

le 22 DEC. 2010



CONSEIL DE PARIS

Conseil Général

Extrait du registre des délibérations

Séance des 13, 14 et 15 décembre 2010

2010 SG 8 G Avis du département de Paris relatif au projet Arc express et au projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Mme Annick LEPÉTTIT et M. Pierre MANSAT, rapporteurs.

Le Conseil de Paris, siégeant en formation de Conseil général

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu la loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement ;

Vu la loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité ;

Vu la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;

Vu la publication du 3 septembre 2010 du dossier du maître d'ouvrage Société du Grand Paris relatif au projet de réseau de transport public du Grand Paris ;

Vu le projet de délibération en date du 30 novembre 2010, par lequel M. le Président du Conseil de Paris, siégeant en formation de Conseil général, lui demande de se prononcer sur l'avis relatif au projet de réseau de transport public du Grand Paris ;

Sur le rapport présenté par Mme Annick LEPÉTTIT au nom de la 3^e Commission et par M. Pierre MANSAT au nom de la 8^e Commission ;

Délibère :

Article 1 : Est approuvé le texte annexé à la présente délibération, en qualité d'avis du Conseil de Paris, siégeant en formation de Conseil général, sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Article 2 : Le Conseil de Paris, siégeant en formation de Conseil général, demande la prise en compte des remarques telles qu'elles figurent dans l'avis joint en annexe.

Article 3 : M. le Président du Conseil de Paris, siégeant en formation de Conseil général, est autorisé à transmettre cet avis au président de la commission particulière du débat public réseau de transport public du Grand Paris.

**Pour copie conforme,
Le Secrétaire général adjoint du Conseil de Paris,**



Pierre BLANCA.



Le Conseil de Paris, en formation de Conseil Général

AVIS DU DEPARTEMENT DE PARIS RELATIF AU PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS

Conformément à l'article 3 de la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, le Département de Paris est appelé à formuler un avis sur le projet de réseau du transport public du Grand Paris dans le cadre du débat public organisé du 1^{er} octobre 2010 au 1^{er} février 2011 par la commission nationale du débat public (CNDP).

Le projet Arc express porté par le STIF et soutenu par le Département de Paris fait également l'objet d'un débat public concomitant.

Tout comme Paris Métropole et de nombreuses collectivités d'Ile-de-France, le Département de Paris n'entend pas opposer le projet Arc express à celui du réseau de transport public du Grand Paris, même si en imposant un débat concomitant sur des projets de nature et de maturité différente, la loi relative au Grand Paris semble les mettre en concurrence.

Paris souhaite voir émerger un nouveau système de mobilité pour la métropole qui permette à la fois de répondre aux besoins immédiats des Franciliens mais aussi de se projeter dans l'avenir pour bâtir dès demain une métropole plus accessible à tous, plus solidaire, plus attractive, plus respectueuse de l'environnement, plus accueillante aussi.

Paris est pleinement concerné par ces débats

Depuis 2001, Paris pense son développement en lien avec la 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. Cette assemblée compte aujourd'hui 170 collectivités de l'agglomération parisienne de toutes sensibilités politiques, et représente près de 9 millions d'habitants. C'est désormais à cette échelle, dépassant les frontières administratives, que doivent être abordés les sujets stratégiques pour les Parisiens et les habitants de la métropole.

Chaque jour, 4 millions de déplacements relient Paris et son agglomération. Ainsi, un million de Franciliens travaillent à Paris, tandis qu'un Parisien sur trois fait le chemin inverse en regagnant son emploi à l'extérieur de la capitale. Ce sont autant de mouvements quotidiens qui façonnent la métropole.

Par le dialogue construit depuis 2001 avec les collectivités de l'agglomération, Paris a joué un rôle moteur dans l'émergence du principe d'une rocade de métro en proche couronne. C'est d'ailleurs lors d'une séance de la Conférence Métropolitaine réunissant plusieurs dizaines de collectivités, en novembre 2006 à Montreuil, qu'a émergé le consensus sur la nécessité et l'urgence d'engager les études pour un transport en commun ferré de rocade en petite couronne.

Pour une métropole attractive, mixte et dense

Paris reste le premier bassin d'emploi au niveau régional et national, et représente près de 35% du PIB régional. L'importance de Paris ville-monde, sur l'échiquier européen et mondial, est incontestable dans de nombreux domaines : attractivité en termes d'investissement, d'implantation d'entreprises, d'accueil touristique, et notamment du tourisme d'affaires, importance de la recherche et développement, de l'économie créative, de la valeur ajoutée produite...

