

CAHIER D'ACTEURS COMMUN AUX DEUX DÉBATS PUBLICS

Projet de réseau de transport public du Grand Paris et Projet Arc Express

Janvier 2011



Chambre de commerce et d'industrie
Versailles Val-d'Oise / Yvelines

Au cœur d'une grande mégalopole parisienne intégrant la façade maritime Normande, Les Yvelines et le Val-d'Oise, localisés à l'interface entre l'Est et l'Ouest, sont les territoires charnières du projet Grand Paris et sont dotés d'un exceptionnel tissu industriel et d'entreprises d'innovation. Les débats publics en cours doivent prendre en compte l'avenir économique de l'Ouest de la Région Ile-de-France.

Yves FOUCHET
Président de la CCIV

CCI DE VERSAILLES VAL D'OISE-YVELINES

21, avenue de Paris
78021 Versailles cedex
Tél. : 01 30 84 78 78
www.versailles.cci.fr

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE VERSAILLES VAL D'OISE - YVELINES

Le Grand Ouest parisien souffre d'un déficit chronique d'infrastructures

Le retard considérable accumulé dans les transports constatés dans le Grand Ouest parisien freine aujourd'hui son développement :

- en matière de transports en commun : l'offre est peu performante (en nombre et en qualité) et l'on constate sur la plupart des grands pôles d'emplois un usage des transports en commun qui ne dépasse que très rarement 19 % ;
- en matière de raccordement au réseau ferré national : les grandes lignes qui traversent le Val d'Oise ou les Yvelines et s'y interconnectent sont inadaptées aux besoins (par ex : aucune desserte grande

vitesse) exigeant un report sur les gares de Paris centre ;

- le réseau de fret ferroviaire : la rocade de fret ferroviaire de la grande ceinture est opérationnelle sur tout le pourtour de la région, sauf à l'Ouest.
- en matière de réseau routier : l'Ouest parisien n'a toujours pas vu le commencement du prolongement de la Francilienne alors qu'elle est bouclée sur les autres territoires. Par ailleurs, l'A86 vient d'être enfin mise en service (le 9 janvier 2011), avec le seul tronçon à péage de cette autoroute.

Un rééquilibrage de la politique de transports vers l'Ouest devient aujourd'hui une condition de succès de la région.

1 - Deux projets, une ambition : renforcer l'attractivité de la Région capitale

Chacun des débats publics présente un projet qui, en synthèse, fonde sa légitimité sur les points suivants :

- **Arc Express présente l'avantage d'un maillage fin en métro répondant aux besoins de déplacements en rocade des habitants et des salariés de la petite couronne parisienne.** Il est également présenté comme l'un des maillons forts du plan de modernisation du conseil régional de l'Île-de-France qui assure un maillage avec des lignes du métro parisien et des interconnexions avec le réseau RER ;
- **Le métro automatique du Grand Paris** se présente comme un grand projet à forte visibilité internationale permettant de relier avec une vitesse commerciale élevée les principaux pôles

économiques définis comme stratégiques en Île-de-France. Ce projet dessert plus de territoires et va au-delà d'Arc Express au prix de gares moins nombreuses et donc plus éloignées.

On le voit les deux projets présentent des complémentarités intéressantes pour la région capitale d'autant plus qu'une partie de leurs tracés en zone centrale se superposent.

Aujourd'hui, le Conseil Régional et l'État sont sur la voie d'un consensus pour faire converger leur projet. Dans cette perspective, il nous semble important de rappeler les éléments auxquels cet accord doit répondre du point de vue des entreprises des Yvelines et du Val d'Oise.

2 - Une convergence est nécessaire : elle est possible, mais sous certaines conditions

A - La convergence doit prendre en compte les pôles économiques du Grand Ouest parisien et leurs grands projets

a) **Cergy-Pontoise** se voit intégré par aucun des deux projets présentés au débat public. Le projet de métro automatique ne prévoit par ailleurs, dans ses perspectives économiques, **quasiement aucune croissance d'emplois pour les 20 ans à venir sur le secteur de la Confluence Seine/Oise (carte du dossier p. 38) qui représente pourtant plus de 400 000 habitants.**

Pourtant, l'analyse de la carte de localisation des emplois en Île-de-France (voir ci-contre) montre que le pôle de Cergy-Pontoise n'est pas plus éloigné ni moins pourvu en emplois que l'Est parisien qui ferait l'objet d'une desserte par le métro automatique. Dans cette perspective, **on ne peut s'expliquer logiquement le parti pris de l'État, qui a autrefois porté la création de cette agglomération, et qui l'écarte aujourd'hui des projets structurants de transports.**

