



NOVEMBRE 2010



Etablissement public dirigé par 36 chefs d'entreprises bénévoles, la Chambre régionale de commerce et d'industrie (CCRCI) Paris-Ile-de-France exerce deux missions principales :

- l'animation du réseau des quatre CCI de Paris - Ile-de-France : la CCI de l'Essonne, la CCI de Paris, la CCI de Seine-et-Marne et la CCI de Versailles Val-d'Oise / Yvelines (élaboration de la stratégie régionale d'accompagnement des entreprises, organisation de la mutualisation des moyens, gestion de la collecte de la taxe d'apprentissage, organisation de colloques régionaux, information sur l'actualité régionale...);
- l'expression des intérêts et des positions des entreprises auprès des institutions et des pouvoirs publics sur les dossiers de portée régionale (Schéma Régional de Développement Economique et d'Innovation, Plan de Transports, Grand Paris ...).

Son Bureau, présidé par Pierre SIMON, également président de la CCI de Paris, est composé de 10 membres, Présidents de CCI et des délégations qui représentent les 593 000 entreprises franciliennes et leurs salariés.

CCRCI

Contact :

Chambre régionale de commerce et d'industrie de Paris - Ile-de-France
 7 rue Beaujon - 75008 Paris
 Tél. : 01 55 37 67 95
 galitzine@paris-iledefrance.cci.fr
 www.paris-iledefrance.cci.fr

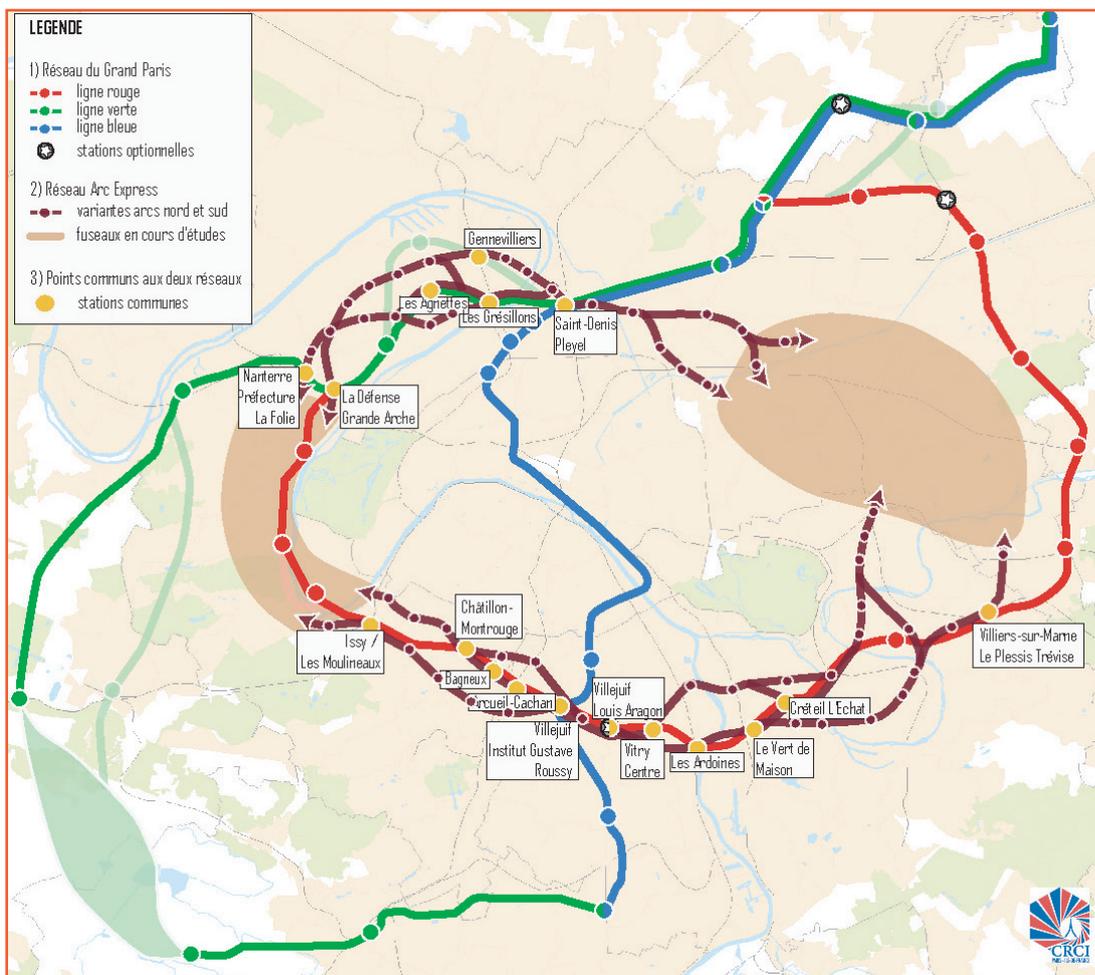
I LES CARACTERISTIQUES DU PROJET ARC EXPRESS SONT TRES PROCHES DE CELLES DE LA BOUCLE CENTRALE DU METRO AUTOMATIQUE DU GRAND PARIS

