

CONSEIL GÉNÉRAL DE SEINE-ET-MARNE

Séance du vendredi 17 décembre 2010

Commission n° 3 - Transports, Déplacements et Voirie

Commission n° 1 - Aménagement Durable du Territoire et Environnement

Direction Générale Adjointe de l'Environnement, des Déplacements et de l'Aménagement du Territoire
Direction des Transports

RAPPORT DU PRÉSIDENT DU CONSEIL GÉNÉRAL N° CG-2010/12/17-3/01

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

CANTON(S) : TOUS CANTONS

RÉSUMÉ : 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.

L'Assemblée Départementale a pris acte lors de la séance du 15 octobre 2010 des principales caractéristiques des deux projets de rocade en transports en commun en Ile-de-France : le réseau de transport public du Grand Paris et Arc Express. La loi du 3 juin 2010 édicte une coordination dans l'organisation des deux débats publics auxquels ces projets sont soumis. Du ressort de la Commission nationale du débat public (CNDP), ils sont organisés de façon simultanée, y compris avec certaines réunions publiques communes, entre le 30 septembre 2010 et le 31 janvier 2011. Dans ce cadre, le Conseil général a produit un cahier d'acteurs commun aux deux projets, comme de nombreuses collectivités et institutions.

La loi sur le Grand Paris prévoit aussi que le Département produise un avis officiel avant le 1^{er} janvier 2011, mais uniquement sur le réseau de transport public du Grand Paris.

Enfin, au titre du débat public sur Arc Express le Conseil général peut porter à la connaissance de la CNDP et au maître d'ouvrage de l'opération, le STIF, son point de vue.

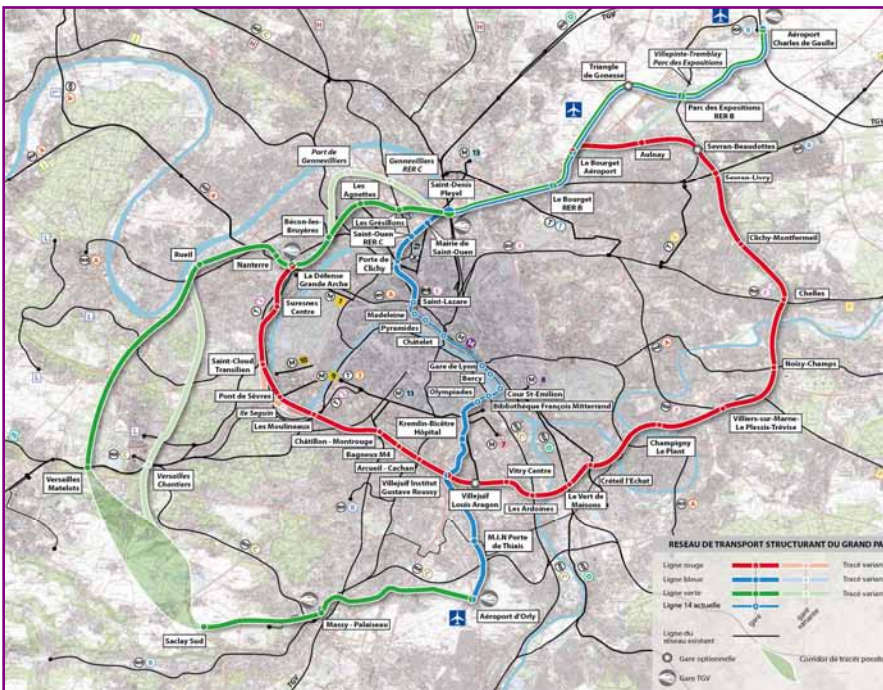
Ces deux projets, concurrents pour certains, complémentaires pour d'autres, impactent directement les déplacements des Seine-et-Marnais vers le cœur de la métropole et les grands pôles économiques majeurs actuels ou en devenir. Ils peuvent également renforcer l'attractivité de notre territoire depuis les autres départements franciliens.

Je vous propose, par le présent rapport, de vous en rappeler les principales caractéristiques, d'en analyser les avantages et les inconvénients pour la Seine-et-Marne, de vous présenter les principales prises de position exprimées dans le cadre du débat public et intéressant la Seine-et-Marne, et enfin de vous exposer l'avis que je soumetts à notre Assemblée.