Dans un contexte de compétition internationale de plus en plus vive, le maintien et le renforcement de la position de Paris est donc indispensable pour la consolidation de l'attractivité régionale. Ceci suppose le maintien sur son territoire du potentiel scientifique, universitaire et de recherche existant, d'une densité exceptionnelle, pour conforter le pôle de développement et d'innovation majeur que représente Paris dans l'« écosystème » métropolitain de l'innovation.

Pour ne donner qu'un exemple, à travers l'initiative Paris Biotech Vallée lancée conjointement par Paris, la Vallée Scientifique de la Bièvre, les départements de l'Essonne et du Val de Marne, la communauté d'agglomération du plateau de Saclay, se dessine une logique de mise en réseau des territoires et des acteurs de l'innovation à l'échelle de l'Ile-de-France, dépassant la logique de pôles hyperterritorialisés et hyperspécialisés tels que soutenus par la Société du Grand Paris.

En matière d'urbanisme, Paris est engagé depuis 2001 dans un ambitieux projet de renouvellement urbain sur 10% de son territoire et plus de 70 opérations d'aménagement. Les projets urbains lancés se sont fixé comme objectifs de réaliser à la fois mixité des fonctions, mixité sociale, qualité architecturale, haute qualité environnementale et mise en valeur du patrimoine.

Les opérations d'aménagement ont permis de créer de nombreux logements, notamment sociaux, des équipements publics, des espaces verts et des locaux pour les activités économiques, afin de donner un visage plus dynamique et plus attractif à des quartiers, trop longtemps délaissés, en attente de renouvellement urbain – et au-delà de dessiner un visage d'une ville en mouvement, dynamique, sensible et attentive à tous ses habitants.

Cette dynamique de reconstruction de la ville sur la ville doit être celle de l'ensemble de la métropole pour faire émerger une ville durable et solidaire, à la fois dynamique et proche de ses habitants. A Paris, des investissements très importants sont faits sur les secteurs de la couronne en privilégiant un dialogue permanent et des projets communs avec les collectivités voisines.

Une politique des déplacements globale et ambitieuse

Paris défend l'ambition d'une métropole solidaire, durable et équilibrée. Les déplacements sont évidemment un outil incontournable pour construire cette métropole. Depuis 2001, Paris promeut une politique des déplacements ambitieuse, dans l'objectif de réduire la place de la voiture en ville et toutes les nuisances associées (encombrement de l'espace public, sécurité, bruit, pollution...) et

de proposer aux usagers parisiens et franciliens des alternatives sous la forme d'un bouquet de mobilité (vélo, Vélib, taxis, autopartage, transports collectifs, Voguéo et bientôt Autolib'...).

Les projets de transports doivent ainsi permettre de concilier les réponses aux urgences actuelles des usagers avec les besoins à venir, pour réduire les inégalités entre les territoires, renforcer l'attractivité et la compétitivité de la métropole parisienne.

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

Pour un réseau de transport efficace en Ile-de-France

Pour Paris, le développement de l'offre de transport en commun constitue une priorité. Avec une participation à hauteur de 344 millions d'euros par an au budget du STIF, en hausse de plus de 70% depuis la décentralisation du STIF en 2005, le Département de Paris est le 2^{ème} contributeur public pour le développement des transports en Ile-de-France. 77% de l'offre nouvelle développée depuis 2006 bénéficie aux territoires en dehors de Paris et notamment aux territoires de grande couronne, historiquement moins pourvus en transports collectifs.

Paris soutient depuis 2006 le projet d'une rocade de métro automatique en proche couronne. Elle soutient aussi le prolongement de la ligne 14 de Saint-Lazare jusqu'à la Mairie de Saint-Ouen voire Saint-Denis-Pleyel et le prolongement du RER E à l'ouest vers la Défense et le Mantois, tout comme le prolongement de plusieurs lignes de métro : M4 jusqu'à Bagneux, M10 jusqu'à Ivry, M11 jusqu'à Rosny-sous-Bois, M12 jusqu'à Mairie d'Aubervilliers, ou de tramway (T3 jusqu'à la Porte d'Asnières, T8 jusqu'à la gare Evangile...).