Les milieux économiques demandent pour Cergy-Pontoise que les lignes actuelles desservant l'agglomération (RER A, REC C et transilien) aient des correspondances particulièrement performantes avec le nouveau métro. Néanmoins, ces correspondances ne sauraient suffire à éviter à terme un « décrochage ». Des contreparties logiques devront être envisagées comme :

- **Le raccordement aux tangentielles Ouest et Sud interconnectées permettant aussi liaison Cergy, Saint-Germain, Versailles, Massy ainsi qu'aux tangentielles Ouest/Nord permettant une liaison Cergy, Sartrouville, Noisy-le-Sec.**
- **La réalisation effective du prolongement de la Francilienne dont le débat public s'est déjà achevé depuis 2006 sans que l'on puisse constater depuis de réelles avancées opérationnelles.**

b) **Sur l'Est du Val d'Oise**, si le projet de métro automatique prévoit un renforcement évident de la desserte de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, aucune liaison nouvelle (hormis le projet concédé CDG express) n'est prévue au titre d'Arc Express. Or, la desserte de cette porte d'accès au monde et ce poumon économique que constitue l'aéroport est aujourd'hui en voie d'asphyxie et l'accès aux emplois entravé par l'absence de liaison transversale. Par ailleurs, la desserte du secteur majeur d'aménagement économique pour les prochaines années qu'est le secteur du « triangle de Gonesse » n'est envisagée que par une gare optionnelle par le projet Grand Paris.

Les milieux économiques demandent pour l'Est Val d'Oise que :

- **le métro automatique ou un autre projet issu du consensus État/Région intègre la réalisation d'une gare sur le secteur du triangle de Gonesse au vu de ses potentialités économiques ;**
- **les liaisons Ouest/Est vers l'aéroport soient rendues plus opérantes par la création d'un barreau RER B/D et la mise en service de Bus à haut niveau de service avec les principaux centres urbains de l'Est Val d'Oise vers Roissy.**

c) **Saint-Quentin-en-Yvelines, 2^e agglomération francilienne en nombre d'emplois (105 000 emplois), ne se voit dotée d'aucune gare dans le projet de métro automatique** et d'aucun renforcement de sa desserte par un mode lourd de transports dans le projet Arc Express. Il semble que dans la recherche de convergence actuelle entre les deux projets, la liaison dorsale du cluster scientifique de dimension nationale de Paris Saclay (Massy – Saint-Quentin/Versailles) **ne semble être envisagé que modestement par une liaison de bus en site propre.**

Les milieux économiques demandent :

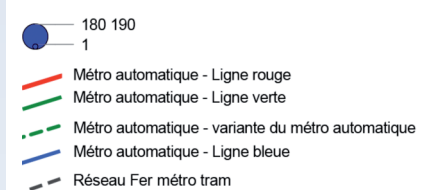
- **pour l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines :** la création d'une gare localisée à l'Est de l'agglomération permettant un raccordement facilité au pôle d'emplois excentré du Technocentre-Mérantais et une offre ferroviaire fortement renforcée sur la gare de Montigny le Bretonneux au centre d'agglomération également.
Quel que soit l'accord entre la Région et l'État pour la création d'un projet unique, la réalisation d'une desserte en mode lourd de transport est vitale pour le maintien de la compétitivité de cette agglomération au sein de la région Île-de-France et ce dès la première phase du projet. À défaut, une solution autre que des bus à Haut Niveau de Service devra être nécessairement trouvée, par exemple dans l'interconnexion des tangentielles Sud et Ouest et dans la modernisation du RER C ;
- **pour le secteur de Versailles :** l'efficacité milite en faveur du site des Chantiers dont l'intermodalité est très supérieure au site des Matelots. Néanmoins, à très long terme et avec la volonté de créer un nouveau quartier à Versailles, le choix de la ville sur les Matelots peut pleinement se justifier. Dans tous les cas de figure, le choix de la station à Versailles devra s'articuler en cohérence avec les choix retenus sur Saint-Quentin ;
- **pour le Cluster de Paris-Saclay :** Sa réussite repose principalement sur la capacité à créer des liens entre les développements à venir au sud du plateau (d'ici 2020 : sept grandes écoles et de l'université Paris 11) et les entreprises ainsi que leur recherche privée déjà localisées à **l'Ouest de L'Opération d'intérêt national dans les Yvelines.** La création d'un transport structurant en mode lourd entre Massy, Saclay, Saint-Quentin-en-Yvelines et Versailles est donc indispensable.