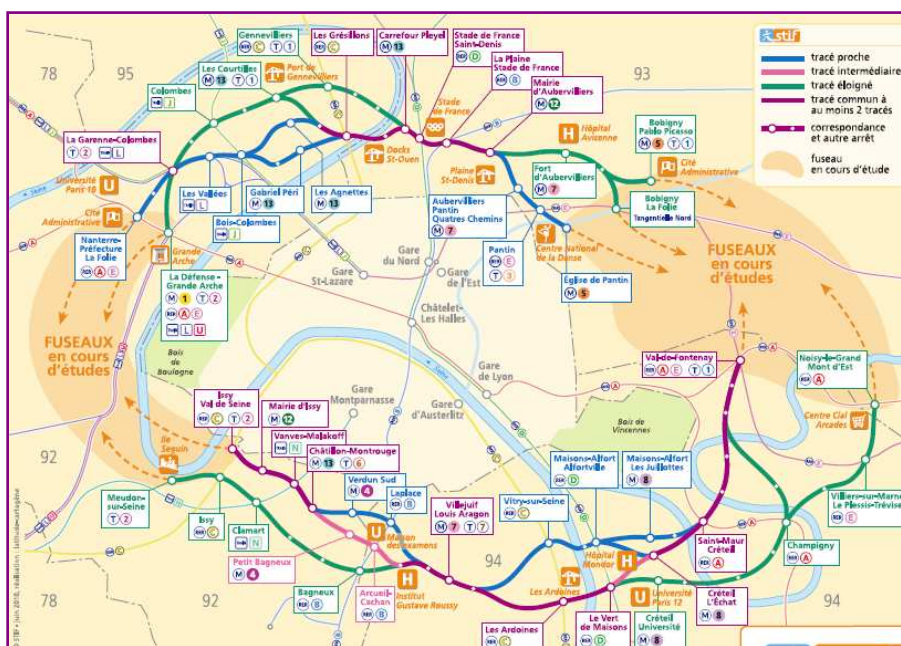
1) RAPPEL DES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DES DEUX PROJETS DE ROCADES

Les projets de réseau de transport public du Grand Paris et Arc Express vous ont été présentés lors de la séance du 15 octobre 2010. Je vous en rappelle néanmoins les principales caractéristiques qui fondamentalement ne répondent pas aux mêmes objectifs.

Carte du réseau de transport public du Grand Paris



Carte d'Arc Express



	Réseau de transport public du Grand Paris	Arc Express
Fréquentation du réseau	2 à 2,5 millions de voyageurs par jour	1 million de voyageurs par jour pour la rocade
Longueur	155 km de nouvelles infrastructures	60 km de nouvelles infrastructures pour la rocade
Nombre de stations	42 stations	34 à 37 stations pour les 2 arcs prioritaires
Consistance du réseau	3 lignes constituant une double boucle	1 ligne en rocade
Fréquences des dessertes	2 à 3 minutes (6 minutes pour la section de la ligne Verte située entre Versailles et Saclay)	3 minutes
Inter-stations et vitesse commerciale	Inter-station moyenne de 4 km, 65 km/h	Inter-station moyenne de 1 à 1,5 km, 40 km/h
Phasage de réalisation et échéance	Mise en service de tronçons dès 2018 et mise en service du réseau complet en 2023	Arc Nord et Sud définis comme prioritaires mis en service en 2018
Coûts	21,3 à 23,5 Milliards d'euros HT	6,1 à 7,3 Milliards d'euros HT (4,8 à 5,4 milliards pour les 2 arcs prioritaires)

Le Réseau de transport public du Grand Paris anticipe sur une vision d'expansion polycentrique de la Région Ile de France (type réseau en étoile) autour de huit grands pôles (Roissy – Villepinte – Tremblay, Paris – Le Bourget, La plaine Saint-Denis, Paris – La Défense, Est Parisien – Cité Descartes, Paris – Saclay, Sud Paris Orly – Rungis, Est de la Seine-Saint-Denis) prenant en compte notamment les aéroports, les grandes gares, les villes nouvelles et les nouveaux pôles de développement économiques situés à l'extérieur de la petite couronne avec une approche très volontariste de la croissance de la métropole francilienne tant en terme de population que d'emplois.

En matière de transport, il s'apparente plus à un modèle de déplacement rapide de type RER en rocade, destiné à accompagner une politique volontariste d'aménagement fondée sur des polarités. Selon le dossier soumis au débat public par son maître d'ouvrage, la Société du Grand Paris (SGP) il vise ainsi à :

- améliorer le fonctionnement quotidien des transports en commun en désaturant le réseau desservant la zone dense de la Région ;
- dynamiser le développement économique en mettant en relation des pôles stratégiques de développement (les « clusters »), les gares TGV (existantes et projetées) et les aéroports, pour les relier à l'Europe et au reste du monde dans l'optique de générer une croissance de l'ordre de 3 à 4 % par an, la création d'un million d'emplois et une augmentation d'un million et demi d'habitants à l'horizon 2030 ;
- désenclaver certains territoires en difficulté en offrant des perspectives d'accès aisé aux transports franciliens pour un certain nombre de territoires en les connectant au reste de l'Ile-de-France (zones d'emplois et de développement, lieux d'enseignements...). La « reterritorialisation » de ces secteurs s'appuiera sur ce réseau structurant et des projets d'accompagnement (réseaux locaux, grands projets urbains...);
- accompagner une politique d'aménagement fondée sur les polarités ;
- contribuer à préserver l'environnement en favorisant le report modal de la voiture vers les transports en commun et en limitant l'étalement urbain.

Le projet Arc Express se fonde, quant à lui, sur un modèle de développement radioconcentrique qui accompagne une densification massive de la première couronne francilienne. Il constitue, en proche banlieue, une extension en rocade de l'offre de transport du métro parisien pour répondre à des besoins avérés sur le territoire. Cohérent avec le projet de SDRIF de 2008, il traduit l'idée d'une ville compacte et durable, développée par densification en premier lieu de la proche couronne de Paris. Il n'est toutefois qu'un élément d'un programme plus important décrit d'une part dans le Plan régional de Mobilisation pour l'amélioration des transports en Ile-de-France et d'autre part dans le projet de SDRIF approuvé par la Région fin 2008.

