

Quatre interrogations sur les hypothèses qui sous-tendent les projections du maître d'ouvrage

Question 2 - Il semble que l'on raisonne assez souvent à comportements des individus et des entreprises inchangés. L'évolution du contexte économique et notamment du prix des produits pétroliers ne va-t-il pas modifier ces comportements ?

A propos du prix du pétrole

- > Selon le maître d'ouvrage, historiquement, lorsqu'il y a eu des hausses de prix significatives à la pompe, la consommation a baissé mais elle a retrouvé après quelques temps son niveau antérieur
- > S'agissant d'impacts à plus long terme, la CCIV fait référence à une étude du Conseil général des Ponts et Chaussées : « Concernant les véhicules particuliers, une simulation a montré que l'augmentation de 50 % du coût des carburants entraînerait une baisse de seulement 6,4 % du trafic »

Quatre interrogations sur les hypothèses qui sous-tendent les projections du maître d'ouvrage

Question 3 - Même si le maître d'ouvrage a pris en compte les projets de développement d'alternatives à la route dans la zone à horizon 2020 (fluvial, ferroutage, transports collectifs), ne s'agit-il pas d'hypothèses très insuffisantes ? L'argent de la Francilienne ne serait-il pas mieux utilisé au bénéfice des moyens de transports alternatifs ? (YD)

Multimodalité, transports en commun, modes doux

Ces thèmes ont été systématiquement au coeur du débat dans toutes les réunions publiques de proximité. Une réunion thématique leur a été largement consacrée.

Deux avis représentatifs enregistrés sur le site Internet :

« Pourquoi les transports collectifs de voyageurs sont-ils aussi peu développés? Pourquoi n'est-on pas prêt à y consacrer autant de moyens qu'aux autoroutes ? »

« Le fleuve et le fer peuvent-ils, et à quelles conditions, apporter une alternative aux transports de marchandises et de biens, à destination et au départ de l'Ouest francilien ? »

Alternative ou complémentarité ?

> Pour les Verts d'Ile de France et leurs sympathisants, le développement d'alternatives à la route et du transport en commun doit permettre d'échapper au piège du "*tout routier*" et, notamment d'éviter la construction de nouvelles autoroutes en Ile-de-France

> Pour la majorité des élus, des associations et des acteurs économiques, multimodalité et transports en commun sont complémentaires de la route et ne dispensent pas d'engager des investissements autoroutiers tels que le prolongement de la Francilienne dès lors qu'ils sont économiquement justifiés et respectent le cadre de vie.

- > En tout état de cause, tous appellent de leurs vœux un développement beaucoup plus important des moyens alternatifs à la route pour le fret et des transports en commun pour les personnes.
- > Le maître d'ouvrage rappelle cependant que sur 3 € consacrés aux transports en Ile de France, 2 € sont consacrés aux transports en commun et, seulement, 1 € pour la route dont la moitié consacrée à la protection des riverains.

Mais qu'en est-il réellement des projets intéressants cette partie de l'Ile-de-France ?

On examinera successivement :

- > Le fret fluvial : projet Canal Seine-Nord Europe, plateforme multimodale d'Achères
- > Le fret ferroviaire : transport combiné et autoroutes ferroviaires
- > Le transport ferroviaire des voyageurs : amélioration de la qualité de service des radiales, Tangentielle Ouest
- > Les transports en commun par la route
- > Les modes doux

Le Canal Seine-Nord Europe

Monsieur Jean Gadenne , directeur du développement et du patrimoine de Voies navigables de France :