Afin de faire aboutir tous ces projets, le Département de Paris s'est engagé financièrement en 2009 pour le plan de mobilisation porté par la Région Ile-de-France et voté au conseil de Paris. Ce plan comprend de nombreux projets prioritaires pour :

- répondre aux besoins d'investissements urgents constatés sur les différents réseaux en proche et en grande couronne (renouvellement du matériel roulant notamment du RER A, modernisation des RER C et D, désaturation de la ligne 13 du métro, accessibilité du réseau pour les personnes à mobilité réduite) ;
- accélérer les projets en cours d'étude ou de réalisation dans le cadre du contrat de projets signé entre l'Etat et la Région en 2007 ;
- préparer l'avenir en réalisant les tronçons sud-est et nord-ouest du grand projet Arc express et la réalisation du prolongement du RER E à l'ouest.

Paris souhaite la réalisation d'une rocade complète de métro automatique en proche couronne

Paris estime indispensable la réalisation d'un métro formant une rocade complète en proche couronne en correspondance avec un maximum de lignes structurantes (métros, RER, Transiliens, etc.). Seule une telle infrastructure peut répondre aux besoins de desserte fine de la proche couronne qui compte au sein de la métropole les plus fortes augmentations d'emplois et d'habitants depuis ces quinze dernières années. C'est également aussi dans ces secteurs que se concentrent d'importantes inégalités sociales, spatiales et environnementales.

Cette rocade permettra d'améliorer les temps de déplacements de banlieue à banlieue ; les voyageurs n'ayant plus à effectuer une correspondance dans Paris comme cela leur est souvent imposé aujourd'hui. Des gains de temps jusqu'à 20 minutes sont ainsi attendus sur de nombreux trajets comme par exemple entre Issy-les-Moulineaux et Créteil. C'est aussi autant de confort en plus dans les rames de l'ensemble du réseau de central de transport en commun. Les voyageurs gagneraient jusqu'à 10% d'espace en plus. Ce projet contribuera aussi à désaturer de manière durable le réseau de transport routier du cœur de l'agglomération notamment le boulevard périphérique, l'A86 et les autoroutes radiales, qui connaissent aujourd'hui une congestion problématique.

C'est pourquoi Paris est favorable au projet Arc Express portée par la Région Ile-de-France.

Paris recommande, sans attendre, d'améliorer significativement l'offre de transports collectifs à Paris, en proche, moyenne et grande couronne

Les territoires de l'est parisien doivent bénéficier de solutions rapides et de qualité. Il faut désenclaver à court terme les territoires aux populations les plus fragiles, comme Clichy-sous-Bois et Montfermeil, qui ne doivent pas rester à l'écart de cet effort historique de structuration métropolitaine. A ce titre la boucle à l'est du projet de métro automatique du Grand Paris, à l'horizon de 2025, semble lointaine, 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'Etat 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 et coûteuse (3,5 milliards d'euros pour seulement 6000 voyageurs par heure à comparer à 50 000 pour le RER A).

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 Paris à hauteur de 100 M€.

Les aéroports doivent bénéficier d'une desserte de qualité depuis Paris tant pour la population touristique que pour les emplois croissants générés par les complexes aéroportuaires. Ainsi, pour Roissy, en complément du RER B qui, avec sa liaison omnibus très fréquente permet une desserte assez fine des territoires du Nord-Est parisien, une liaison plus directe doit pouvoir être réalisée pour doter Paris d'une ligne entre le centre-ville et l'aéroport qui soit à la hauteur de la première destination touristique du monde. Dans l'attente de la réalisation de ces infrastructures, le STIF mène actuellement l'opération RER B Nord + qui sera livrée en 2012 et qui va permettre une amélioration générale de la qualité de service offerte sur cette ligne.

Les liaisons entre les aéroports et le reste de l'agglomération doivent également être améliorées par le biais non seulement de lignes directes de pôle à pôle mais aussi d'un maillage fin qui permette des correspondances nombreuses pour un accès facilité aux aéroports depuis l'ensemble du réseau.

Pour autant, sans attendre ces infrastructures, afin de répondre aux besoins de nos concitoyens privés de transports collectifs performants qui sont ainsi exclus des services de la ville et notamment de l'accès au marché de l'emploi, des renforcements d'offre plus légers mais plus rapides sont possibles. Ainsi, comme le proposent les architectes réunis au sein de l'AiGP, des lignes de bus express pourraient être créées entre quartiers mal desservis et pôles d'emplois, utilisant notamment les infrastructures autoroutières sur lesquelles une voie pourrait être réservée à des lignes de bus, aux taxis, au covoiturage et aux véhicules les moins polluants.