Ce projet, selon le dossier soumis au débat public par son maître d'ouvrage, le STIF, a ainsi comme objectif de :

- répondre à la croissance des déplacements des Franciliens et notamment ceux de banlieue à banlieue, par le biais d'une infrastructure rapide irriguant la zone dense de l'agglomération, en correspondance avec les réseaux existants ;
- renforcer la desserte des équipements et des pôles économiques existants ou en projet de la région Ile-de-France et ainsi participer à une meilleure structuration du cœur métropolitain.

Malgré un certain nombre de similitudes, ces deux projets constituent des systèmes de transport différents car correspondant à des visions contrastées de l'aménagement de la métropole francilienne. Il est donc difficile de les comparer, en particulier sur le plan socio-économique, puisqu'ils sont fondés sur des hypothèses de croissance et d'emploi non cohérentes entre elles et s'inscrivent dans des temporalités différentes.

Aussi est-il proposé dans le présent rapport non pas de les comparer dans le but d'effectuer un choix entre ces deux projets de métro automatique, mais d'examiner en quoi l'un et l'autre peuvent être utiles à la Seine-et-Marne et d'identifier les ajustements et les compléments qui nous paraissent souhaitables pour l'amélioration de la mobilité des Seine-et-Marnais et l'attractivité de notre territoire.

2) ANALYSE DES AVANTAGES ET DES INCONVENIENTS DE CHACUN DES PROJETS POUR LA SEINE-ET-MARNE

a) Des données manquantes

Les données présentées dans les dossiers soumis au débat public sont, pour certains aspects, insuffisantes pour permettre une analyse fiable et complète de ces deux projets. Il conviendra de demander des éléments complémentaires et des garanties dans nos avis à la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). Cela concerne :

- les modalités de développement des huit pôles
- les gains en accessibilité
- la tarification
- le fonctionnement de l'ensemble du réseau
- les reports modaux
- le financement des investissements et du fonctionnement

▪ Les modalités de développement des huit pôles

Le dossier du Grand Paris qui propose une expansion de la région Ile-de-France autour de huit grands pôles ne précise pas les dispositions prises (contenu des contrats de territoires) pour favoriser et assurer le plein essor économique de ces pôles.

▪ Les gains en accessibilité pour les Seine-et-Marnais des territoires desservis par les projets

Outre le fait que l'analyse ne permet pas de comparaison avec la situation sans projets, les résultats des calculs d'accessibilité pour les deux projets, tels que présentés dans les dossiers soumis aux débats publics, ne semblent pas cohérents entre eux. Une analyse des gains en accessibilité (voir le paragraphe « analyse des gains en accessibilité ») a toutefois été réalisée par le bureau d'études Ingérop à la demande du Conseil général pour les usagers ayant pour destination ou provenance la Seine-et-Marne. Ces simulations permettent une comparaison effective des effets des deux projets.

▪ La tarification

Le dossier du Grand Paris ne la précise pas. Or, celle-ci peut influencer sur la fréquentation du réseau, les usagers y étant très sensibles. Pour Arc Express, il est indiqué que la tarification qui sera appliquée sera la même que sur les autres lignes du réseau ferroviaire gérées par le STIF. Avant le terme du débat public en cours, il est essentiel que la SGP et le STIF fournissent des informations concrètes sur les tarifications telles que le zonage envisagé ou les gammes de prix du billet.

▪ Le fonctionnement de l'ensemble du réseau

Les deux projets offrent une attractivité importante avec des vitesses commerciales élevées et de nombreuses correspondances avec l'ensemble du réseau de transport francilien. La fréquentation de ce dernier va donc être modifiée : certaines lignes ou sections de lignes subiront des pertes ou des apports importants d'usagers nuisant à leur bon fonctionnement. Cette analyse de l'impact détaillée et quantifiée pour les deux projets et les autres lignes du réseau de transport est indispensable afin d'appréhender les potentielles modifications à apporter.

▪ Les reports modaux

Une évaluation du report modal de la voiture vers les TC apporterait également une réponse à la capacité des projets à diminuer le trafic automobile et donc de leurs capacités à réduire la congestion de certains axes en heures de pointe ainsi que les émissions des gaz à effet de serre.

▪ Le financement des investissements et du fonctionnement

Le projet de réseau du Grand Paris comprend le financement des acquisitions foncières, du génie civil des tunnels, des gares, du matériel roulant, des ateliers, des frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage. Pour autant, les estimations ne comprennent pas le financement lié au développement des pôles du Grand Paris ni la remise à niveau des gares et des correspondances avec le réseau RER. Par ailleurs, le projet de réseau du Grand Paris ne présente aucune estimation des coûts de fonctionnement qui devront nécessairement être supportés par les usagers, les entreprises via le versement transport ou les contributions publiques versées au STIF. De même, les modalités d'amortissement des investissements de ce projet ne sont pas suffisamment explicites : le réseau, dont l'exploitation sera confiée au STIF, justifiera le versement par celui-ci à la SGP d'une redevance dont le montant n'est pas précisé. Au total, cela suscite naturellement des interrogations quant au financement de l'ensemble des projets de transport en Ile-de-France.

