

CAHIER D'ACTEURS COMMUN AUX DEUX DÉBATS PUBLICS

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

Janvier 2011



Retards, saturation, manque de confort, difficultés d'accès pour les personnes à mobilité réduite, absence d'information.

Cette situation relève en partie du manque d'investissement depuis 20 ans de l'État dans les transports mais il ne faut pas oublier qu'elle est la conséquence aussi de l'étalement urbain, du coût des logements et d'un aménagement du territoire concentré sur la région capitale. Le Schéma directeur d'Île-de-France en visant à développer des agglomérations plus compactes, mieux équilibrées, alliant mixité fonctionnelle et mixité sociale, répond en partie à ces défis.

Mais notre région doit aussi s'adapter sans attentisme et volontairement à une société post-carbone. À travers ses transports elle doit prendre en compte les populations les plus vulnérables à ces changements.

Ce défi sera l'enjeu principal dans nos sociétés en transition.

EUROPE ÉCOLOGIE/ LES VERTS ÎLE-DE-FRANCE

5, rue d'Arcueil 75014 PARIS

Tél. : 01 45 65 33 60

<http://idf.lesverts.fr>

<http://www.eelv.fr>

EUROPE ÉCOLOGIE / LES VERTS ÎLE-DE-FRANCE

Fiabilité, confort, régularité

Oui à des transports de qualité pour toute l'Île-de-France. Oui à des transports en commun proches des citoyens sur toute l'Île-de-France

Les débats sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris et le projet Arc Express vont permettre à la Commission Particulière du Débat Public (CPDP) de rendre compte des avis, positions et propositions du public et des acteurs qui se seront exprimés au cours de ces débats. Ils pourront ainsi peser sur la décision des maîtres d'ouvrage.

Nous plaidons pour un rééquilibrage entre l'Île-de-France et les autres régions et pour une diminution des temps de transports par une réduction des distances de déplacements, grâce à un meilleur aménagement du territoire. Pour autant, les besoins en transports collectifs vont continuer à augmenter, tant pour des raisons sociales qu'environnementales. Quels transports nouveaux pourrions-nous utiliser ? Comment nos transports prendront en compte l'intérêt de tous et surtout des

femmes principales utilisatrices ? Quelle place pour les enfants, les poussettes, les personnes à mobilité réduite ?

Chaque année les 5 millions d'automobilistes dépensent 14 milliards d'euros, hors entretien et construction de routes. Dans 15 ans ils auront dépensé 210 milliards, alors que la région aura investi 24 milliards dans cette offre de transports publics.

Oui nous devons faire de vrais choix pour les 25 prochaines années. La réalisation d'infrastructures de transport de cette envergure permet dès maintenant la transformation écologique du cadre de vie des Francilien(ne)s. C'est un moment clef qui impose de ne pas se tromper de projet pour agir en faveur de la lutte contre le réchauffement climatique.

Europe Écologie-Les Verts

Des bassins de vie et d'emploi consolidés Moins se déplacer pour mieux se déplacer

Pour réussir le pari d'un aménagement simplifiant la vie de tous les Francilien(ne)s, les villes et les agglomérations devront promouvoir un développement harmonieux en cohérence avec l'offre globale de transport pour mieux se déplacer.



La métropole parisienne est confrontée à une saturation quasi généralisée de ses axes de transport qu'ils soient routiers ou ferroviaires. Les autoroutes 2 fois 4 voies sont saturées avec 280 000 voitures par jour. Les RER offrent un service dégradé mais accueillent un million de voyageurs. Les métros sont bondés, les bus dans les embouteillages dépassent difficilement les 15 km /heure, les deux-roues motorisés remontent les files au mépris du danger et les vélos tentent de se faire une place. On sait que les déplacements liés au travail sont minoritaires (35 % seulement). Il n'y a que 3 % du total des déplacements entre zones d'activité. Par contre, les déplacements pour la vie privée, la culture, les loisirs représentent 60 % de nos déplacements. La rénovation des transports en commun prévue au plan de relance améliorera la capacité de 10 à 15 % soit seulement la croissance prévue de la demande.

On a accumulé les retards d'investissement dans les transports en commun... alors même que les déplacements étaient considérés comme la variable d'ajustement normale entre le

lieu de résidence et le lieu d'emploi, ce qui a créé une demande de transport ingérable parce que concentrée à la fois aux heures de pointes et vers quelques pôles comme La Défense. Le grand déséquilibre résultant de la concentration des emplois à l'ouest et des logements à l'est explique en partie la saturation de la ligne 1, du RER A malgré Eole et Météor.

