

Janvier 2011



Conseil économique, social
et environnemental régional

Seconde assemblée régionale, le Conseil économique, social et environnemental régional est une institution consultative composée de membres de la société civile organisée. Placé par la loi auprès du Conseil régional, il « concourt, par ses avis, à l'administration de la région ».

Les mondes de l'entreprise, des organisations syndicales et de la vie collective et associative, organisés en commissions thématiques et une Section de la prospective, débattent ensemble des grands sujets qui préoccupent, au quotidien, les habitants de la région.

Directement concerné par les sujets de société et la qualité de vie des habitants, le CESER d'Île-de-France s'est mobilisé, depuis sa création, il y a 40 ans, sur le grand dossier de l'aménagement du territoire régional.

CESER

29, rue Barbet-de-Jouy
75007 Paris
Tél. : 01 53 85 66 25
Fax. : 01 53 85 65 89

CONSEIL ÉCONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL RÉGIONAL

Il constate que les quatre objectifs du projet de transport public du Grand Paris (améliorer le fonctionnement quotidien des transports en facilitant les déplacements de banlieue à banlieue, soutenir le développement économique, promouvoir une nouvelle politique urbaine, désenclaver les territoires marginalisés à l'Est de la Seine-Saint-Denis) rejoignent les recommandations qu'il a exprimées au cours de ces dernières années.

Ainsi, en 2007, il a estimé qu'en dehors de l'agglomération (zone centrale et petite couronne), l'effort « devra porter principalement sur la structuration des territoires stratégiques et sur l'amélioration de leurs relations et de leur liaison avec le cœur de l'agglomération ».

Plus récemment, par son avis du 2 juillet 2009, il a approuvé « les mesures initiées par l'État pour constituer autour de Paris, des pôles majeurs de développement ».

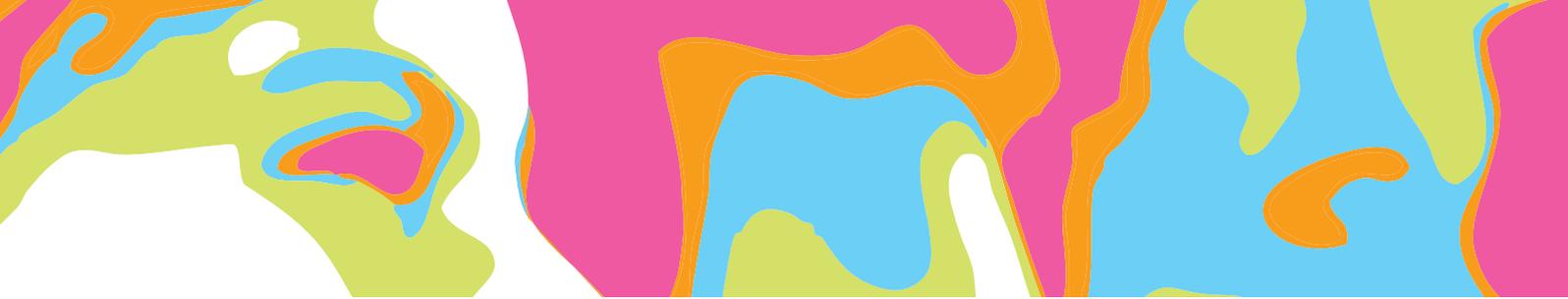
Il rappelle aujourd'hui l'importance que revêtent à ses yeux :

- la connexion du système aéroportuaire avec le cœur de l'agglomération, par des liaisons rapides spécifiques entre chaque aéroport et le centre de l'agglomération (comme c'est le cas pour de nombreuses capitales mondiales),
- le raccordement avec les gares de TGV existantes et à venir,
- la desserte du pôle scientifique du Plateau de Saclay et du parc international des expositions de Villepinte (PIEX),
- le maillage du futur réseau avec les transports collectifs existants et projetés, en particulier le RER E, dont le prolongement à l'Ouest vient de faire l'objet d'un débat public.

Un projet qui suscite certaines interrogations

À propos de l'organisation d'un réseau en 3 lignes par une double boucle et des tracés projetés, le CESER :

- s'inquiète, d'une part, de la saturation prévisible de la partie centrale de la ligne 14 dont les réserves de capacité, aux dires du maître d'ouvrage, pourraient être dépassées aux horizons étudiés avec 40 000 voyageurs par heure et demande, d'autre part, quels sont les transports complémentaires qui devraient être prévus pour absorber l'augmentation de trafic dont parle le maître d'ouvrage et à quel coût ; ...