Pour votre information, le projet Arc Express comprend, quant à lui, le financement du génie des tunnels, des gares, du matériel roulant, des travaux de mise en correspondance dans les stations, les frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage.

Avec ces réserves, une analyse des avantages et des inconvénients de ces deux projets pour la Seine-et-Marne a été néanmoins réalisée.

b) Les besoins de développement prioritaires des transports collectifs en Seine-et-Marne

Pour l'essentiel, Arc Express et le réseau du Grand Paris ne répondent qu'assez peu aux besoins de mobilité actuels de la majorité des Seine-et-Marnais.

A titre d'exemple pour les liaisons domicile-travail, même si celles-ci ne représentent pas la totalité des motifs de déplacements, on observe dans l'étude sur l'offre de transport réalisée par le Département en 2006 les données suivantes :

- 41 % des flux sont internes aux bassins de vie. Ces déplacements sont pour la plupart effectués en voiture particulière et modes non motorisés, il y a donc nécessité de développer des liaisons de transport en commun en site propre (TCSP) et d'améliorer l'offre des réseaux locaux.
- 12 % relèvent d'échanges entre les bassins de vie de Seine-et-Marne, là encore la part des transports en commun reste faible et les usagers privilégient la voiture particulière. Il convient donc en renforcement de notre réseau Seine-et-Marne Express de développer des liaisons TCSP et bus entre les bassins de vie.
- 22 % constituent des échanges entre la Seine-et-Marne et la petite couronne dont les 3/4 de Seine-et-Marne vers la petite couronne. En volume, ces échanges sont très importants puisqu'il dépasse celui des échanges entre bassins de vie de notre Département. La part des déplacements réalisés en transport collectif est assez faible (25 %) alors qu'il est, le plus souvent nécessaire, en voiture particulière, d'emprunter le réseau radial congestionné (Francilienne, A4, A6) sur de longues distances. Sans doute, les deux projets pourront répondre à une partie de ces besoins sous réserves de bonnes interconnexions sur les réseaux ferrés en radiales.
- 16 % des échanges se font entre la Seine-et-Marne et Paris dont 90 % dans le sens Seine-et-Marne vers Paris. Ils sont associés à un taux d'usage fort des transports collectifs (environ 70 %).

- 9 % des échanges se réalisent avec le reste de l’Ile-de-France (essentiellement l’Essonne, et les départements limitrophes) dont un faible taux d’usage de transports collectifs (de l’ordre de 12 %).

En conclusion, on observe que les deux projets ne répondraient qu’à une faible part des déplacements domicile-travail des Seine et Marnais. En effet, les besoins prioritaires en termes de déplacement en transport collectif sont internes à la Seine-et-Marne et ils nécessiteraient le développement des réseaux de bassins, des liaisons TCSP et des lignes de pôle à pôle. On peut néanmoins attendre des deux projets qu’ils améliorent l’accessibilité en transport collectif vers la petite couronne et permettent un meilleur report modal et donc une réduction des gaz à effet de serre émis par les véhicules.

c) Analyse des gains en accessibilité

Un autre enjeu majeur est l’accessibilité des Seine-et-Marnais aux emplois franciliens et inversement. Le prendre en compte nécessite de développer l’attractivité et l’usage des transports en commun entre la Seine-et-Marne, la petite couronne et la grande couronne. L’organisation actuelle radiale du réseau de transports collectifs franciliens est l’un des facteurs du faible usage des transports collectifs sur ces liaisons.

L’accès à ces deux rocade pour la Seine-et-Marne se fera grâce à 5 corridors ferrés aux stations suivantes :

	1	2	3	4	5
	Axe RER B et ligne Transilien vers Mitry-Claye - Saint-Mard	Axe RER E et ligne Transilien vers Chelles – Meaux	Axe RER A vers Marne-la-Vallée – Chessy	Axe RER E et ligne Transilien vers Tournan – Provins – Coulommiers	Axe RER D et ligne Transilien vers Melun – Fontainebleau – Nemours – Montereau
Réseau du Grand Paris	Sevran - Livry	Chelles	Noisy - Champs	Villiers-sur-Marne	Vert de Maisons
Arc Express	La Plaine - Stade de France	Gare non définie	Noisy-le-Grand ou Val-de-Fontenay	Villiers-sur-Marne ou Val-de-Fontenay	Vert de Maisons ou Maisons-Alfort Alfortville