Carte de localisation des emplois salariés privés au regard du tracé du projet de métro automatique.

Commune de travail

Nombre de salariés



B - La convergence doit prendre en compte l'indispensable modernisation du réseau ferré existant

Le réseau francilien supporte aujourd'hui une qualité de service insuffisante liée pour une large part (35 %) au matériel roulant et à l'infrastructure.

Si le rattrapage amorcé par la Région avec le STIF et les opérateurs sur le matériel roulant (RER et transiliens) est aujourd'hui bien engagé, la modernisation de l'infrastructure à bout de souffle est encore insuffisamment prise en compte.

La CCI de Versailles demande un débat et un chiffrage précis de remise en état complet des infrastructures du réseau ferré actuel à traiter en priorité.

C - La convergence doit s'envisager en termes financiers avec pragmatisme et bon sens

Le monde économique trouve très surprenant que le financement de l'investissement et surtout de l'exploitation des infrastructures projetées ne soit pas au centre des débats. À ce titre, il faut rappeler que les déplacements domicile-travail des salariés ne représentent que 37 % des km parcourus et 19 % des déplacements quotidiens. Or, la part des entreprises dans le fonctionnement des transports est déjà 46 % en hausse de 168 % depuis 1981 !

La CCI de Versailles Val d'Oise Yvelines se montre donc très réservée sur l'évolution du versement transports et demande un rééquilibrage des efforts des différents contributeurs et plus particulièrement des voyageurs (30 % seulement actuellement) dans le financement du fonctionnement des transports. Cette demande est d'autant plus fortement exprimée que les entreprises de l'Ouest de la grande couronne contribuent largement au budget du STIF au regard de l'offre de service de transport collectif qui y est proposée. (À titre d'exemple : métro du Grand Paris : environ 23 milliards, 2 gares seulement prévues pour les Yvelines et le Val d'Oise)

D - La convergence doit s'opérer en anticipant le raccordement du Grand Ouest parisien au réseau à grande vitesse

Le futur du réseau francilien à grande vitesse doit être envisagé comme un des éléments fondamentaux du réseau de transport de la Région Île-de-France. Les gares TGV de grande couronne existantes ont montré leur capacité à capter une clientèle nouvelle tout en contribuant à la désaturation des gares parisiennes. Dans cette logique, la ligne nouvelle Paris Normandie, dont le débat public interviendra fin 2011, est une opportunité remarquable pour concrétiser la rocade TGV Nord entre Mantes-la-Jolie et Roissy via Cergy-Pontoise (voir plan ci contre), comme envisagée dans le projet de SDRIF et multiplier ainsi les possibilités d'interconnexion sur les deux départements (Achères, Cergy...).

La CCI souhaite voir réaliser une rocade à grande vitesse par le Nord et l'Ouest de la grande couronne complétant la ligne d'interconnexion Est et Sud en cours. Cette rocade devra s'interconnecter au réseau de transport francilien à Cergy et Roissy.



Conclusion

Les deux projets soumis au débat doivent apporter une cohérence renforcée au réseau de transports en commun de la Région Île-de-France.

Dans ce cadre, La CCI de Versailles Val d'Oise-Yvelines :

- se prononce en faveur de la réalisation d'un projet consensuel entre l'État et la région Arc Express Grand Paris ;
- demande que ce consensus intègre :
 - en première priorité la modernisation et la remise à niveau du réseau ferré existant Francilien,
 - l'implantation effective d'une gare à Gonesse permettant de desservir le futur projet d'aménagement du triangle de Gonesse,
 - la mise en œuvre impérieuse de l'ensemble de la « ligne verte » desservant l'OIN Paris Saclay entre La Défense, Versailles, Saint-Quentin, le campus de Saclay et Orly ;
- demande expressément des garanties dans la desserte de Cergy-Pontoise en termes de :
 - desserte ferroviaire : avec un rééquilibrage de la liaison du RER A vers Cergy en nombre de sillons en heure de pointe et au raccordement de l'agglomération à la tangentielle Ouest,
 - desserte à grande vitesse : avec l'engagement de la rocade TGV Nord en reliant Mantes-la-Jolie, Roissy via Cergy-Pontoise. Cette rocade devra être interconnectée à la future LCV Paris Normandie,
 - desserte routière : avec la réalisation du prolongement de la Francilienne à l'Ouest ;
- demande que soient étudiées des solutions alternatives à l'accroissement de la part de financement des transports par les entreprises (46 % du total) en travaillant notamment sur des scénarii de rééquilibrage de la participation des voyageurs ainsi que sur des hypothèses de gain de productivité opéré par les exploitants de transport en commun.