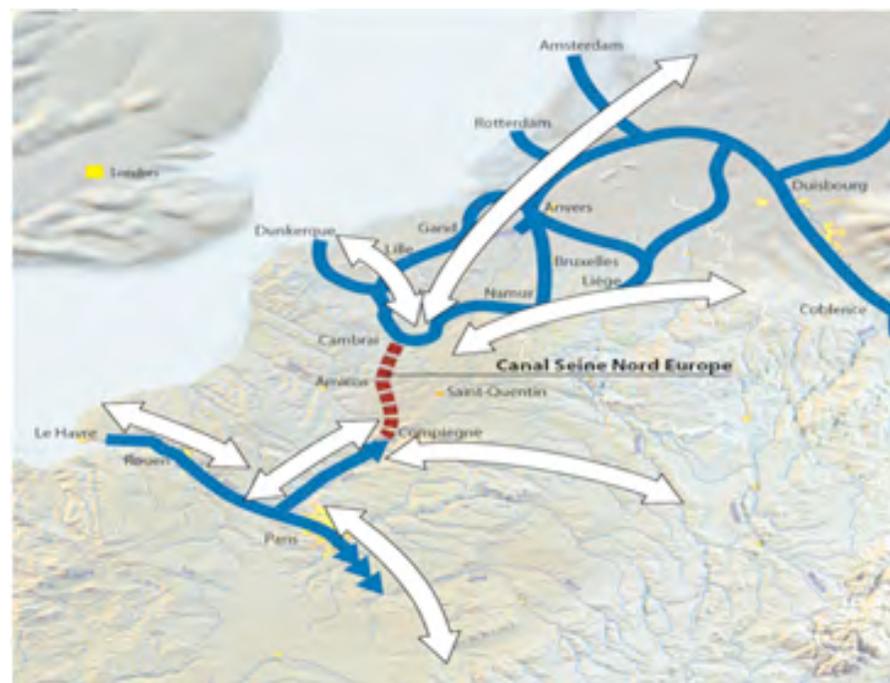
> *«En Ile de France, vous avez quelque chose de merveilleux qui est la Seine, largement sous utilisée. On dit qu'on peut multiplier le trafic par huit sur la Seine, pour autant faut-il créer les conditions pour l'utiliser au mieux.»*

> *«A travers ce réseau , vous avez effectivement quelque chose de très important : une dynamisation de tout l'axe Seine qui est parallèle à l'A13 dont on a beaucoup parlé et donc la capacité pour l' A13 de voir moins de camions , notamment pour tous les trafics venant du Havre»*



Seine-Nord Europe, un enjeu régional, inter-régional, national et européen...

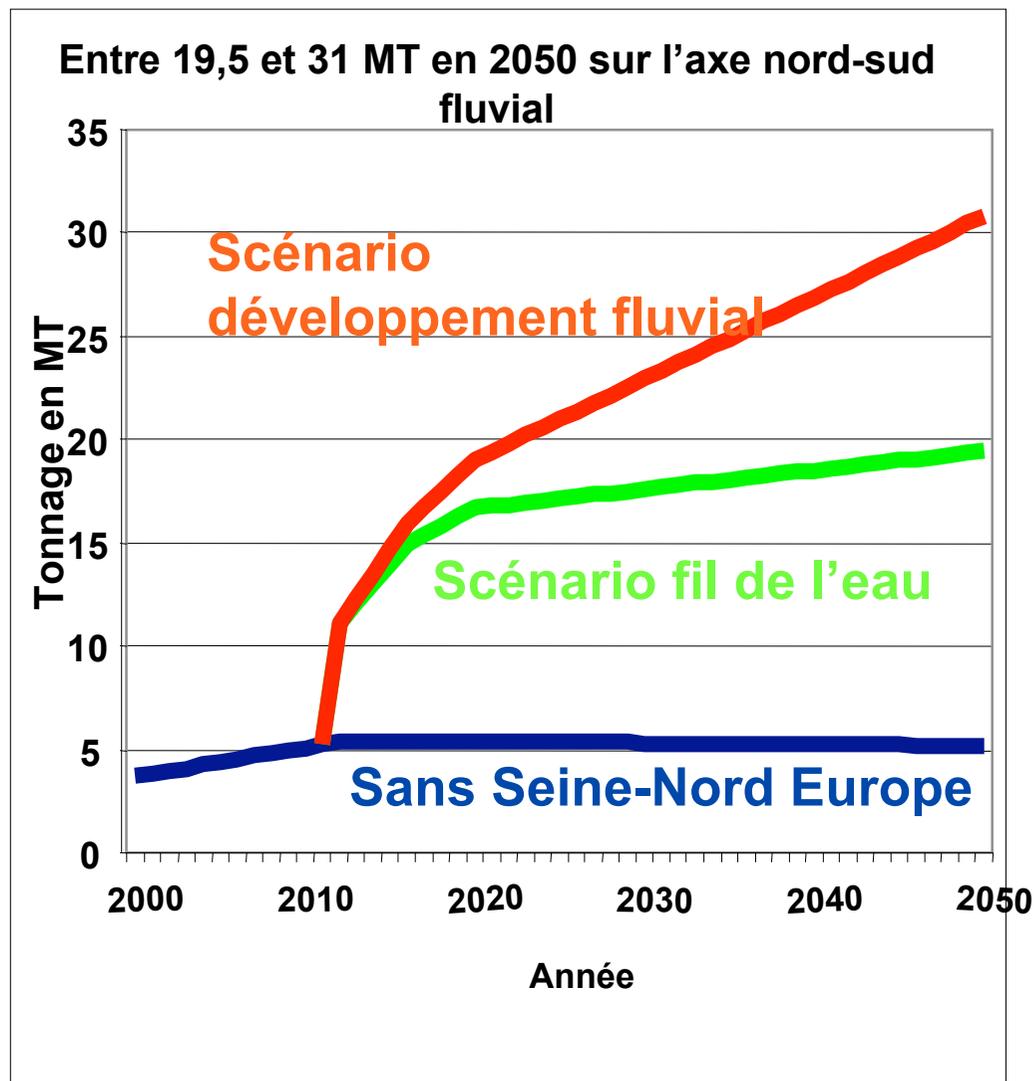
- **Compétitivité** et attractivité des territoires
- **Relier** le Grand Bassin parisien au Nord-Pas-de Calais, et au Bassin rhénan
- **Structurer** la logistique des ports maritimes en prolongeant la massification et en développant la multimodalité
- **Offrir un accès unique en Europe à 6 ports** majeurs de la rangée Nord (70% des échanges internationaux)
- **Désaturer** l'espace nord-européen