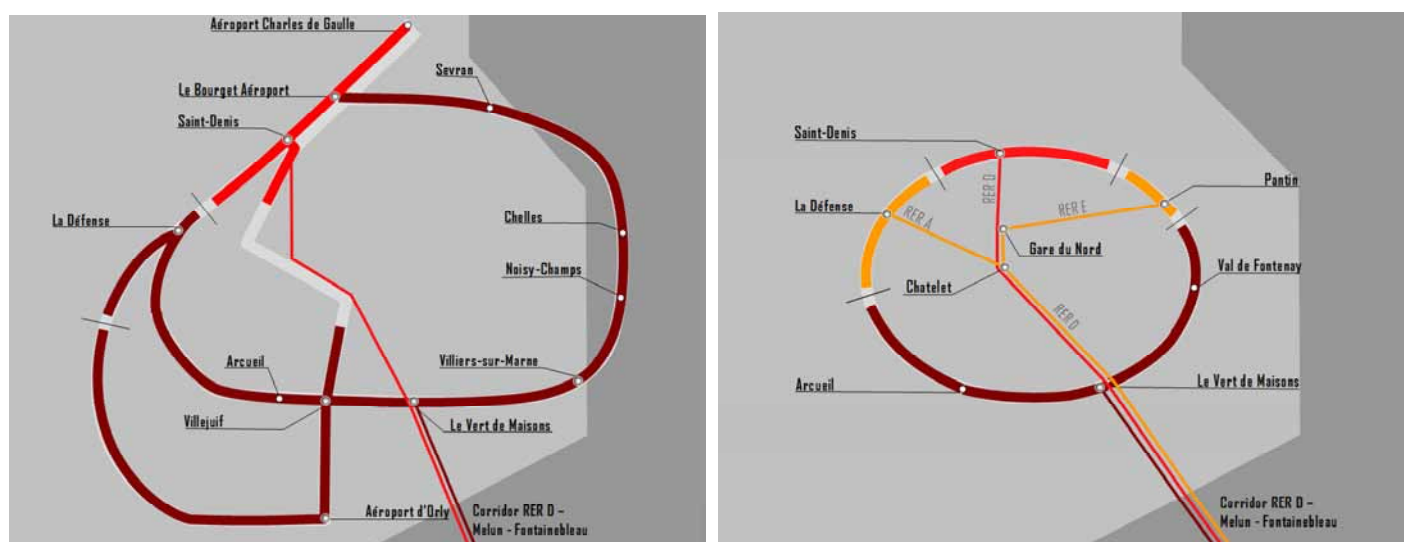
L’analyse des gains en accessibilité réalisée par le Département avec l’aide du bureau d’études Ingérop permet de comparer les temps de parcours théoriques (sur la base des horaires officiels, sans tenir compte des retards récurrents et avec un temps de correspondance optimisé de l’ordre de 5 minutes par occurrence) des projets selon chacun de ces corridors. Cette analyse des temps de parcours a permis de constater que, pour les deux projets de rocade, sous réserve d’arrêts effectifs de certains trains directs des lignes Transilien dans les gares d’interconnexion, des gains de temps seront réalisés par rapport au temps de parcours effectué sur le réseau actuel.

A titre d’exemple au départ de la gare du Vert-de-Maisons ou une nouvelle station qui pourrait être située à proximité (axe RER D et ligne Transilien vers Melun – Fontainebleau – Nemours – Montereau) :

Pour le réseau du Grand Paris (carte de gauche), un usager réaliserait des gains de temps pour se rendre dans l’ensemble des stations desservies par le réseau du Grand Paris à l’exception de Saint-Denis, destination pour laquelle il aura intérêt à continuer à traverser Paris.

Pour le projet Arc Express (carte de droite), ce gain de temps serait réalisé pour se rendre dans les stations desservies par Arc Express jusqu'à Arcueil à l'ouest et jusqu'à Villiers-sur-Marne, Noisy-le-Grand ou Val de Fontenay au nord est. Il n'y aurait pas de gain de temps effectué en direction des autres stations de la rocade et les usagers utiliseraient les correspondances métro – RER dans Paris intra-muros.

Réseau de transport public du Grand Paris	Arc Express
<p>Le schéma ci-dessous représente les cheminements entre le RER D et Grand Paris :</p> <ul style="list-style-type: none"> - En marron, sans passer par Paris : les usagers effectuent une correspondance à Vert de Maisons - En rouge, en passant par Paris sans correspondance dans Paris via le RER D 	<p>Le schéma ci-dessous représente les cheminements entre le RER D et Arc Express :</p> <ul style="list-style-type: none"> - En marron, sans passer par Paris : les usagers effectuent une correspondance à Vert de Maisons - En rouge, en passant par Paris sans correspondance dans Paris via le RER D - En orange, en passant par Paris avec une correspondance dans Paris entre le RER D et les RER A et E



Le même exercice a été fait pour les quatre autres axes avec des conclusions similaires : des gains de temps avec Arc Express pour les stations les plus proches sur la rocade et avec le réseau du Grand Paris des gains de temps conservés pour des gares plus éloignées grâce à une vitesse commerciale annoncée comme plus élevée.

Dans le même temps, le réseau du Grand Paris possède une interstation importante et se situe dans des territoires parfois peu maillés en termes de transports. Des lignes secondaires devront donc être aménagées en correspondance avec les stations de ce réseau afin de desservir les territoires et diffuser l'accessibilité d'une station à l'ensemble d'un territoire pouvant être vaste.

Alors qu'Arc Express se situe sur un territoire déjà bien maillé en termes de transports et possède une distance entre les stations moyenne de 1 à 1,5 km. Le gain en accessibilité autour des stations d'Arc Express sera donc diffusé de manière assez homogène à l'ensemble de la petite couronne.

En conclusion, l'analyse des gains de temps et des cheminements des usagers de Seine-et-Marne traduisent de manière simple la différence de nature entre les projets Arc Express et Grand Paris mais aussi leur complémentarité pour les Seine-et-Marnais. Arc Express serait plutôt utilisé pour des cheminements courts (4 stations en moyenne) lorsque le Grand Paris se présenterait quasiment toujours comme le cheminement le plus intéressant pour rejoindre les stations principales de petite et grande couronnes. Ainsi Arc Express améliore l'accessibilité des Seine-et-Marnais principalement aux secteurs sud et est de la proche couronne de Paris lorsque le Grand Paris améliore celle aux grands pôles régionaux.