La construction de rocade ferrées autour de Paris doit donc s'accompagner de la volonté politique de créer ou consolider des bassins de vie et d'emploi, c'est-à-dire offrir logements, emplois et services de manière équilibrée. Dans ces bassins la circulation doit être apaisée, la voirie partagée entre transports collectifs, voitures, vélos, et le rabattement vers les gares organisé.

Cependant, chacun de ces bassins, doit aussi être relié au reste de la métropole. La construction de rocade ferrées autour de Paris pourra aussi désaturer Paris, en reliant directement les pôles accueillant les grands équipements qui travaillent ensemble, universités, hôpitaux, centres culturels et sportifs, pôles touristiques.

Des pôles multimodaux compatibles avec le fret



Le projet Grand Paris parle des gares comme des espaces multifonctionnels alliant loisirs, services, logements, commerces ou bureaux. Pourtant l'essentiel autour des gares ne doit pas être là. Le parcours d'un métro en rocade ne pourra jamais satisfaire toutes les collectivités. Il est donc primordial de préserver des espaces permettant d'atteindre rapidement les villes non desservies. La priorité autour des gares c'est d'abord offrir un maximum de choix de transports différents. Une place de choix pour de nouvelles lignes de bus et une gare routière. Une autre place pour ranger entre 500 et 1 000 vélos comme cela se fait déjà dans de nombreuses villes européennes. Sans oublier des places pour l'autopartage, les taxis et le covoiturage. L'accessibilité à pied doit être sécurisée, apaisée et facile pour les personnes à mobilité réduite.

Dans un avenir proche le prix de l'essence va s'envoler. Au-delà du transport de voyageurs, le transport des marchandises deviendra problématique. Le métro en rocade doit prévoir et permettre la circulation de fret ferroviaire.

Ce qui veut dire un matériel ferroviaire compatible avec du fret, et l'aménagement d'un certain nombre de gares, notamment l'espace pour des quais spécifiques de chargement et déchargement en dehors des heures de pointe.

La meilleure façon d'économiser des déplacements motorisés étant de les limiter au maximum, il est important que les gares futures soient à la fois proches d'un habitat compact d'aujourd'hui et de zones, telles des friches industrielles, permettant la construction de nombreux nouveaux logements, équipements publics, commerces, bureaux, services.

Un plan de mobilisation pour répondre à l'urgence immédiate

Les 2 projets peuvent paraître semblables. En réalité, ils présentent de grandes différences de conception. L'un, Arc Express est financé dans le temps par Arcs successifs. L'autre Grand Paris veut relier par un transport rapide les grandes zones d'activité entre elles, avec des stations très éloignées. Peu soucieux de répondre aux besoins des populations, il s'inscrit dans une logique de compétition mondiale et de gigantisme. Il favorise un transport lourd sur le plateau de Saclay, qui serait le prélude à une urbanisation massive, ce que nous rejetons avec force.

Arc Express constitue un réseau qui répond aux critères d'une écomobilité efficace. Par rapport au projet Grand Paris la réalisation de ce projet offre entre autres les avantages suivants :

- **réduire d'une manière importante le nombre de trajets inutiles dans Paris,**
- **contenir l'encombrement du réseau des transports en commun,**
- **entraîner un transfert modal (de la voiture particulière vers les transports en commun) grâce à une réduction significative du temps de trajet pour les parcours d'un bassin de vie à un autre.**

En envisageant à terme une liaison supplémentaire desservant Marne-la-Vallée, Clichy-Montfermeil, Sevran, Arc

Express reprend des éléments intéressants du Grand Paris. Cette liaison complète les deux variantes à l'Est privilégiant des quartiers denses. Le projet CDG Express reste pour l'instant inacceptable. Il doit proposer au moins 4 gares pour pouvoir relier les bassins d'habitation de Seine-Saint-Denis à l'aéroport de Roissy, une tarification normale et une maîtrise d'ouvrage dans le cadre du STIF.

60 lignes de bus express en grande couronne sur les autoroutes et routes nationales

La 1^{re} mise en route du métro devrait avoir lieu en 2018. Les solutions pour parer à l'urgence immédiate des problèmes de transport en commun se trouvent dans le plan de 18 milliards de mobilisation de la région, à réaliser pour 2016. Le Plan de mobilisation prévoit de moderniser les RER et d'accélérer de nombreux projets (lignes de métro, tangentielles, tramways) et de nouvelles lignes de bus qui répondent aux transports de banlieue à banlieue. Dès maintenant ces futures lignes structurantes devront utiliser des couloirs réservés sur autoroutes, voire sur d'autres routes à grande capacité.

Non pas pour répondre à 3 % des besoins de transports entre zones d'activité, mais pour répondre à 100 % des besoins de déplacements dans les bassins de vie, et entre les bassins de vie.

