AVIS SUR LES PROJETS DE RESEAU DU GRAND PARIS ET D'ARC EXPRESS
PROPOSITION DE LA COMMISSION MOBILITE APPROUVE LORS DE L'ASSEMBLEE PLENIERE DU CONSEIL PARTICIPATIF DU PROJET DE TERRITOIRE
DU 16 NOVEMBRE 2010.

Les débats publics organisés pour le réseau de transport public du Grand Paris, Arc Express et le prolongement d'EOLE à l'Ouest donnent le sentiment que la Seine-et-Marne est la grande oubliée alors que les besoins actuels sont importants, que l'objectif de production de logements fixé au projet de SDRIF pour le département et les besoins de création d'emplois proches des lieux d'habitat notamment les plus éloignés du cœur de la métropole mais aussi les moins bien desservis ne se verront pas satisfaits par un système de transport exclusivement radioconcentrique.

Partant du constat que :

1. Arc Express ayant pour vocation d'améliorer la desserte interne de la zone dense du cœur de la métropole de type métro tout en permettant sa densification,
2. le réseau du Grand Paris devant assurer des liaisons rapides entre grands pôles régionaux dont la Cité Descartes;

ces deux opérations ne répondent donc pas aux attentes immédiates ou aux besoins futurs des Seine-et-Marnais même si la pertinence d'un métro en petite couronne est avérée. L'ensemble de la Seine et Marne y compris les secteurs ruraux doit bénéficier d'une amélioration sensible de l'offre de transport.

Il s'agit donc de:

- accorder la priorité au traitement des dysfonctionnements actuels, de la saturation de lignes et à l'amélioration de la qualité de service sur les réseaux existants (régularité, sécurité, vitesse commerciale, confort, qualité des matériels,…)
- concevoir un système global aux niveaux régional et départemental associant des lignes omnibus et des lignes express avec des points d'interconnexions, un maillage des réseaux longue distance et de proximité, des rabattements (lignes de TC de surface, réseau 2 roues, parkings) adaptés aux flux actuels et futurs notamment avec les rocades envisagées.

Pour la Seine-et-Marne, ces objectifs doivent se traduire par les orientations suivantes:

- mettre en relation par des navettes rapides les grands pôles seine-et-marnais métropolitains de Sénart et Marne-la-Vallée entre eux et avec les aéroports d'Orly et de Roissy par la mutualisation de la ligne à grande vitesse pour les TGV et des TERGV.
- renforcer les radiales et prolonger certaines lignes RER. Dans l'objectif de constituer un réseau maillé ces radiales, les Transiliens et certains TER doivent être connectés avec les lignes en rocade, transversales ou tangentielles existantes ou projetées.
- doubler le tunnel entre Châtelet et la gare du nord pour améliorer les conditions de circulation des RER B et D.
- utiliser des lignes existantes RER, en heures creuses, comme navettes à l'intérieur des villes nouvelles en premier lieu entre Noisy-le-Grand et Chessy sur le RERA pour répondre à des besoins de cabotage interne.

- améliorer les liaisons internes à la Seine-et-Marne en particulier dans les liaisons nord/sud et les liaisons entre les grands pôles départementaux économiques, administratifs, universitaires, d'habitat…:
  - d'abord par le réseau des Seine-et-Marne Express avec la création de voies réservées sur les réseaux routier et autoroutier comme sur la Francilienne (A104) et l'A4.
  - à terme par une/des tangentielles ferrées dont Roissy/Marne-la-Vallée/ Sénart pour lesquelles les études sont à engager dès maintenant.
- soutenir les secteurs en forte croissance démographique pour répondre aux besoins de logements, en aidant financièrement les créations de nouvelles offres en matière de transports publics (Marne-la-Vallée, Sénart, ...).
- remettre à plat de la tarification par zones concentriques de la carte orange qui ne correspond plus à la réalité des déplacements des Franciliens et aux services multimodaux à venir.
- prendre en compte la part dominante encore pendant de nombreuses années de la voiture particulière dans les déplacements des Seine-et-Marnais avec l'objectif de rechercher une amélioration des conditions de circulation sur les grands axes routiers, le développement de solutions alternatives à la voiture individuelle (covoiturage, autopartage, taxi collectif). Cet objectif implique, entre autres, une diminution du trafic routier de marchandises par un accroissement de l'inter modalité, des frets ferré et fluvial, la programmation d'aménagements routiers en complément à la politique en faveur des transports en commun.