Paris souhaite que l'Etat clarifie sa stratégie en terme de lignes et de gares TGV

Le réseau de lignes de trains à grande vitesse fait également l'objet de plusieurs projets. Des mutualisations pourraient être envisagées, de manière à optimiser l'usage des infrastructures et à mieux desservir les grands pôles de grande couronne, en particulier pour les trois sujets suivants :

- le projet de ligne à grande vitesse Paris – Normandie, avec une arrivée à Saint-Lazare, soutenu par Paris, aux côtés des communautés d'agglomération de Rouen et du Havre ;
- le projet d'interconnexion sud entre les lignes à grande vitesse Atlantique et Sud-Est par Orly ;
- le projet de ligne à grande vitesse Paris Orléans Clermont Lyon (POCL) dont le tracé demeure encore flou, notamment sa correspondance ou pas avec l'aéroport d'Orly.

La stratégie de l'Etat en matière de gares TGV est trop peu explicitée alors qu'elle est très structurante. En effet, la réalisation de nouvelles gares TGV en proche ou lointaine couronne est indispensable et permettra à la fois aux habitants de l'Île-de-France 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. Ces nouvelles gares ne pourront être réellement performantes que si elles sont programmées en cohérence avec le réseau métropolitain qui les dessert. L'absence de prise en compte de ces gares TGV par le projet Grand Huit est un argument supplémentaire confirmant son inadéquation. Bien plus que ce projet inadéquat, la réflexion des pouvoirs publics devrait porter sur la mise en place à moyen terme d'une liaison ferroviaire en rocade reliant ces gares. Par ailleurs, 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 bénéficient d'une desserte de transports en commun de qualité inégalée.

Le développement des lignes TGV programmé par l'Etat ne doit pas se faire au détriment des transports régionaux (Transilien et TER) dans les gares parisiennes. Au contraire, les gares parisiennes doivent voir leur desserte en transports en commun améliorée au fur et à mesure de leur développement à commencer par la gare Montparnasse qui va connaître une croissance de trafic problématique.

Paris souhaite étudier la faisabilité de l'une des propositions de l'AiGP : un réseau permettant de conjuguer desserte fine des territoires et liaisons rapides pôles à pôles

La contribution aux débats publics des 10 équipes de la consultation internationale sur le grand Paris, réunies au sein du Conseil scientifique de l'AiGP, présente un grand intérêt, notamment dans

la proposition faite par les architectes de faire des voies ferrées doubles sur les emprises existantes, pour que puissent circuler dans chaque sens des trains rapides et des omnibus sans que les uns perturbent les autres.

Cette proposition stimulante correspond au fait métropolitain : on peut vouloir aller vite d'un pôle à un autre (RER, trains, TGV...) mais on a en même temps besoin de relations de proximité au sein des territoires (métros omnibus, tram-train...). C'est d'autant plus vrai que la majorité des déplacements franciliens ne sont plus des déplacements domicile /travail et qu'il faut prendre en compte des besoins plus variés et plus étalés dans le temps.

Paris souhaite anticiper dès à présent l'usage mixte des nouvelles infrastructures pour le fret

Les études nécessaires au développement du réseau du Grand Paris ou d'Arc Express doivent analyser la faisabilité d'un usage mixte de ces nouvelles infrastructures pour le fret. Il s'agit notamment de favoriser la desserte des aéroports, du MIN de Rungis, ainsi qu'une connexion avec les gares fret parisiennes existantes ou en réserve. Cette réflexion doit porter sur le matériel roulant comme sur le traitement des marchandises en gares (système de déchargement, espace de traitement des marchandises en gare, accessibilité et liaisons depuis la surface).

Cette infrastructure constitue l'opportunité de relier entre elles les principales zones logistiques franciliennes et d'établir des liaisons depuis les pôles de transit et de traitement des marchandises vers leurs lieux de distribution et de consommation, notamment en poursuivant la création d'espaces logistiques urbains et d'hôtels logistiques sur le territoire parisien et dans le cadre de projets intercommunaux. Indépendante des contraintes et des incertitudes du réseau routier, elle présente une alternative privilégiée pour les activités de fret express dont les implantations se sont éloignées des lieux de distribution de 16km durant les trente dernières années. En outre les principaux centres de traitement des colis sont concentrés à proximité des plateformes aéroportuaires. Une première étude réalisée en 2005 avait notamment démontré l'intérêt logistique pour un acheminement ferroviaire des marchandises entre la plateforme aéroportuaire de Roissy CDG et le centre de Paris.

