

Garches, le 2 décembre 2010



Monsieur François LEBLOND
Président de la Commission
particulière du débat public sur le
projet de réseau de transport public
du Grand Paris
CPDP Réseau Grand Paris
100 avenue de Suffren
75015 PARIS

Monsieur le Président, *cher Amc*

Au-delà des réunions publiques dans le cadre du débat sur le Grand Paris, je tiens, au nom de la Communauté d'Agglomération « Cœur de Seine » qui regroupe les communes de Vaucresson, Garches et Saint-Cloud, à vous faire part des réflexions suivantes pour qu'elles puissent être intégrées aux documents du débat.

Rappelons que les enjeux clés du réseau de transport du Grand Paris visent à :

- ⇒ améliorer le fonctionnement des transports quotidiens,
- ⇒ mettre en réseau un maillage entre les lignes de RER et le Transilien,
- ⇒ soutenir le développement économique en s'appuyant sur les zones d'activités majeures (la Défense dans les Hauts-de-Seine),
- ⇒ définir une nouvelle politique urbaine, en renforçant la création des centralités autour des gares,
- ⇒ désenclaver les territoires marginalisés notamment à l'est de Paris.

Aux regards de ces objectifs, quatre sujets me paraissent devoir vous être signalés car ils concernent précisément le centre des Hauts-de-Seine dont fait notamment partie la Communauté d'Agglomération « Cœur de Seine » dans laquelle j'assume actuellement la présidence.

1. En ce qui concerne le tracé de la boucle, proche de Paris.

Il me semble souhaitable de privilégier un tracé en partie basse des coteaux du côté Seine, dans la traversée de notre secteur, avec une station à Saint-Cloud, en lien avec le Transilien, Tramway T2, autoroute A 13 et en établissant une liaison avec le métro Rhin et Danube au pont de Boulogne. Ce schéma est préférable à la variante qui s'éloigne de ce parcours, en impactant fortement des zones déjà très urbanisées.

Il s'agirait ainsi d'équilibrer les points d'arrêt, en évitant des surcharges de trafic qui situeraient les zones multimodales exclusivement dans les secteurs déjà très denses, sans possibilité de développement futur aux abords.

2. En ce qui concerne la tarification des transports.

La création du nouveau réseau justifie, à mon sens, de revoir la tarification à l'échelle des territoires afin d'homogénéiser les coûts dans les déplacements urbains et suburbains, en supprimant les actuels zonages qui créent des frontières dans l'usage des transports collectifs.

À titre d'exemple, la commune de Vaucresson est en zone 4 alors que Garches et Saint-Cloud sont en zone 3 d'où un report des flux sur ces deux gares avec un risque de saturation qui s'aggraverait dans le futur si rien n'est fait d'ici là.

Le rabattement sur les gares existantes conjugué à l'ensemble des moyens de transports collectifs doivent permettre d'établir des liaisons rapides de gare à gare et notamment dans la desserte des pôles créés autour de la nouvelle ligne automatique.

3. En ce qui concerne la modernisation du réseau ferré transilien.

Le Transilien qui dessert l'ouest parisien n'a pas subi de rénovations des trains depuis plusieurs décennies et dispose d'un réseau ferré vieillissant qui est à l'origine de nombreuses perturbations du trafic avec des pannes, des retards, de plus en plus mal acceptés par les voyageurs qui mettent ces défauts en priorité de leurs revendications.

Il me semble impératif que cet effort de modernisation, indispensable dans le maillage décrit dans le projet de transports du Grand Paris, soit pris en compte en retenant les investissements qui sont nécessaires. Il serait dommage de disposer d'un réseau express qui ne serait pas complété par des lignes de trains performantes.

Actuellement, Garches compte un train toutes les 35 mn en heure creuse, ce qui est inacceptable avec les objectifs de créer des liaisons de proximité entre les pôles gare et les zones non directement desservies par le nouveau réseau.

4. En ce qui concerne le réseau bus.

Il est prévu, dans le cadre du Grand Paris, une refonte générale des transports bus, notamment de banlieue à banlieue. Il s'agirait de créer des dessertes performantes et complémentaires, intégrant des territoires variés non desservis par le Transilien ou qui sont éloignés de la future rocade.

En principe, il revient au STIF, en tant qu'autorité régulatrice des transports en Ile-de-France, de développer un réseau de bus adapté à cette problématique. Le STIF semble au contraire se désengager de plus en plus de cette mission, en profitant de l'ouverture à la concurrence pour reporter une partie de la charge financière du trafic bus sur les Communautés d'Agglomération. Ce retrait progressif du STIF risque d'aboutir à des territoires inégalement desservis, en décourageant le développement de liaisons de banlieue à banlieue insuffisamment financées.

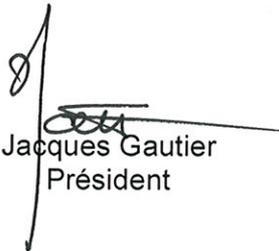
L'exemple actuellement vécu dans la mise en place des contrats de type 2 sur les réseaux bus est la démonstration d'une dérégulation dans l'organisation des transports avec de graves conséquences sur le maillage tel qu'il est envisagé dans le cadre du Grand Paris. Les collectivités locales ne seront pas en mesure de financer un réseau de transport inter-banlieue qui relève normalement du Plan de déplacements urbain régional donc du STIF.

Enfin, il me paraît également important de profiter de ce vaste chantier dans les transports de l'Île-de-France pour s'intéresser au désenclavement des parties du territoire qui resteront délaissées par le RER, le Tramway et les trains en cadence suffisante. Or, la mise en place de bus offre l'avantage de ne pas réclamer de lourds investissements, en étant facile à mettre en place pour répondre, au plus près, aux besoins des usagers.

Voilà ce que je tenais à vous faire état, étant entendu qu'il s'agit d'une première analyse qui méritera d'être approfondie à la suite de nos échanges.

Vous souhaitant bonne réception de la présente, je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.




Jacques Gautier
Président