1.1) LES TRACES ET LES GARES DES DEUX ARCS NORD ET SUD SONT MAJORITAIREMENT IDENTIQUES A CEUX DU PROJET DE LA BOUCLE CENTRALE DU GRAND PARIS

1) Constat

Sur le fond de plan ci-dessous sont reproduits : le tracé du métro automatique du Grand Paris, dont la boucle centrale et les tracés des arcs nord et sud d'Arc Express.

L'examen de cette carte met en évidence les conclusions suivantes :





• LES CAHIERS D'ACTEURS •

> les gares

• sur l'Arc Sud :

- 11 stations d'Arc Express sont identiques à celles de la boucle centrale du Grand Paris, sur un total de 19 à 20 stations d'Arc Express selon les variantes, soit 55 % des stations environ.

• sur l'Arc Nord :

- 6 stations d'Arc Express sont identiques à celles de la boucle centrale du Grand Paris sur un total de 15 à 17 stations d'Arc Express selon les variantes, soit 40 % environ.

Au total :

- 17 gares sur un total de 37 gares des arcs nord et sud sont incluses dans la boucle centrale du Grand Paris, soit environ 45 %.

> les tracés

A la lecture de la carte, il apparaît que les tracés sont identiques sur :

- 50 % de la longueur environ pour l'arc nord,
- 80% de la longueur environ pour l'arc sud.

2) Les similitudes de tracés sont confirmées dans les dossiers des maîtres d'ouvrage :

Dossier Arc Express :

«Le tracé du projet de réseau de transport du Grand Paris comporte une partie qui est, dans sa quasi-totalité, identique aux tracés des Arcs Sud et Nord d'Arc Express.»

Dossier Grand Paris :

«Les tracés du réseau du Grand Paris et d'Arc Express présentent de très fortes similitudes :

Au total, près de 70 % du tracé du projet Arc Express s'insère au sein des mêmes fuseaux que le réseau du Grand Paris.» (p.138)

I.2) LES PRINCIPAUX ATOUTS DES DEUX PROJETS SONT PRÉSENTES PAR LEUR MAÎTRE D'OUVRAGE DANS DES TERMES PROCHES VOIRE IDENTIQUES. CELA CONCERNE :

1) La désaturation de la zone centrale

Dossier Arc Express :

«Le projet Arc Express apporte une réponse significative à cet enjeu.» (p.34)

Dossier Grand Paris :

«Parmi les effets attendus de la création d'une offre de transport collectif de rocade performante figure l'allègement du trafic des lignes de la zone centrale, aujourd'hui fortement chargées» (p.160)