Principaux résultats des études économiques

- **+ 8,2 Md T-km** en Europe en 2020, dont 5,5 Md T-km en France par voie d'eau
- **Axe nord-sud**
 - Un trafic fluvial multiplié par 4 en 2020 sur l'axe nord-sud
 - **17 MT / an et 300 000 EVP**
 - Une part de marché du fluvial qui passe de 4 à **8 %** pour les vracs et de 0 à **39 %** sur les conteneurs
- **5 md T-Km** retirées de la route en 2020





Les principaux résultats sur l'Ile-de-France

- **Un trafic fluvial dans la région augmenté de 20 % en 2020 avec Seine-Nord Europe par rapport à aujourd'hui**
 - 2005 : 2,9 Milliards Tonnes-Kilomètres (TK)
 - 2020 sans SNE : 2,5 Milliards Tonnes-Kilomètres (TK)
 - 2020 avec SNE : 3,5 Milliards Tonnes-Kilomètres (TK)
- **Une part modale de la voie d'eau de 13 % contre 9,5 % sans projet**
- 200 MTK retirées de la route dans la région

La plateforme multimodale d'Achères

Marie-Anne Bacot, directrice du Port autonome de Paris :

> « *Certes le transport fluvial nous permet d'éviter une bonne partie du trafic en approvisionnant en quelque sorte par la voie fluviale , mais dans la redistribution des produits qui arrivent sur la plate-forme , il faut bien que cela reparte vers toutes les destinations finales et une bonne desserte routière est une condition de bon fonctionnement* »

Port autonome de Paris

La plate-forme portuaire d'Achères

Un nouvel élan pour la multimodalité

- une réponse logistique pour répondre à la croissance du transport de marchandises conteneurisées (entre 7 et 10% de croissance par an jusqu'en 2020 générée par Port 2000 et Seine Nord Europe



Développement durable

- Création d'emplois et de valeur ajoutée
- Un potentiel de 50 à 80 établissements
- De 500/1000 emplois en phase de démarrage
- De 2800 à 3300 emplois directs, 15 000 indirects
commercialisation totale de la Plate forme
Cela se justifie par la densité accrue des emplois dans les zones logistiques
- Respect de l'environnement (moins de production de Co2) et du cadre de vie (aménagement paysagers)





Les premières esquisse de trafic en million de tonnes

	1 ^{ère} phase Horizon 2020	2 ^{ème} phase Horizon 2030
	30 ha	60 ha
Fluvial	0,5 à 1,2	1 à 2