Le réseau du Grand Paris : une réponse partielle et inadaptée

A l'aune de cette conception d'un réseau de transport efficace pour l'Ile-de-France, l'analyse des propositions de la Société du Grand Paris (SGP) pour un réseau de transport public du Grand Paris présente de nombreuses lacunes. Non seulement le choix de l'Etat de proposer un tracé et un mode de transport uniques pour répondre aux besoins multiples de territoires variés semble discutable mais le projet suscite également un certain nombre d'inquiétudes pour Paris.

Paris est réservée quant à la desserte par métro de territoires à faible densité de population et d'emplois

Une partie de la rocade ouest est justifiée par un choix de planification hérité de l'après-guerre : faire du plateau de Saclay un espace de concentration scientifique sur un modèle américain idéalisé.

Ce choix, réitéré par la loi du Grand Paris, n'a pas fait l'objet d'un débat démocratique au sein de la métropole et consiste principalement à transférer les établissements du cœur de la métropole. Paris n'adhère pas à cette méthode qui consiste, pour développer les uns, à priver les autres.

Au delà, il est préoccupant de voir que le schéma de transport proposé, dans l'hypothèse d'un plateau de Saclay rassemblant un grand nombre d'universités et de centres de recherche, présente malgré tout une estimation de trafic très faible au regard du coût. Cette faible fréquentation s'explique notamment du fait que cette ligne comprendrait 4 stations seulement sur la boucle sud-ouest entre Nanterre et Orly. Ainsi, cette ligne drainerait 20% du trafic mais constituerait 40 à 50 % du coût d'investissement global du réseau de transport public du Grand Paris, alors même que certains secteurs de la grande couronne pâtissent d'un manque d'investissements tant pour de nouvelles infrastructures que pour une optimisation des réseaux existants.

Par ailleurs, les effets de désaturation du réseau central et surtout la qualité du maillage avec les lignes existantes seront d'autant plus importants que le tracé est proche de Paris. De ce point de vue, le réseau de transport public du Grand Paris n'offre pas une réponse adaptée. Si la Société du Grand Paris envisage une double rocade à l'ouest (à la fois en proche et grande couronne), elle n'en propose qu'une seule à l'est (en moyenne couronne). La proche couronne à l'est est pourtant densément peuplée et caractérisée par une offre de transport déficitaire qui ne facilite pas le développement économique de ce territoire.

Ainsi, le coût du réseau de transport public du Grand Paris risque, tant en investissement qu'en exploitation, d'être sévèrement grevé par la volonté de desservir par métro des territoires à assez faible densité de population et d'emplois, qui plus est par des dessertes de rocades qui ne correspondent pas aux flux principaux de déplacements observés, y compris dans les territoires de grande couronne.

Paris soutient fermement le projet de prolongement de la ligne 14 dans l'optique de désaturer la ligne 13 mais est très réservée quant à son prolongement sur d'importantes distances

En janvier et février 2010, la Mairie de Paris a mené aux côtés du STIF la concertation préalable relative à la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14. Le bilan de la concertation a été approuvé en juillet 2010 ce qui a permis au STIF d'engager des études détaillées.

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris propose quant à lui le prolongement de la ligne 14 du métro jusqu'aux aéroports de Roissy et Orly (ligne bleue), et une autre liaison entre Roissy et Orly par la Défense, Versailles et Saclay (ligne verte).

Relier le cœur de la métropole aux aéroports, élément déterminant de son attractivité, est essentiel pour les voyageurs comme pour les salariés qui travaillent dans ces pôles d'emplois importants.

Toutefois le prolongement de la ligne 14 jusqu'aux aéroports, « colonne vertébrale » du réseau de transport public du Grand Paris, soulève plusieurs questions auxquelles le dossier soumis au débat public ne répond pas ou trop peu :

- le risque de saturation de la ligne 14 prolongée pour lequel la société du Grand Paris suggère de prévoir à terme des transports complémentaires ; en effet l'expérience du RER A démontre quotidiennement que la concentration excessive de besoins de déplacements sur une ligne génère inmanquablement une saturation de sa partie centrale.

- les difficultés d'exploitation d'un système métro non conçu initialement pour être étendu sur une distance de plus de 50 km ; chacun sait également que les lignes les plus longues sont aussi, le plus souvent, les lignes les plus irrégulières, en attestent les expériences du RER C ou du RER D.
- le partage d'infrastructure entre la ligne 14 prolongée et la liaison Roissy – Orly par Saclay (ligne verte) sur une partie de leur trajet pourrait contribuer à augmenter les risques d'interaction entre les deux lignes en cas de perturbation. En effet, le fonctionnement difficile des actuelles lignes doté d'un tracé « en fourche » (lignes 7 ou 13 par exemple) suggère d'éviter de reproduire un tel principe.