2) La desserte des entreprises implantées dans le cœur de l'agglomération francilienne :

Dossier Arc Express :

«Arc Express peut jouer un rôle majeur dans le développement, la structuration et la mise en relation des entreprises présentes en cœur d'agglomération» (p.35)

Dossier Grand Paris :

«Le réseau de métro automatique du Grand Paris est conçu comme un levier d'aménagement participant à la politique de développement économique de la Région Capitale» (p. 167)

3) La prise en compte du quartier d'affaires de la Défense :

Il s'agit d'une illustration particulière de la convergence des deux projets :

Dossier Arc Express :

«Le quartier de La Défense [...] est amené à connaître de nouveaux développements. [...] La poursuite du développement de ces territoires et la saturation des lignes radiales qui les irriguent ont conduit à identifier l'arc nord comme l'arc à réaliser en priorité » (p.46)

Dossier Grand Paris :

«Premier quartier d'affaires en Europe, directement relié au cœur de Paris, La Défense est aujourd'hui le pôle économique le plus dense de la région » (p.43)

La desserte du secteur de La Défense par deux gares du réseau du Grand Paris permettrait de soutenir de façon durable son développement actuel et futur ». (p.131)

4) La réponse aux besoins de déplacements de transport en commun en rocade :

Dossier Arc Express :

«L'impact prévu consiste en « une décharge du réseau central : selon les lignes, la part du trafic qui pourrait être déviée sur un itinéraire de rocade varie de 5 à 10 %.» (p.43)

Dossier Grand Paris :

« Sur le métro, les effets de la décharge concernent de nombreuses lignes (10 à 15 % de baisse en moyenne), principalement celles qui sont en correspondance avec le projet.

5) La contribution à la protection de l'environnement :

Les deux projets de transport ont pour objectif commun le report modal, donc la réduction des gaz à effet de serre.

• Le report modal :

Dossier Arc Express :

« Le report modal de la voiture vers les transports collectifs est estimé autour de 15%. » (p.43)

Dossier Grand Paris :

« le transfert modal représenterait de 10 à 15 % du total des utilisateurs de ces sections du réseau ». (p.158)

● LA CRCI ET DES CCI DE PARIS – ILE-DE-FRANCE ●

- **L'insertion dans l'environnement : deux métros automatiques majoritairement en souterrain :**

Dossier Arc Express :

« Arc Express sera en souterrain sur la majeure partie de son tracé. Néanmoins, certains passages particuliers pourront être envisagés en aérien. » (p.42)

Dossier Grand Paris :

« Les estimations ont été conduites sur la base d'une réalisation entièrement en souterrain.

« Jusqu'à 20 km de tronçons pourraient cependant bénéficier d'une insertion aérienne » (p.170)

II ARC EXPRESS NE DESSERT QUE LA PROCHE COURONNE, ALORS QUE LA BOUCLE CENTRALE FAIT PARTIE INTEGRANTE DU PROJET GLOBAL DU GRAND PARIS QUI DESSERT EGALEMENT UNE GRANDE PARTIE DE LA GRANDE COURONNE, LES GARES ET LES AEROPORTS

Le projet Arc Express :

Il assure une desserte fine des communes de la proche couronne des territoires traversés :

- Quarante stations environ, ce qui représente des interstations prévues d'1 à 1,5 km en moyenne,
- Des points de correspondance permettant un maillage du réseau de transport en proche couronne.

Le projet de réseau de transport du Grand Paris

Sa boucle centrale du réseau assure une desserte de la proche couronne, certes moins fine que celle d'Arc Express :

- Boucle nord : 6 stations environ, en correspondance avec le réseau existant et projeté.
- Boucle sud : 12 stations, en correspondance avec le réseau existant et projeté.