Le fret ferroviaire : un passé plutôt sombre

M. Larose (directeur RFF) expert invité par la CPDP a tout d'abord analysé la situation de ces dernières décennies :

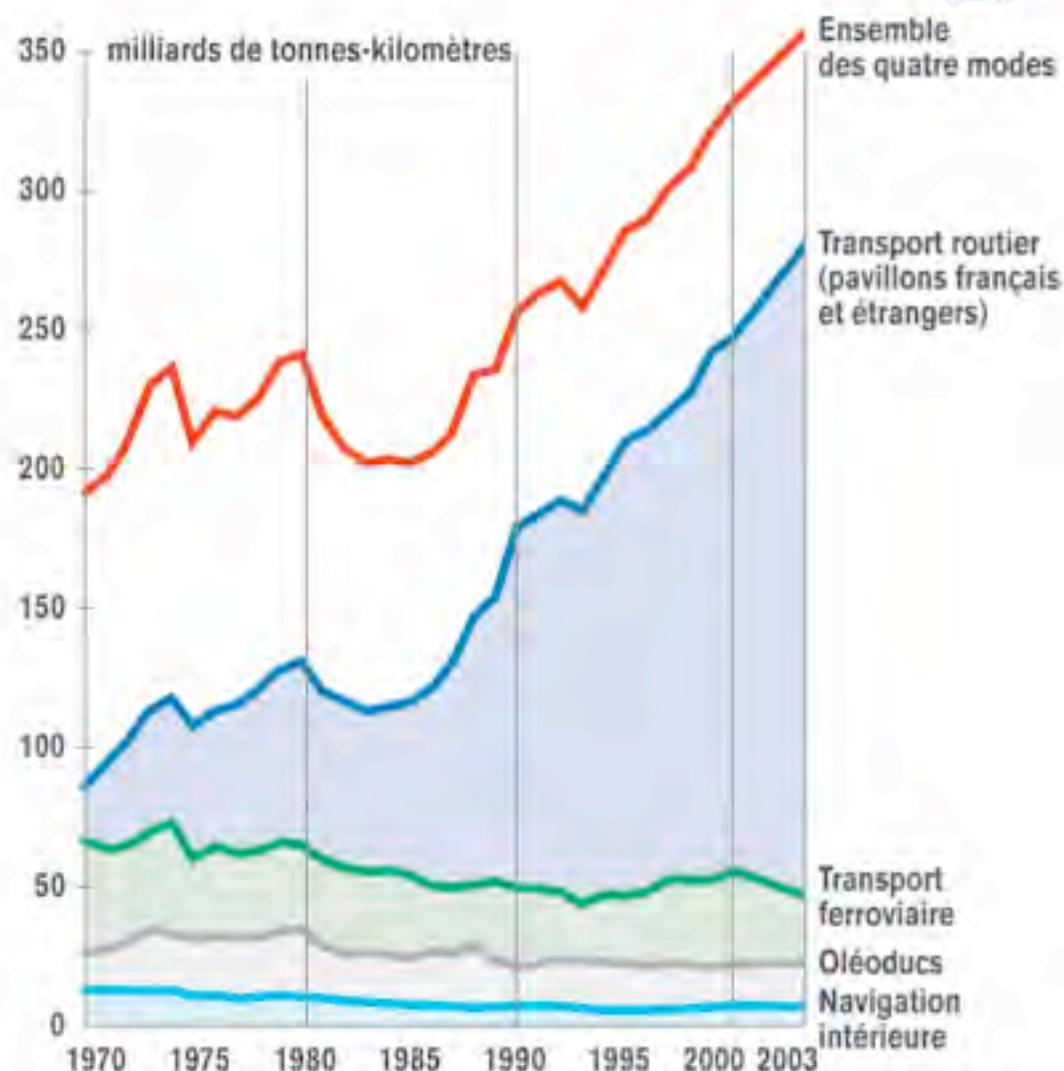
> « Lorsque les clients du ferroviaire viennent nous consulter, ils ont en tête les prix de la route or le mode ferroviaire prend appui sur des coûts de production qui , pour des raisons spécifiques à l'organisation de la production ferroviaire, ont été plutôt en augmentation ces dernières années, durablement depuis les années 80 »

D'où une décroissance du poids du fret

Le trafic ferroviaire de fret : une érosion continue



- Erosion continue depuis les années 70, accentuée par le plan Fret SNCF (rationalisation)
- Prix fixés par la route, en diminution
- Coûts du ferroviaire en augmentation
- Attente d'une plus grande fiabilité du ferroviaire
- Fortes attentes des chargeurs (développement durable)
- Ouverture totale du marché intérieur à la concurrence à partir du 1^{er} avril 2006