3) LES APPORTS ET LES CONTRIBUTIONS DES ACTEURS ET PARTICIPANTS AUX DEBATS PUBLICS ACTUELS

Depuis plusieurs semaines, avec plus de 50 réunions organisées en Ile-de-France, dont trois sur le territoire seine-et-marnais (Melun, Chelles et Champs-sur-Marne), et seulement dans le cadre du Grand Paris, un débat sans précédent s'est engagé sur l'avenir des transports publics franciliens. Les deux démarches parallèles, auxquelles il convient d'ajouter celles sur le prolongement à l'ouest du RER E, puis bientôt celle relevant de l'interconnexion des TGV en Ile-de-France sont l'occasion d'une très large expression démocratique tant des institutions que des simples citoyens. A n'en pas douter, il nous faut porter une attention particulière à ces propositions qui témoignent des préoccupations fortes de la société sur la question des déplacements.

Bien entendu, ce rapport ne saurait montrer cette profusion d'idées et reprendre d'une manière exhaustive le contenu des débats publics, mais je vous en propose quelques traits qui m'ont semblé être des plus caractéristiques.

a) Expression lors des réunions publiques en Seine-et-Marne

De nombreux participants ont indiqué que la question prioritaire était celle de l'amélioration des lignes de transports actuelles (modernisation des RER et des lignes Transilien, régularité et qualité de service). En outre, plusieurs intervenants se sont interrogés sur la réalité des financements du projet du Grand Paris et sur l'impact éventuel pour le STIF ou en matière de tarification pour les usagers.

Enfin, plusieurs interventions ont porté sur la reprise en main des transports franciliens et de l'aménagement du territoire par l'État au mépris des principes de la décentralisation et des compétences du STIF et des collectivités locales.

b) L'expression des collectivités locales dans leurs cahiers d'acteurs

Il est difficile de les exposer tous et sans doute d'autres contributions restent encore à publier.

Le Conseil général du Val-de-Marne dans la continuité des propositions d'Orbival, association d'acteurs dont il fût fondateur, prône la réalisation d'un métro automatique dont le tracé consensuel a été largement repris par Arc Express et le réseau du Grand Paris qui comprend une branche vers Val-de-Fontenay et une seconde vers Marne-la-Vallée.

Le Conseil général de Seine-Saint-Denis par une délibération en date du 18 novembre, à l'unanimité moins trois voix, a approuvé un schéma comportant une double rocade à l'est dont celle du réseau du Grand Paris desservant la Cité Descartes, Chelles et Clichy-Montfermeil.

La Communauté d'agglomération de Marne-et-Chantereine s'interroge sur la position de la gare d'interconnexion qui pourrait à terme devenir une gare TGV pour soulager Paris-Est. Elle met également en exergue le dessaisissement des collectivités territoriales de leur prérogative en matière d'aménagement et insiste sur la question du fret oublié de ces deux démarches.

Paris Métropole, qui représente maintenant 170 collectivités, a produit un cahier d'acteur dans lequel sont présentés trois enjeux déclinés en quinze principes fondamentaux. On rappellera les trois enjeux avancés par le syndicat mixte :

- Concevoir un réseau accessible pour tous les Franciliens et usagers du Bassin parisien ;
- Raisonner en termes de qualité de service pour les usagers ;
- Financer un réseau ambitieux et optimisé.

c) Les cahiers d'acteurs d'autres institutions

Le PRES Paris Est, qui regroupe les Universités de Paris-Est Marne-la-Vallée et de Créteil –Val-de-Marne ainsi que les établissements de la Cité Descartes, fait le constat que les deux projets débattus suscitent de fortes attentes de la part des établissements d'enseignement supérieur et de recherche de l'Est francilien. Il considère que ces deux projets complémentaires et convergents répondent à ses attentes pour :

- Le projet de transport du Grand Paris par une mise en relation rapide des deux entités du PRES (Créteil et Cité Descartes) avec les grands pôles économiques, d'emploi et scientifiques de la région ;
- Le projet d'Arc Express par un réponse aux besoins de déplacements de banlieue à banlieue en offrant une alternative à l'usage de la voiture et dans la priorité donnée à l'arc sud et sud est.

La SNCF souligne quant à elle, la nécessité de mailler le futur réseau de métro automatique avec le Transilien de nouvelle génération et propose la réalisation complète d'une rocade en tangentielle ferrée avec du matériel de type tram-train notamment à travers une liaison Noisy-le-Sec – Sucy Bonneuil.

Le conseil d'administration d'EPAMARNE dans sa contribution approuve le tracé proposé pour le réseau du Grand Paris desservant la Cité Descartes et Chelles, il demande que ce tronçon du métro automatique soit réalisé de façon prioritaire qui lui apparaît aussi complémentaire à Arc Express. Il souhaite que soient mises en place rapidement :

- une amélioration du service sur le RER A ;
- une liaison TCSP entre le RER E (Chelles), le RER A (Cité Descartes) et le RER E (les Yvris) ;
- des liaisons TCSP à l'intérieur de la ville nouvelle améliorant sa desserte interne et soulageant le RER A ;
- une liaison ferrée entre le terminus du RER A et la gare d'Esbly sur le RER E ;
- le prolongement du RER E jusqu'à Meaux.

