

CAHIER D'ACTEURS COMMUN AUX DEUX DÉBATS PUBLICS

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

Décembre 2010

MAIRIE DE PARIS



VILLE DE PARIS

La Mairie de Paris est impliquée depuis 2001 dans une politique de déplacements ambitieuse

en faveur des transports collectifs (tramways des maréchaux, couloirs bus) mais aussi des vélos (Vélib', aménagements cyclables). Elle promeut un usage raisonné et partagé des véhicules individuels (autopartage, autolib', taxis) pour limiter la pollution.

Paris est le deuxième contributeur du STIF depuis 2006 à hauteur de 30 % de l'ensemble du financement public pour 19 % de la population régionale.

La Mairie de Paris fait ainsi le choix d'une grande solidarité à l'égard des autres territoires d'Île-de-France, d'autant que les renforts d'offre concernent en premier lieu la banlieue (sur les 500 M€ d'accroissement de l'offre de transport depuis 2006, 77 % bénéficient à un renforcement de l'offre de transport en dehors de Paris).

MAIRIE DE PARIS

Hôtel de Ville
75196 PARIS Cedex 04

**TOUTE L'INFO
au 3975* et
sur PARIS.FR**

*Prix d'un appel local à partir d'un poste fixe sauf tarif propre à votre opérateur

Paris se félicite que le débat public ait lieu pour permettre à chaque Parisien et Francilien de s'exprimer librement sur des projets majeurs pour notre avenir.

Pour autant le principe du métro automatique du Grand Paris, imposé par une loi, vient freiner le développement de projets déjà engagés par le STIF. Cela trouble la compréhension et le processus démocratique et retarde encore la mise en œuvre de la modernisation des transports publics.

Il est urgent de mettre en œuvre le plan de mobilisation de la Région voté à l'unanimité à Paris et dans tous les départements d'Île-de-France : 80 projets prioritaires avec des prolongements de ligne (T3 à la Porte d'Asnières, ligne 14 à Saint-Ouen, RER E à l'ouest, ligne 10 et ligne 11, T8 à Evangile), des nouvelles gares (pôle des Halles, gare Evangile), l'amélioration immédiate des lignes existantes (RER B, C, D), le renouvellement des rames (RER A, francilien) et bien sûr la nouvelle ligne Arc express, maillon structurant des transports dans la métropole.



Perspective de la Canopée

Paris est pleinement concerné par ce débat

Paris est à l'initiative de Paris Métropole

La vie des Parisiens ne s'arrête pas au périphérique, les projets se pensent et se construisent avec l'ensemble de la métropole. Paris l'a compris depuis 2001 et est à l'initiative de Paris Métropole, l'assemblée de collectivités de l'agglomération parisienne, à l'échelle de laquelle doivent se discuter les problèmes, hors des frontières administratives artificielles.

C'est ainsi qu'Arc Express, qui ne touche pas du tout le territoire parisien, est un projet fortement soutenu par la Ville de Paris dès son origine.

Paris soutient Arc Express

Arc Express permettra d'offrir des **liaisons en rocade** aux 6 millions d'habitants du cœur de l'agglomération parisienne : cette desserte fine fait défaut depuis trop longtemps dans notre métropole ! Grâce à ses 30 stations en correspondance avec trams, métro, RER et transiliens, Arc Express soulagera les lignes qui traversent Paris et offrira 10 % de place en plus dans le métro intra-muros ! Le projet de métro automatique du Grand Paris, moins connecté à l'agglomération, aux réseaux existants et à la demande de transport, n'atteindra pas cet objectif.

Il ne faut pas reproduire les erreurs du passé avec une ligne 14 trop longue

Le projet de métro automatique du Grand Paris prolonge la ligne 14 au nord jusqu'à Roissy et au sud jusqu'à Orly. La capacité de la ligne 14 permet d'envisager son prolongement à la Mairie de Saint-Ouen pour désaturer efficacement la ligne 13.

La prolonger encore, sur des distances trop longues (50 km), est une erreur : ne faisons pas de la ligne 14 la prochaine ligne 13, saturée et inefficace dès son inauguration !

La prolonger sans l'arrêter dans Paris serait inacceptable, or c'est bien ce que prévoit le projet de métro automatique du Grand Paris : la zone d'aménagement de Batignolles comptera des milliers d'emplois et de logements, un grand service public avec la cité judiciaire, et doit compter une station à Rome ou Pont Cardinet comme cela est ressorti de la concertation sur le prolongement de la ligne 14. Au sud il est indispensable de remettre la ligne 14 en connexion avec la ligne 7 à Maison Blanche, comme cela était prévu lors de la construction initiale de la ligne 14, afin de desservir le 13^e arrondissement et de décharger la ligne 7.

La situation de congestion dans Paris impose de répondre aux urgences de court terme

Alors que le projet de métro automatique de l'État ne s'appuie nullement sur l'existant et ne prévoit aucune amélioration du réseau actuel, le plan de mobilisation proposé par la Région, comprend **à court terme** :

- **un plan de rénovation des lignes existantes avec les schémas directeurs des RER** (plus de fréquence, augmentation de la vitesse, optimisation des interconnexions, matériels roulants...),
- **la rénovation de gares : pôle d'échanges des Halles, création de la nouvelle gare Evangile,**
- **l'amélioration des conditions d'exploitation des lignes de métro et notamment de la ligne 13** (portes palières, système d'exploitation),
- **la mise en accessibilité du réseau** pour les personnes à mobilité réduite,
- **le renforcement de l'offre** (prolongement des horaires...).