30 mai 2006

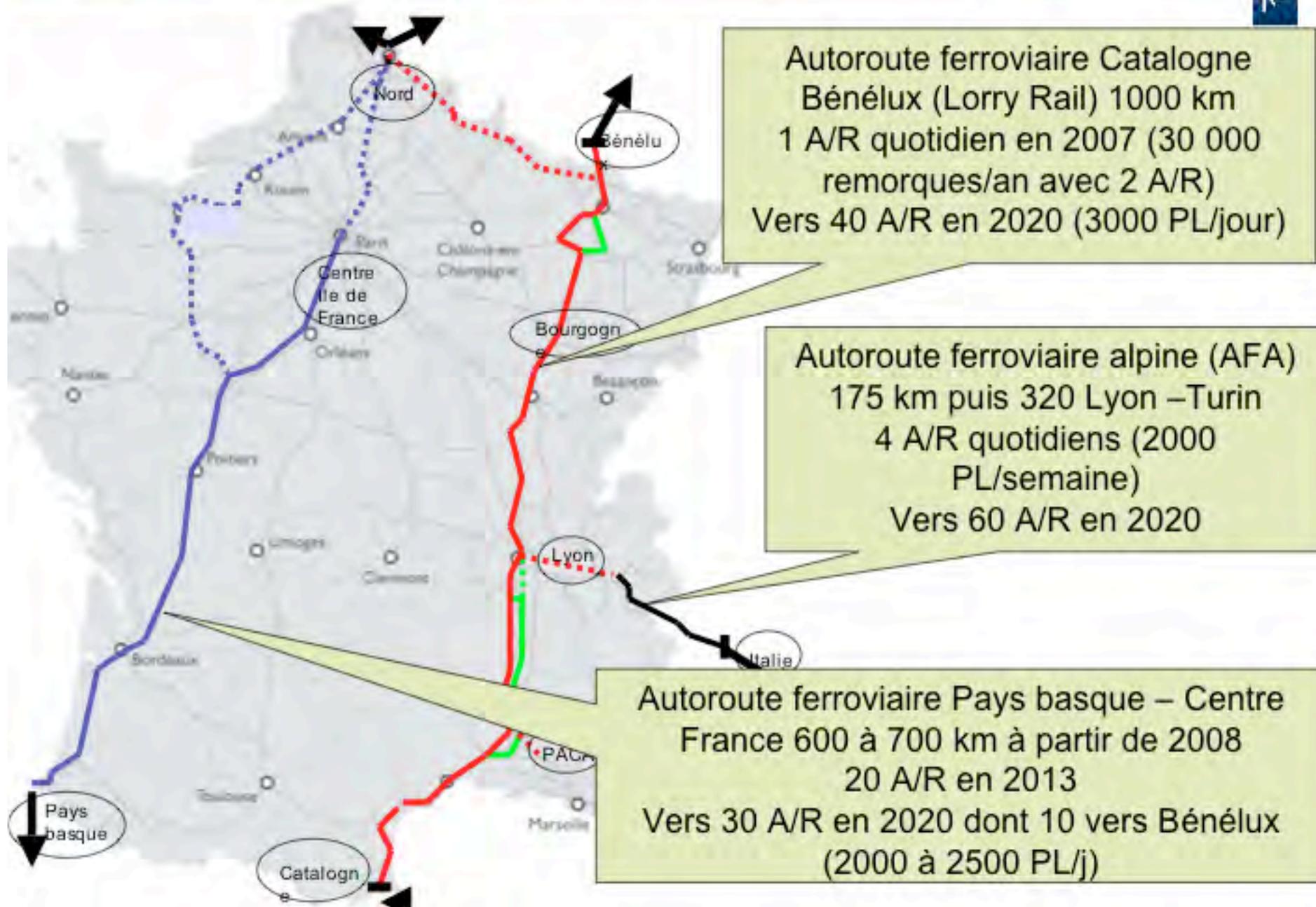
> « De plus en plus nous rencontrons des industriels , des chargeurs qui ne souhaitent pas tout miser sur le mode routier mais qui entendent diversifier leurs modes d'approvisionnement avec du routier , du ferroviaire , de la voie d' eau »