Conformément à la loi du 3 juin 2010, l'Atelier International du Grand Paris (AIGP) qui regroupe les dix équipes d'urbanistes architectes ayant participé à la consultation du Grand Paris, a fait part de ses propositions basées sur trois principes :

- L'utilisation optimale des infrastructures existantes (routières et ferrées) adaptées, remises à niveau ;

- Une vision multimode de transports collectifs des déplacements s'appuyant sur les nœuds existants :
 - TCSP sur autoroutes (A4, A13, A14 et A86)
 - Tramways
 - Tram-train
 - Métros
 - RER
 - Transiliens
 - Lignes express
- Une approche de réseau constitué par lignes permettant un phasage et ne constituant pas obligatoirement une rocade complète.

Concernant la Seine-et-Marne, ces propositions apportent des éléments nouveaux avec :

- Le Mesnil Amelot comme terminus d'une ligne express en rocade Versailles/La Défense/La Plaine-Saint-Denis/Le Bourget/Roissy,
- Une ligne de TCSP sur A4 du péage de Coutevroult à la porte de Bercy,
- Une proposition de gare TGV à Lieusaint/Moissy.

d) L'avis du Conseil participatif au projet de territoire.

Dès son installation, le 29 septembre dernier, j'ai souhaité que ce Conseil se saisisse de cette question. Suite aux travaux d'une commission ad hoc, le Conseil a émis le 16 novembre dernier un avis annexé au présent rapport indiquant pour l'essentiel que :

- la Seine-et-Marne apparaît comme la grande oubliée de ces deux projets ;
- les projets ne répondent pas aux attentes immédiates des Seine-et-Marnais et à leurs besoins futurs, mais qu'il y a toutefois un besoin de métro automatique en petite couronne. La priorité doit donc aller au traitement des dysfonctionnements actuels ;
- des navettes rapides pour relier les grands pôles seine-et-marnais métropolitains de Sénart et Marne-la-Vallée entre eux et avec les aéroports d'Orly et de Roissy doivent être mises en service par la mutualisation de la ligne à grande vitesse pour les TGV et des TERGV ;
- les radiales doivent être renforcées et certaines lignes RER prolongées tout en étant interconnectées avec les rocades et tangentielles ;
- les liaisons internes entre les grands pôles seine-et-marnais doivent être améliorées en particulier en nord/sud pour lesquelles des études doivent être engagées sur la tangentielle Roissy – Marne-le-Vallée – Sénart ;
- l'ensemble des territoires de la Seine-et-Marne, y compris les secteurs ruraux, doivent faire l'objet d'améliorations sensibles de leur offre de transport ;
- la tarification des transports en commun franciliens soit revue ;
- l'usage de la voiture continuera à être dominant encore pendant longtemps ce qui signifie la poursuite des aménagements routiers et le développement des usages alternatifs à la voiture individuelle.

Dans sa conclusion, le Conseil participatif fait état de ses inquiétudes sur :

- les risques d'une concentration des budgets d'investissement futurs sur ces seules opérations au détriment d'autres projets plus urgents ;
- les incertitudes sur les conditions de gestion du réseau de transport public du Grand Paris.

e) La contribution de la Région

Le président de la Région Île-de-France tirant des premières conclusions des débats publics a, à la mi-novembre, proposé un complément à l'horizon 2025 au plan régional de mobilisation pour les transports qui se caractérise par :

- une double boucle à l'Est avec une rocade de première couronne et un arc « grand est » desservant la Cité Descartes, Chelles et Clichy-Montfermeil,
- la desserte des deux aéroports par le prolongement de ligne 14 ou 7 pour Orly et par une infrastructure de type CDG Express revu avec deux stations intermédiaires pour Roissy,
- une desserte régionale TGV entre Orly/Chessy/Roissy.

4) LA POSITION DU DEPARTEMENT : AMELIORER RAPIDEMENT LE QUOTIDIEN DES TRANSPORTS DES SEINE-ET-MARNAIS ET PREPARER LE RESEAU DE TRANSPORT DONT LES FRANCILIENS AURONT BESOIN A L'HORIZON 2030/2050

a) Les priorités d'aujourd'hui

En écho aux revendications exprimées par nos concitoyens tant au sein du Conseil participatif que lors des réunions publiques, notre première priorité doit être celle de l'engagement immédiat des différentes opérations du Plan régional de Mobilisation pour les transports en Ile-de-France :

- Mise en œuvre du schéma directeur des RER B et D, avec l'étude à moyen terme 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 ; Prolongement du RER B jusqu'à Saint-Mard
- 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).

b) Anticiper sur les besoins de demain

Même si la Seine-et-Marne n'est que très partiellement touchée par les deux projets soumis au débat public, il s'agit de mesurer en quoi ils peuvent participer, tels qu'ils sont présentés, ou après l'apport d'ajustements et de compléments à solliciter dans le cadre de notre avis officiel, à la construction du réseau de transport maillé et hiérarchisé :

- que tous les Franciliens sont en droit d'attendre à l'horizon 2030 et dans la perspective de développement durable de l'Île-de-France et de réduction des inégalités ;
- répondant le mieux aux besoins des Seine-et-Marnais et aux orientations que nous avons arrêtées dans notre projet de territoire.