Mais le réseau :

- relie entre eux, ainsi qu'aux aéroports et aux gares TGV, 8 grands pôles économiques, ou « clusters » à fort potentiel dont certains à vocation mondiale,
- dessert également une grande partie du territoire régional, avec 40 gares nouvelles qui deviendront des pôles territoriaux de développement.
- désenclave certains territoires marginalisés

Il s'agit notamment des territoires de l'est de la Seine-Saint-Denis.

III TROIS OBSERVATIONS ET SIX QUESTIONS SUR LE PROJET ARC EXPRESS TEL QU'IL EST PRESENTE DANS LE DOSSIER DU MAITRE D'OUVRAGE

III.1) TROIS OBSERVATIONS

1) 2 arcs seulement sont décrits dans le dossier soumis au débat public, l'arc nord et l'arc sud :

Ce qui ne permet pas de faire une comparaison complète avec le projet de boucle centrale du Grand Paris.

2) Le désenclavement de l'est de la Seine-Saint-Denis, autour de Clichy-Montfermeil n'est pas prévu

Ce désenclavement offre des perspectives nouvelles de développement des activités et de l'emploi, et de rééquilibrage de l'est francilien par rapport à l'ouest.

3) La desserte de l'aéroport et du parc d'exposition du Bourget n'est pas assurée

Pour autant, l'importance pour l'économie de la région de ces équipements qui reçoivent notamment tous les deux ans, le salon international de l'aéronautique, justifierait leur desserte par un mode attractif de transport.

III. 2) SIX QUESTIONS SUR LE PROJET ARC EXPRESS

1) Quelles sont les modalités du développement des nouveaux quartiers urbains autour des stations ?

L'intérêt du développement des territoires urbains autour des stations d'Arc Express est clairement annoncé. Toutefois, les modalités ne sont précisées. Est-il en particulier prévu la signature de contrats de développement territorial?

2) Quelle est l'échéance de la mise en service de l'arc nord ?

• **la mise en service de l'arc sud est prévue en 2017**
« Un arc à réaliser en priorité. » (p.46)

• **En revanche, pour l'arc nord**, si le début des travaux est prévu à partir de 2017, la date de sa mise en service n'est pas précisée.

3) Quel est l'horizon pour la mise en service de la boucle complète d'Arc Express ?

4) Comment est calculé le coût de la boucle complète par rapport à celui des deux arcs nord et sud ?

Le dossier du maître d'ouvrage indique que le coût prévisible des deux arcs nord et sud est d'environ 5 milliards d'euros et que celui de l'ensemble de la rocade est estimé à 6 milliards d'euros.

Il en résulterait alors un coût de seulement 1Md € pour les deux arcs est et ouest restant à réaliser, ce n'est pas a priori compatible.



● LA CRCI ET DES CCI DE PARIS – ILE-DE-FRANCE ●

5) Pourquoi le financement de l'investissement des deux arcs nord et sud, n'est-il pas assuré en totalité dans le Plan de Mobilisation des Transports du Conseil Régional ?