Le fret ferroviaire : des perspectives prometteuses mais ciblées

M. Larose nous invite à pas tout mélanger :

- > Les modes historiques
- > Le ferroutage
 - Combiné rail-route terrestre. Pertinence 700 km
 - Combiné rail-route maritime : fort potentiel.
 - Transport de poids lourds sur des trains :
autoroute ferroviaire

Les expérimentations de services d'Autoroute ferroviaire



Les transports en commun de voyageurs

> « ... Il faut totalement changer de politique en matière de transport et en particulier en matière d'aménagement du territoire...par exemple les surfaces commerciales et les zones de loisirs ...tout le monde est pratiquement d'accord pour dire qu'il faut absolument que toutes ces zones soient reliées correctement à des transports collectif... »

Claude Loiseau (AUT)

> « Quand vous êtes en grande couronne...vous êtes dans une structure où il y a des centres multiples ,les déplacements vont dans tous les sens , rendant beaucoup plus difficile la mise en place de transports en commun qui puissent concurrencer la voiture... »

Ambrosius Baanders

Quelques propos du STIF sur la pertinence des transports en commun en 2e couronne

➤ *«Autant le directeur du développement du Stif est positif sur la possibilité d'améliorer la performance quantitative et qualitative des transports radiaux, autant il semble dubitatif sur la possibilité d'atteindre des masses critiques suffisantes sur les transports en rocade en 2ème couronne*

« ... ces modes de transport ne sont pas suffisamment financés par ce que payent les usagers ... »

« ... un transporteur trouve sa rentabilité quand il transporte dans un bus de l'ordre de 12 à 15 personnes. Donc vous n'avez de transports qu'aux endroits et aux heures où il y a suffisamment de voyageurs... »

« ... je pense qu'en matière de transports publics, l'enjeu principal pour le secteur qui nous intéresse est le développement des réseaux de bus. »

« ... en grande couronne ... les points d'origine et de destination sont nombreux, et vous n'aurez jamais une ligne qui permettra de satisfaire tout le monde. Donc vous avez de nombreuses correspondances et le transport public est malheureusement rarement une alternative aux déplacements en voiture. »

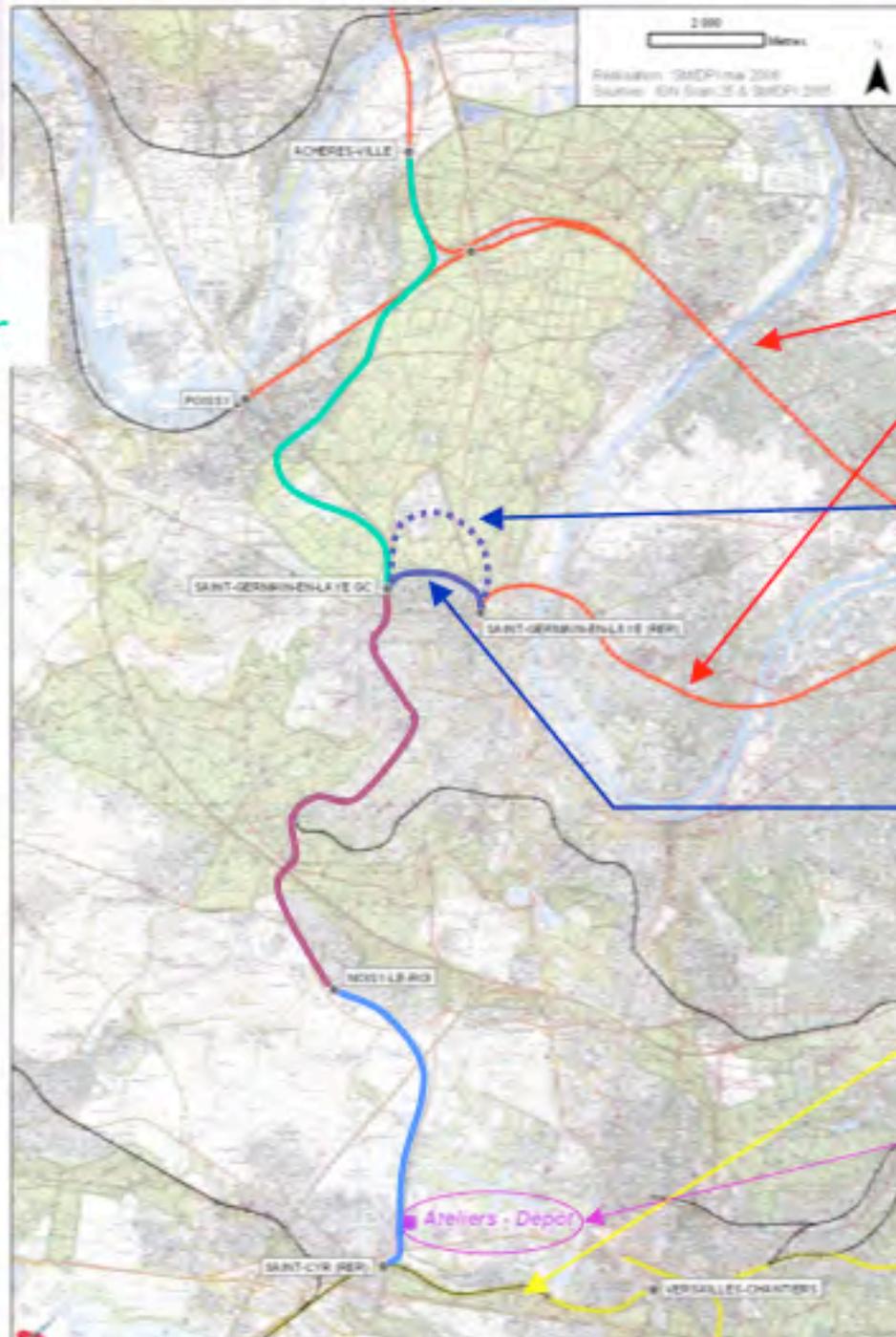
La tangentielle ouest : un projet en panne dans la zone d'étude