La question de la cohérence des différents projets de desserte de l'aéroport Charles de Gaulle mérite donc d'être posée, en particulier l'articulation entre le prolongement de la ligne 14, CDG Express, le barreau de Gonesse (liaison entre le RER D et l'aéroport via le RER B), ou encore la liaison ferrée La Défense-Roissy via Pleyel telle que proposée par les 10 équipes d'architectes. L'articulation de réponses variées et maillées entre elles, répondant à différents enjeux de desserte et à différents types de voyageurs semble davantage de nature à satisfaire la demande que le mythe d'une ligne de métro unique reliant les deux aéroports mais connaissant une saturation dès sa mise en service.

En tout état de cause, dans le but de pallier les difficultés et la saturation inhérentes à une ligne 14 de plus de 50 km, il conviendrait d'envisager la possibilité de prolonger la ligne 14 jusqu'à Pleyel et d'y prévoir une correspondance immédiate avec une ligne ferrée lourde beaucoup plus efficace et rapide qui relierait par exemple la Défense à Roissy.

Parallèlement, le Département de Paris s'interroge sur l'avenir du projet CDG Express, porté par l'Etat : Paris s'est toujours montré favorable à ce projet, sous réserve de l'enfouissement des voies à la Porte de la Chapelle pour ne pas obérer le développement urbain de ce secteur stratégique de la métropole. Or, le projet de prolongement de la ligne 14 à l'aéroport Charles de Gaulle paraît de nature à obérer la rentabilité à terme des ouvrages projetés dans le cadre de CDG Express et donc à remettre en cause sa viabilité économique.

L'amélioration de la desserte entre Paris et l'aéroport d'Orly constitue également un objectif à poursuivre, au vu de la carence actuelle de liaison structurante. L'option du prolongement de la ligne 14 est évidemment intéressante en ce qu'elle connecte l'aéroport au cœur de la métropole. Comme pour la desserte de Roissy, cette proposition devra s'analyser au regard des risques de saturation et de fiabilité de gestion d'une ligne ainsi prolongée. Si ces difficultés s'avéraient insurmontables, il existe d'autres options à ne pas négliger via le faisceau ferroviaire de Paris Austerlitz comme la mutualisation de l'infrastructure avec le projet de LGV Paris Orléans Clermont Lyon, ou encore une modification du tracé du RER C aux abords d'Orly pour le rapprocher des terminaux de voyageurs. Le prolongement et l'automatisation d'une des branches de la ligne 7 depuis Maison Blanche est également une piste à étudier.

Paris est réservée quant au choix du mode pneumatique

Le projet du Grand Paris est articulé autour de la ligne bleue, prolongement de l'actuelle ligne 14 de métro exploitée avec des rames sur pneumatiques.

Au nord, le réseau du Grand Paris prévoit un tronçon avec une infrastructure commune aux lignes bleue (ligne 14 prolongée) et verte (liaison Roissy – Orly par Saclay). Cette architecture semble imposer à la ligne verte le même matériel sur pneumatiques.

Afin de rationaliser l'investissement et l'exploitation (remisage des rames, maintenance), il est probable que le même matériel soit retenu pour l'exploitation de la ligne rouge (liaison le Bourget – la Défense par Créteil et Clichy – Montfermeil).

Le prolongement de la ligne 14 au-delà de Pleyel et de Villejuif semble donc imposer un type de matériel étroit (2,40 m) et consommateur d'énergie (+ 30 % par rapport aux rames sur roues en fer) dont l'infrastructure ne pourra pas être partagée avec d'autres types de matériels.

Paris récuse la non prise en compte dans le réseau du Grand Paris des nouvelles stations à l'étude dans Paris : Maison Blanche et Pont Cardinet

Dans le cadre du prolongement de la ligne 14, seule une station Porte de Clichy est envisagée par la Société du Grand Paris. Cette station assurera la desserte de la partie nord du secteur des Batignolles où est prévue la future Cité Judiciaire, ainsi que de nombreux logements et bureaux mais posera la question d'une desserte intermédiaire dans le secteur Pont Cardinet dont la population a exprimé le besoin lors de la concertation menée au début de l'année 2010. Paris souhaite donc que soit poursuivie l'étude actuellement menée par le STIF de création d'une station de la ligne 14 en correspondance avec le Transilien à Pont Cardinet.