Concernant le financement de ces deux opérations, le Conseil participatif souhaite attirer l'attention sur :

- les risques d'une concentration des budgets d'investissement futurs sur ces seules opérations au détriment d'autres projets plus urgents ou/et moins chers mais indispensables pour répondre aux besoins des Seine-et-Marnais. A ce titre les financements de toutes les opérations rendues nécessaires par Arc Express ou/et le réseau du Grand Paris (interconnexions, parkings, systèmes de rabattement) devront être intégrés dans les enveloppes budgétaires de ces deux réseaux.
- les incertitudes sur les conditions de gestion du réseau de transport public du Grand Paris dont la tarification doit être celle de l'ensemble du réseau francilien et sur le niveau des déficits futurs d'exploitation qui devront être pris en charge par le STIF. Cette perspective implique l'affectation de recettes nouvelles, dont une augmentation du versement transport à la charge des entreprises, pour tenir compte des coûts d'investissement et d'exploitation des lignes nouvelles.

Enfin, il exprime des réserves sur le montage des opérations d'aménagement autour des gares du réseau de transport public du Grand Paris du ressort de la Société du Grand Paris en dérogation aux compétences des collectivités territoriales concernées,

CONSEIL GÉNÉRAL DE SEINE-ET-MARNE

Séance du vendredi 17 décembre 2010

DÉLIBÉRATION N° CG-2010/12/17-**3/01**

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur
34204638
Acte Certifié exécutoire
Envoi Préfecture : 23/12/2010
Réception Préfet : 23/12/2010
Publication RAAD : 24/12/2010

Commission n° 3 - Transports, Déplacements et Voirie
Rapporteur : BERQUIER André

Commission n° 1 - Aménagement Durable du Territoire et Environnement
Rapporteur : DEY Jean

OBJET : Débats publics des réseaux du Grand Paris et d'Arc Express : Avis officiel du Département

Il est proposé de prendre acte des principales caractéristiques des projets de réseau du Grand Paris et d'Arc Express et d'émettre l'avis officiel du Département sur ces projets dans le contexte des débats publics qui se déroule du 30 septembre 2010 au 1er février 2011.

LE CONSEIL GÉNÉRAL,

VU le Code général des Collectivités territoriales,

VU la décision n°2010/61/ARCEX/12 du 1er septembre 2010 de la CNDP relative au débat public du projet Arc Express,

VU la décision n°2010/60/RTPGP/4 du 1er septembre 2010 de la CNDP relative au débat public du projet de réseau de transport public du Grand Paris

Vu l'avis en date du 16 novembre 2010 du Conseil participatif au projet de territoire

VU le rapport du Président du Conseil général n°CG-2010/10/15-3/01 relatif aux « Débats publics des projets de réseaux du Grand Paris et d'Arc Express »,

VU le rapport du Président du Conseil général,

VU l'avis des Commissions précitées,

Après en avoir délibéré,

DECIDE

Article 1 : de demander que priorité soit donnée à la réalisation des projets portés par le Plan régional de Mobilisation pour l'amélioration des transports en Ile-de-France :

- Mise en œuvre du schéma directeur des RER B et D, avec l'étude d'un nouveau tunnel entre Châtelet-les-Halles et la gare du Nord pour fiabiliser définitivement les dessertes de ces deux RER empruntés par plus d'un million de voyageurs chaque jour ;
- Renouvellement et modernisation du matériel ferroviaire du Transilien et des RER A et D ;
- Prolongement à l'ouest du RER E avec extension concomitante à Val Bréon, et examen des conditions de prolongation de la branche de Chelles vers Meaux ;
- Engagement et réalisation des projets de TCSP inscrit pour la Seine-et-Marne : Sénart – Corbeil 2ème phase, Sénart – Melun, Lagny – Val d'Europe, Lagny – Torcy, Chessy – Esbly ;
- Mise en œuvre des orientations du Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA).

Article 2 : de demander pour cela que l'Etat s'engage à apporter sa contribution au Plan régional de Mobilisation pour l'amélioration des transports en Ile-de-France.