2^{ème} phase
à préserver

GCO

Prolongement
sud



RER A

Variante

Prolongement
nord

Base

RER C

Atelier-
garages

La situation actuelle

Le tronçon central Noisy-le-Roi/Saint-Germain
inauguré fin 2004 :

«Un tronçon qui va de nulle part à ailleurs !»

Le président du Collectif Grande Ceinture

- Fréquentation confidentielle
(1 700 voyageurs par jour)
- Déficit annuel : 9 M€

Tangentielle Ouest - Etape ultérieure

- Un prolongement vers le Sud (Saint-Cyr) et vers le Nord (Achères) avec des interconnexions SNCF et RER, permettrait une augmentation substantielle de la fréquentation (18 000 voyageurs par jour) et l'équilibre financier.
- C'est un projet complémentaire de la Francilienne dont il capterait au mieux 10 % du trafic routier.
- Investissement nécessaire : 108 M€ + 45 M€.

Des perspectives datées limitées à une 1ere phase qui n' intéresse pas la zone d' étude

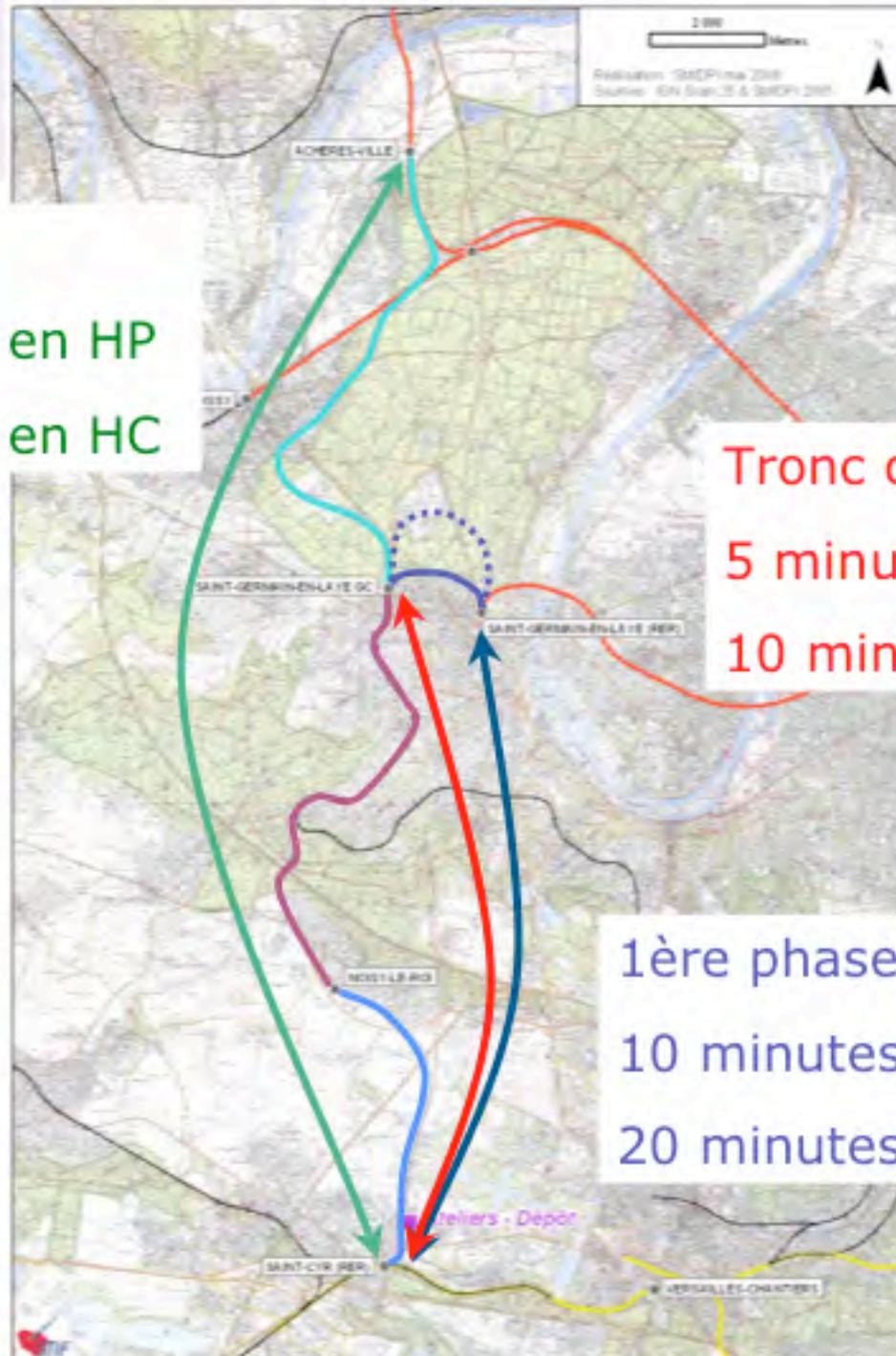
*« La tangentielle Ouest ne va que jusqu'à Saint-Cyr, alors qu'il faut qu'elle aille de Cergy jusqu'à Versailles...
Il n' y a aucune volonté politique ! »*

Claude Loiseau (AUT)

2ème phase :

10 minutes/sens en HP

20 minutes/sens en HC



Tronc commun :

5 minutes/sens en HP

10 minutes/sens en HC

1ère phase :

10 minutes/sens en HP

20 minutes/sens en HC



Calendrier et procédures

- Présentation du DOCP au Conseil du STIF le 5 juillet 2006
- Publication pour saisine éventuelle de la CNDP