- • approuve le principe de liaison du pôle de Saclay au reste de la région par des transports collectifs performants. Cependant, il s'interroge sur la pertinence de la liaison envisagée entre La Défense et le plateau de Saclay compte tenu de l'importance de l'investissement (4,8 milliards d'euros pour une section de 36 km) qu'elle entraîne pour un nombre de voyageurs (6 000 à 8 000 aux heures de pointe) projeté faible en comparaison avec les autres liaisons. Il demande au maître d'ouvrage d'étudier d'autres solutions moins onéreuses permettant de relier dans de bonnes conditions le pôle de Saclay au reste de l'agglomération (liaison en site propre avec Orly telle qu'envisagée dans le projet de SDRIF approuvé par le Conseil régional le 25 septembre 2008, par exemple) ;
- demande que soit réalisé le projet de liaison dédiée CDG Express. En effet, la liaison proposée par le projet de transport public du Grand Paris (prolongement de la ligne 14) ne répond pas aux besoins spécifiques des passagers aériens ;
- approuve la desserte des territoires marginalisés à l'Est de la Seine-Saint-Denis ;
- privilégie le tracé sud de la ligne verte entre La Défense et Saint-Denis Pleyel qui dessert les centres urbains d'Asnières-sur-Seine et de Gennevilliers ainsi que le secteur en reconversion des Grésillons ;
- estime que le critère de la distance parcourue par les voyageurs (par exemple sous la forme de passagers – kilomètres) est un élément d'appréciation à prendre en compte pour déterminer l'intérêt du projet pour la collectivité ;
- attire l'attention sur le fait que l'augmentation du nombre de gares prévu risquerait de dénaturer la philosophie du projet qui vise une vitesse commerciale élevée.

Le CESER demande que durant la mise en chantier des différents tracés, une attention particulière soit portée sur la maîtrise des nuisances environnementales (bruit, air) et sur l'aménagement des conditions d'exercice et d'accès aux commerces de proximité. Une concertation très forte avec les populations et le monde économique devra être mise en place.

La recherche de l'excellence du service : une priorité

Le CESER considère que le critère de la qualité de service (confort, vitesse commerciale...) offerte aux futurs voyageurs du réseau de transport public du Grand Paris doit guider le choix des modalités d'exploitation du réseau, du matériel, de l'aménagement des gares et des interconnexions.

La fréquence de passage des rames devra répondre aux attentes des Franciliens et rendre le réseau attractif.

Il est important que l'implantation des gares soit déterminée en fonction de la répartition entre les besoins de la desserte locale et de correspondance par une identification des usagers potentiels en étroite concertation avec les acteurs du territoire et en veillant à un maximum de connexions avec le réseau existant.

Il demande qu'une attention particulière soit portée à la gestion des mouvements à l'intérieur des gares, notamment dans les cas de correspondances : la qualité du cheminement en station est un élément important d'attractivité pour le voyageur, pour lequel elle revêt une importance primordiale.

Utilisation des infrastructures pour le fret

Le CESER considère que l'usage du réseau de transport public du Grand Paris pour certains types de fret et sur certaines liaisons est à approfondir. Pour faciliter la vie des Franciliens effectuant leurs achats à distance (e-commerce), il souhaite que les futures gares intègrent des espaces au sein desquels les voyageurs pourront récupérer leurs achats.

Gares : une intermodalité à favoriser

Le CESER approuve la conception de la gare intermodale décrite dans le projet.

Il insiste sur l'implantation de parcs relais de stationnement (voiture, moto, vélo) situés à moins de 300 mètres de la gare et à moins de 5 minutes à pied du milieu urbain dans le respect des objectifs du PDUIF (Plan de déplacements urbains d'Île-de-France).

Il demande l'instauration d'une tarification unifiée pour le transport public et le stationnement en gare pour favoriser les utilisateurs du transport public.

Le mode de réalisation de l'infrastructure

Sur un plan général, le CESER confirme son attachement à privilégier le mode souterrain et à n'envisager une infrastructure aérienne que dans les zones non urbanisées et souhaite que pour ce faire, la consommation d'espaces naturels et agricoles soit limitée au maximum.

Un coût et un financement à préciser

Compte tenu de l'importance de l'investissement projeté, estimé entre 21,4 et 23,5 milliards d'euros, le CESER demande qu'une validation du montant présenté soit réalisée par des experts indépendants comme le préconise la Cour des comptes dans son rapport de novembre 2010.

Il relève que ce montant ne comprend pas les coûts de construction des parkings, d'éventuelles gares routières, de pistes cyclables... Il souhaite que le maître d'ouvrage indique quelles sont les assurances de voir ces investissements nécessaires à l'intermodalité se réaliser de façon concomitante avec la construction des gares.