Article 3 : de prendre en considération l'intérêt de la réalisation d'Arc Express dont l'engagement des premières phases est inscrit dans le Plan régional de mobilisation sous réserve :

- de réaliser l'intégralité de la rocade ;
- que le tracé soit infléchi vers l'est ou complété par une boucle supplémentaire desservant Chelles et la Cité Descartes - Champs-sur-Marne dont la réalisation serait prioritaire ;
- d'aménager des correspondances optimisées avec les radiales ferroviaires et le métro parisien ;
- d'interconnecter les radiales RER, Transilien et TER au métro automatique Arc Express et d'adapter leur fréquence et leur capacité ;
- d'engager des études complémentaires permettant une meilleure analyse de l'impact sur le réseau de transport actuel, les reports modaux et les gains en accessibilité.

Article 4 : de prendre en considération l'intérêt de la réalisation du projet de réseau de transport public du Grand Paris desservant Chelles, la Cité Descartes – Champs-sur-Marne et Roissy sous réserve :

- que l'Etat précise les modalités de développement et d'urbanisation des huit grands pôles de développement ainsi que le contenu et les financements des contrats de développement territoriaux ;
- que l'Etat et la Société du Grand Paris (SGP) s'engagent à financer intégralement l'investissement du réseau de transport du Grand Paris sans venir ponctionner les ressources du STIF ;
- que les coûts de réalisation des interconnexions entre RER et métro automatique soient intégrés au projet de la SGP ;
- que l'Etat confirme l'adoption de mesures d'ordre législatives permettant au STIF d'assurer dans la durée le financement de l'exploitation de ces projets (augmentation des versements transports, fléchage du FARIF, prise en compte des plus-values à proximité des infrastructures de transport…) ;
- que ces nouvelles infrastructures soient accessibles avec la tarification francilienne définie par le STIF ;
- d'interconnecter les radiales RER, Transilien et TER au réseau du Grand Paris et d'adapter leur fréquence et leur capacité ;
- du prolongement du réseau du Grand Paris à l'est de la plateforme aéroportuaire de Roissy avec la création d'une gare et éventuellement d'un atelier sur la commune du Mesnil-Amelot ;
- d'engager des études complémentaires permettant une meilleure analyse de l'impact sur le réseau de transport actuel, les reports modaux, les gains en accessibilité et la nécessaire refonte des systèmes de rabattement.

Article 5 : de donner mandat au Président du Conseil général pour la recherche, avec tous les partenaires concernés, de propositions, assises sur les deux projets Arc Express et le réseau du Grand Paris, de création d'un réseau de transport collectif ambitieux et optimisé pour répondre aux enjeux des déplacements des Seine-et-Marnais au sein de la métropole francilienne pour les décennies à venir.

Article 6 : de solliciter auprès de l'Etat et du STIF, en complément des projets de métro automatique de rocade, la réalisation d'un certain nombre d'infrastructures plus ou moins lourdes, qui garantissent l'inclusion de la Seine-et-Marne dans un système de transport cohérent à l'échelle de la métropole et assurent la connexion de l'ensemble du territoire départemental avec ces nouvelles lignes :

- L'amélioration des lignes RER et Transilien existantes ;
- La création d'une ligne Seine-et-Marne Express sur la francilienne utilisant la bande d'arrêt d'urgence et la création à terme d'une tangentielle ferrée sur cet axe, dont les études doivent être lancées dès maintenant ;
- La création de lignes Seine-et-Marne Express en rocade en frange est du département (Nemours – Montereau, Montereau – Provins, Provins – La Ferté-Gaucher, La Ferté-Gaucher – La Ferté-sous-Jouarre) mais également Melun - Val Bréon - Village Nature – Meaux ;
- La création dans l'ensemble des réseaux de bassin de lignes de bus offrant un haut niveau de service (fréquence, amplitude, information, accessibilité, confort) afin d'offrir une alternative à la voiture individuelle pour les déplacements internes aux bassins de vie ; cette exigence étant à acter dans le PDUIF en cours de révision ;
- La création d'une nouvelle gare TGV Sénart Melun Val de Seine à Lieusaint ;
- La création de liaisons rapides ferrées utilisant les infrastructures LGV pour relier les pôles de Sénart – Melun et Marne-la-Vallée entre eux et avec les aéroports d'Orly et Roissy.

Adopté à l'unanimité

LE PRESIDENT

Vincent ÉBLÉ