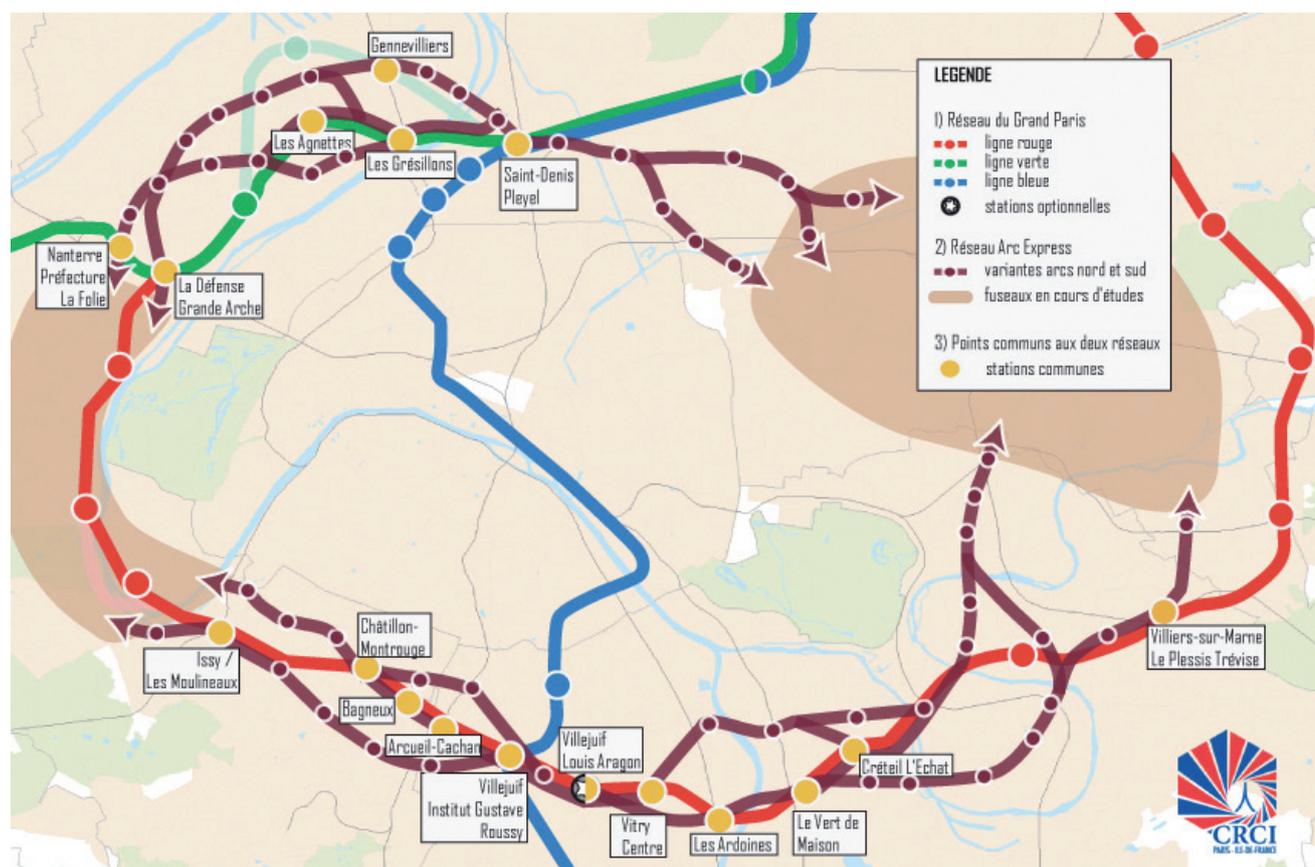
- Le Plan de Mobilisation des Transports de la Région a inscrit 3,5Mds € pour le financement de deux Arc Express estimé à 5 Md €

- En outre, sur les 3,5 Mds, le Conseil Régional a inscrit sa propre participation à hauteur de 540 M € €

Quelle est la nature de la ressource fiscale et quels en sont les assujettis ?

6) Quel serait le financement du coût de fonctionnement des deux arcs ?

**CONCLUSION DE LA CRCI ET DES CCI PARIS – ILE-DE-FRANCE :
ARC EXPRESS ET LA BOUCLE CENTRALE DU METRO AUTOMATIQUE DU GRAND PARIS SONT UN MEME PROJET**



Il est proposé que les deux arcs nord et sud d'Arc Express et la boucle centrale du projet du Grand Paris fassent partie d'un même et unique projet, tout en répondant à l'objectif de desserte fine d'Arc Express et à celui de desserte rapide du Grand Paris.

Ceci suppose que :

- Le nombre de stations de la boucle centrale de Grand Paris, le long des tracés des arcs nord et sud, se rapproche des besoins prioritaires de la desserte locale prévue par Arc Express.
- des dessertes semi-directes soient assurées par le métro automatique afin de préserver les performances du Grand Paris