Il regrette que le projet d'investissement du réseau de transport public du Grand Paris ne fasse pas l'objet d'un plan de financement complet intégrant, outre l'infrastructure, le coût du matériel roulant et celui du fonctionnement des nouveaux équipements une fois ceux-ci mis en service.

Il lui paraît indispensable que cela soit fait avant le démarrage du projet afin de prévenir un éventuel déséquilibre financier difficile à résorber, voire insupportable.

Synthèse à trouver entre Arc Express et le Réseau de transport public du Grand Paris

L'avis du CESER ne peut faire abstraction de l'analyse comparée des deux projets de réseaux de transport collectif que sont Arc Express et Réseau du Grand Paris.

C'est pourquoi, bien qu'il estime que les deux projets répondent à des vocations différentes, il constate que leurs tracés sont superposables sur certains tronçons.

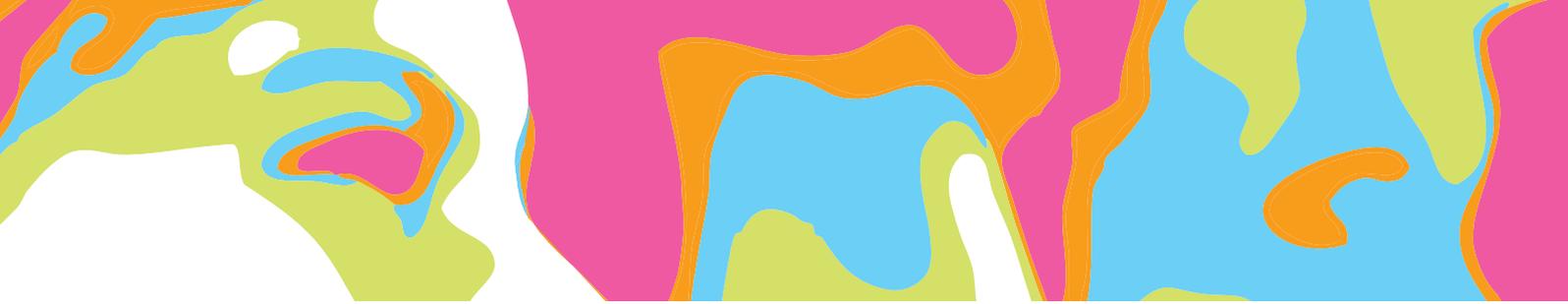
Il demande qu'une synthèse retenant les portions superposables de tracés répondant aux attentes des Franciliens et tenant compte des possibilités budgétaires soit effectuée entre les deux projets. Ceci pose, en particulier, le problème de la compatibilité des matériels et des infrastructures.

Il lui apparaît, par ailleurs, que le plan de transport présenté par l'Atelier International du Grand Paris (AIGP) le 18 novembre 2010, constitue une contribution importante à la recherche de cette convergence. Il demande que les hypothèses présentées soient étudiées de façon approfondie sur le plan

technique et prises en compte dans l'élaboration d'un nouveau projet qui devrait faire l'objet d'une nouvelle concertation.

En toute hypothèse, cela ne doit pas occulter la nécessaire complémentarité avec les autres projets de transports en commun comme le prolongement du RER E (Eole), les nouvelles lignes de TGV, l'extension des lignes existantes (notamment le projet de prolongement de la ligne 14 jusqu'à la Mairie de Saint-Ouen pour désaturer la ligne 13, la réalisation du barreau de Gonesse et de CDG Express...). Par ailleurs, ce projet ne doit pas se faire au détriment des investissements prévus sur les réseaux existants pour améliorer la qualité de service, ni sur les projets déjà programmés.

L'objectif de faciliter les déplacements des Franciliens par les nouveaux réseaux de transports collectifs impose, selon le CESER, l'harmonisation des conditions et des modes d'exploitation (tarification, connexion, horaires...).



Conclusion

Le CESER adhère aux objectifs du projet de réseau de transport public du Grand Paris en ce qu'il permet d'améliorer le service rendu aux Franciliens concernés, de mettre en relation la région d'Île-de-France avec l'extérieur et de relier les grands centres d'innovation.

Pour autant, il considère que le réseau de transport public du Grand Paris ne doit pas se faire au détriment des investissements déjà programmés pour améliorer la qualité de service des réseaux existants ou réaliser des projets.

Enfin, il lui semble que les tracés des projets Arc Express et du Réseau de transport public du Grand Paris sont suffisamment complémentaires pour qu'une synthèse soit trouvée, permettant d'élaborer un nouveau projet et répondant au mieux aux objectifs poursuivis par chacun d'entre eux au moindre coût pour la collectivité.