⇒ *Si saisine et décision positive de la CNDP*

Débat public : fin 2007

Suite des études : mi-2008
(schéma de principe)

⇒ *Dans le cas contraire*

Concertation préalable : 2006/2007

Suite des études: fin 2007
(schéma de principe)

Les modes doux

« On a évoqué les deux roues ... les manquent sont flagrants autour des stations de RER. Une station de RER attire les résidents dans un rayon de 800 mètres, correspondant à une distance de marche. Dans mon pays, de nombreuses stations de banlieue offre un gardiennage des vélos... Ces stations-là ont un rayon de captage de 4 kilomètres. »

Ambrosius Baanders

Pour le maître d'ouvrage , les perspectives actuelles de la multimodalité et des transports en commun ne peuvent pas peser sur la décision de réaliser le prolongement de la Francilienne

Transports en commun

> en cas de réalisation de la tangentielle Ouest (1ère phase du STIF) : 5 000 véhicules en moins sur la RN184 et les routes avoisinantes à comparer aux 100 000 véhicules/jour.

Fret

> avec le développement du transport fluvial, on pourrait multiplier par 4 voire 10 le tonnage actuel (3Mt) et passer ainsi à 12 Mt ou 30Mt, ce qui ne représenterait que 10 % du trafic marchandises estimé (365 Mt).

Et pourtant

Citons Les Verts :

*« L'argent que l'on risque d'utiliser
pour la Francilienne serait mieux utilisé
au développement des transports en commun »*