Futur accès au pôle d'échanges Chatelet-Les Halles



Vue globale Paris Nord Est

Pour une clarification du débat : une vision de l'aménagement équilibrée, une desserte adaptée

Des transports au service d'une vision de l'aménagement : pour une agglomération dense et bien desservie avec des solutions adaptées

Les projets doivent accompagner un projet d'aménagement régional au service du développement durable et de la solidarité entre les territoires, **organisant une urbanisation dense qui s'appuie sur un réseau efficace de transports collectifs et garantit la mixité des populations comme des activités.**

Arc Express y répond : il dessert un très grand nombre d'habitants, répond aux besoins de déplacements en rocade (70 % des déplacements se font de banlieue à banlieue). À l'inverse, le projet du Grand Paris favorise davantage la concentration d'emplois ou d'habitats sans mixité et privilégie à l'excès les liaisons rapides entre grands pôles économiques, sans desservir finement les territoires traversés et déjà constitués. Cette approche par pôle n'est pas équilibrée et rappelle la création bureaucratique des zones d'aménagement dans les années 70.

La loi du Grand Paris prive les collectivités locales de leur liberté en matière d'aménagement. Les contrats de développement territoriaux pourraient conduire à imposer

aux communes des projets urbains sur leur territoire dans un rayon de 400 m autour de chaque nouvelle gare. C'est une forme d'institutionnalisation de la spéculation autour des gares, forcément défavorable aux logements. À Paris, ces territoires, comme la ZAC Clichy-Batignolles, font déjà l'objet de grands programmes d'aménagements mixtes, conçus de longue date, en cohérence avec les collectivités voisines.

La stratégie de l'État en matière de gares TGV est trop peu explicitée alors qu'elle est très importante.

En effet, la réalisation de nouvelles gares TGV en proche couronne est indispensable et permettra à la fois aux habitants de l'agglomération d'accéder plus facilement au réseau TGV et de proposer des liaisons entre villes de province sans passer par Paris et donc sans saturer le réseau parisien. Mais ces gares ne pourront pas remplacer les gares terminales parisiennes : celles-ci desservent au plus près les zones d'habitat et d'emploi très denses et surtout d'une desserte de transports en commun de qualité inégale.

Les propositions pour les transports en Île-de-France doivent faire preuve de pragmatisme et ne peuvent s'appuyer sur une solution systématique pour l'ensemble des situations et des territoires. La solution unique de métro automatique, aussi bien sur le plateau de Saclay que l'aéroport de Roissy ou Marne-la-Vallée, n'est pas réaliste.

Une offre adaptée aux territoires, des financements à assurer

Une offre adaptée pour des besoins de desserte spécifiques sur des secteurs stratégiques

Le plan de mobilisation apporte des réponses aux besoins de mobilité constatés en Île-de-France : longues distances via les RER et les transiliens, déplacements locaux avec bus et tramways ; déplacements en radiales tout comme en rocade entre grands pôles de l'agglomération parisienne. L'utilisation des futurs réseaux pour le transport de marchandises est également prévue.

Cela permet une réponse adaptée aux territoires stratégiques de l'agglomération.

Concernant Roissy, la Mairie de Paris soutient le projet CDG Express, liaison rapide entre Roissy et le centre de Paris. **Il est indispensable que l'État se prononce rapidement sur le maintien ou non de ce projet.** Il rend inutile le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Roissy, imposé par l'État dans son projet de métro automatique d'autant que cette nouvelle liaison sera lente en raison de ses arrêts intermédiaires, et n'offrira pas de desserte directe entre la Capitale et ses aéroports.

Les territoires de l'est parisien doivent bénéficier de solutions rapides et de qualité.

Il faut désenclaver à court terme le territoire de Clichy-Montfermeil, tout en travaillant à une desserte de moyen terme par des modes lourds. À ce titre la boucle à l'est du projet de métro automatique du Grand Paris, à l'horizon de 2025, semble bien éloignée pour des territoires qui ne peuvent attendre.

Le plateau de Saclay doit bénéficier d'une desserte adaptée, surtout si l'on doit croire les récentes déclarations de l'État de transférer sans concertation plusieurs centres universitaires et de recherche de pointe.

L'amélioration de cette desserte doit être cohérente dans le temps et la solution de transport en commun en site propre semble la meilleure à court terme, sans avoir à attendre la réalisation hypothétique d'une infrastructure surdimensionnée, dispendieuse et au bout du compte peu crédible (3,5 milliards d'euros pour seulement 6 000 voyageurs par heure à comparer à 50 000 pour le RER A).

Enfin, les liaisons avec le Mantois et la Normandie doivent être améliorées pour favoriser le lien entre les différents territoires du bassin de la Seine. Le prolongement du RER E à l'ouest, proposé dans le cadre du plan de mobilisation est soutenu par la Mairie de Paris à hauteur de 100 M€.

L'urgence et l'importance de ces projets imposent un plan de financement concret

Le financement du projet de métro automatique du Grand Paris est flou et ambigu. Les coûts sont chiffrés entre 21 et 23 milliards d'euros (et probablement encore plus par la suite), et il n'y a aucune garantie sur un réel financement. Les promesses de l'État d'un financement de 4 milliards d'euros restent très vagues.

De son côté le projet Arc express bénéficie d'engagements fermes des collectivités locales pour son financement, avec une contribution de la Mairie de Paris à hauteur de 150 millions d'euros.

La question du financement de l'exploitation de ces lignes reste entière : à quoi bon construire un nouveau réseau si personne n'a les moyens mettre des métros dessus ! La loi semble laisser au STIF, donc aux augmentations de tarif pour les usagers et d'impôts locaux, la charge du fonctionnement du réseau de transport que les collectivités n'auront pas choisi.