Dans le cadre du prolongement au sud de ligne 14, une nouvelle station en correspondance avec la ligne 7 à Maison Blanche doit également renforcer la desserte du 13^{ème} arrondissement et des communes proches.

Paris exprime sa vive inquiétude et son attachement à faire émerger des projets urbains dans un cadre de concertation démocratique

Les principes adoptés lors du lancement de l'opération Clichy Batignolles comportant la réalisation d'un important programme de logements dont la moitié de logements sociaux, ont fait l'objet d'une convention globale d'objectifs d'aménagement du site ferroviaire conclue le 28 juillet 2006 entre l'Etat, la Ville de Paris, RFF et la SNCF.

Un protocole foncier a été signé le 30 novembre 2006 par lequel RFF et la SNCF s'engagent à libérer et à céder en quatre tranches successives l'ensemble des terrains et volumes nécessaires à la réalisation du projet urbain.

Ce projet est aujourd'hui largement engagé sous la conduite de la SPLA Paris Batignolles Aménagement.

Dans ces conditions, Paris attend de l'Etat qu'il confirme bien ses engagements vis-à-vis de la bonne fin de cette opération qui ne saurait être contredite par l'éventualité d'un nouveau contrat de type contrat de développement territorial.

Au-delà de ce cas particulier de l'opération Clichy-Batignolles, Paris est opposée à toute velléité de la SGP d'agir dans un rayon de 400 m autour des nouvelles gares tant sur le tissu urbain constitué que sur les opérations d'aménagement déjà programmées.

Paris exige des engagements fermes sur la participation financière de l'Etat

Paris souhaite non seulement que l'Etat précise ses engagements financiers dans la réalisation du projet de réseau du Grand Paris mais également que l'Etat honore ses engagements pris sur le plan de mobilisation dans le cadre des renégociations à mi parcours du Contrat de Projets 2007-2013.

En plus de ces garanties financières et conformément aux recommandations du rapport Carrez, Paris souhaite que l'Etat puisse doter le STIF de nouvelles ressources et notamment :

- que soit réévalué le Versement de Transport (VT) perçu par le STIF, en actualisant le zonage et en augmentant les taux (fixés par la loi), afin de couvrir les besoins de fonctionnement ;
- que soit étudiée la proposition de rendre payantes les autoroutes et les voies rapides franciliennes pour les poids lourds en transit.
- qu'un phasage des travaux soit réalisé afin de répondre aux besoins les plus urgents (la réalisation de la section La Défense - Orly de la ligne verte du réseau du Grand Paris étant dans cette perspective reportée au-delà de 2025) ;
- que soient finement évaluées les recettes liées à la valorisation foncière, censées couvrir les annuités d'emprunt de la SGP, et qui « ne doivent pas faire illusion ». En l'absence de nouvelles évaluations, le département de Paris s'interroge donc sur les capacités de financement de la SGP.

Paris demande des précisions quant aux coûts induits pour les collectivités qui contribuent au budget du STIF, pour les usagers, pour les contribuables

Le Département de Paris sera particulièrement vigilant à ce que le STIF et les collectivités locales franciliennes ne soient pas concernées par le remboursement des emprunts contractés par la Société du Grand Paris, et qu'aucune de leurs ressources fiscales ne soit ponctionnée en ce sens. D'ores et déjà, le STIF, et donc la Région et les Départements, participent au financement de la SGP.

La loi Grand Paris a en effet créé et affecté à la SGP, en remplacement de la taxe professionnelle, l'impôt sur le matériel roulant (IFER) de la RATP. Le STIF, en tant que propriétaire de ce matériel, paie donc directement l'IFER à la SGP (61 millions d'euros en 2010).

Paris est également opposée à toute augmentation de la fiscalité des ménages franciliens au profit de la SGP, comme le laisse malheureusement craindre le projet de loi de finances.

Par ailleurs, la loi Grand Paris prévoit de transférer en pleine propriété au STIF, dans des conditions financières encore incertaines, les matériels roulants acquis par la SGP. Paris souhaite que le STIF, en sa qualité de futur propriétaire, soit associé à la spécification technique des matériels, et n'en supporte pas, au bout du compte et en fonction des modalités de transfert, le coût d'acquisition.

Enfin à terme, le STIF, dont le rôle d'Autorité Organisatrice des Transports (AOT) en Île-de-France n'est pas remis en cause, sera responsable de l'organisation et du financement de l'exploitation du nouveau réseau, et de la désignation du futur exploitant. Paris souhaite donc des précisions sur le coût de fonctionnement estimé des nouvelles infrastructures, sur lequel le projet de transport du Grand Paris reste trop flou. En particulier, le principe d'une exploitation du nouveau réseau 24h sur 24 pourrait induire des frais de fonctionnement élevés, en raison de l'amplitude horaire mais également du prix d'entretien des infrastructures et du matériel roulant (l'exploitation en continu rendant ces opérations plus complexes). Or ces coûts seront malaisés à justifier si les trafics nocturnes s'avèrent très faibles.

Enfin, d'importantes incertitudes demeurent sur :

- la « redevance domaniale », prévue par la loi Grand Paris, due à la SGP par le futur exploitant pour l'utilisation des infrastructures. Cette redevance, destinée à couvrir les annuités des emprunts contractés par la SGP, sera *in fine* supportée par le STIF et donc les collectivités franciliennes ;
- les conditions de rémunération, par le STIF, de la RATP en sa qualité de gestionnaire des nouvelles infrastructures ;
- les coûts induits de mise en accessibilité aux personnes à mobilité réduite compte tenu du fait que le futur réseau sera connecté à des réseaux plus anciens, notamment le métro.
- les coûts induits liés à la correspondance entre les gares nouvelles et anciennes.
- le tarif qui sera appliqué aux usagers pour l'accès à ce nouveau réseau ; ce dernier doit rester très abordable et une tarification sociale ambitieuse doit être maintenue et développée.

Compte tenu de ces réserves tant sur les tracés que sur la solution technique proposée que sur les modalités de financement présentées à ce jour, le Conseil de Paris siégeant en formation de Conseil Général ne peut qu'émettre un avis défavorable sur le projet de réseau de métro automatique du Grand Paris tel que prévu dans le projet de loi et soumis au débat.

En synthèse, le Conseil de Paris siégeant en formation de Conseil Général souhaite :

- que soit mis en œuvre la construction d'un véritable réseau métropolitain de transport intégrant, sur la base du Plan de Mobilisation pour les transports portée par la Région et les Départements d'Ile-de-France, une rénovation et une modernisation des infrastructures existantes, ainsi que la réalisation de nouvelles infrastructures dont prioritairement, un métro automatique en rocade en proche couronne : Arc Express ;
- que l'urgence de la rénovation des infrastructures existantes soit prise en compte à court terme et que l'amélioration de l'offre de transports collectifs existante soit réalisée prioritairement, sans attendre la réalisation des grands projets d'infrastructures nouvelles.
- que les nouvelles infrastructures contribuent au rééquilibrage vers l'est de la métropole par une double rocade à l'est en proche et moyenne couronne ;
- que les nouvelles infrastructures permettent une desserte améliorée du Nord-Est parisien (et notamment de Clichy-Montfermeil), du plateau de Saclay, du Mantois et des deux aéroports ;
- que les nouveaux prolongements envisagés de la ligne 14 ne mettent pas en péril l'exploitation et l'efficacité actuelle de la ligne et qu'ils ne remettent pas en cause l'étude d'implantation de deux stations nouvelles : Maison Blanche au Sud et Pont Cardinet au Nord ;
- qu'en attendant la mise en place de ces infrastructures soient créées des lignes de bus express utilisant notamment des voies réservées aux bus, taxis, covoiturage et véhicules les moins polluants sur les liaisons autoroutières ;
- que la question du financement ne soit pas dissociée des débats et que l'Etat s'engage financièrement non seulement pour la réalisation d'une nouvelle infrastructure de métro automatique en proche couronne mais également pour la rénovation, l'optimisation et le prolongement des lignes existantes ;
- que les solutions techniques préservent la possibilité de mutualiser, dans la mesure du possible et dans un objectif d'économie des finances publiques, les infrastructures de transport dans les secteurs où sont prévus à la fois des lignes de métro, des lignes TGV et des lignes fret.
- que les différentes contributions qui ont nourri le débat en mettant le système de transport au service d'une vision globale de la métropole parisienne puissent contribuer à élaborer un programme d'investissements pluriannuel pragmatique et ambitieux à l'échelle de l'ensemble de l'Ile-de-France et en cohérence avec un schéma d'aménagement ; en particulier, il doit être tenu compte des travaux de Paris Métropole ainsi que de ceux des architectes de l'Atelier international du Grand Paris, qui préconisent, à l'instar du Plan de Mobilisation pour les transports porté par la Région, d'articuler nouvelles infrastructures et rénovation du réseau existant.