Pour la Seine-et-Marne, ce réseau de transport du milieu du XXIème siècle doit naturellement favoriser les déplacements des citoyens et des acteurs économiques à toutes les échelles :

▪ Nationales et internationales :

- réaliser une gare TGV à Lieusaint dans le cadre de l'interconnexion des TGV en Ile-de-France ;
- mettre en relation par des navettes rapides (TGV ou TERGV) les grands pôles seine-et-marnais métropolitains de Sénart – Melun et de Marne-la-Vallée entre eux et avec les aéroports d'Orly et de Roissy, avec le reste du pays et à l'international grâce aux interconnexions air et fer.

▪ Régionales et interbassins de vie seine-et-marnais :

- renforcer les liaisons avec le cœur de la métropole par :
 - o une amélioration du service sur des lignes RER et Transiliens existantes ;
 - o le prolongement de lignes RER ;
 - o le renforcement de la liaison Paris - Marne-la-Vallée (RER A et/ou par exemple création d'une ligne de TCSP sur l'autoroute A4 de Coutevroult à Paris Intra muros).
- améliorer les liaisons internes à la Seine-et-Marne en particulier dans les liaisons nord-sud et les liaisons entre les grands pôles économiques, administratifs, universitaires, ... :
 - o d'abord par le réseau des Seine-et-Marne Express avec la création de voies réservées sur le réseau routier et notamment sur la Francilienne (A104) par utilisation de la bande d'arrêts d'urgences ;
 - o à terme par une tangentielle ferrée pour lesquelles les études sont à engager dès maintenant.
- achever le programme de liaison structurante Seine-et-Marne Express :
 - o Nemours – Montereau, Montereau – Provins, Provins- La Ferté-Gaucher – La Ferté-sous-Jouarre ;
 - o Melun – Val Bréon – Village Nature – Meaux.

▪ Internes aux bassins de vie :

- accompagner le développement local par le renforcement de l'offre de transport en ligne régulière ou transport à la demande. La création dans chaque réseau de bassin du département de lignes de bus offrant un haut niveau de service (fréquence, amplitude, information, accessibilité, confort) et constituant une alternative aux déplacements en voiture individuelle constitue une nécessité afin de répondre aux besoins de déplacements prioritaires des Seine-et-Marnais tels que définis dans le présent rapport (cf 2-b). Cette priorité doit être prise en compte par le STIF, notamment dans le cadre du PDU en cours de révision.
- développer les formes de mobilité partagées (covoiturage, autopartage,...).

c) Les exigences du Département de Seine-et-Marne sur les projets de réseau du Grand Paris et Arc Express

Compte tenu de l'ensemble de l'analyse présentée dans ce rapport, je vous propose que le Conseil général de Seine-et-Marne exprime à un avis favorable à la réalisation de ces deux projets de rocade complémentaires ou convergents selon les territoires desservis, sous réserves d'obtenir les garanties suivantes :

▪ Pour le Grand Paris

En matière de Financement, le Département demande :

- que l'engagement de l'Etat de préserver une étanchéité entre le financement du ressort de la Société du Grand Paris et les opérations du ressort du STIF soit clairement réaffirmé et précisé dans ses modalités. Il convient en particulier de clarifier celles concernant l'amortissement des investissements ;
- que les coûts de réalisation des interconnexions entre RER et métro automatique soient intégrés au projet de la SGP ;
- que les coûts de fonctionnement des nouvelles lignes réalisées par la Société du Grand Paris mais remises au STIF pour leur exploitation ainsi que ceux liés à la restructuration des réseaux de surface soient estimés ;
- que le Gouvernement confirme, dans l'esprit du Rapport Carrez, 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).

En matière de tarification, le Département exige que ces nouvelles infrastructures soient accessibles avec la tarification francilienne définie par le STIF. Comme évoqué dans de nombreuses contributions, la question de la remise à plat de la tarification actuelle des transports franciliens, ne répondant plus aux pratiques actuelles, doit être abordée par le STIF.

Le Département demande des garanties sur le respect du phasage, les délais de réalisation, le respect des interstations et vitesses commerciales qui garantissent l'attractivité du réseau.

Il sollicite, afin de maximiser le bénéfice du projet pour l'ensemble des usagers, que les conditions d'acheminement « amont » vers ces rocades ferroviaires soient assurées par l'intégration dans le programme et le financement du réseau du grand Paris :

- de l'aménagement des gares de correspondance avec celles des projets ;
- de la création d'un arrêt de tout ou partie des missions ferroviaires radiales RER, Transilien et TER dans les gares d'interconnexion et l'adaptation de leur fréquence et de leur capacité ;
- de la refonte des systèmes de rabattement vers ces réseaux : lignes de surfaces, TCSP, gares routières et parkings ;
- du prolongement du réseau du Grand Paris à l'est de la plateforme aéroportuaire de Roissy avec la création d'une gare au Mesnil-Amelot et éventuellement d'un atelier garage afin d'offrir de nouveaux potentiels de développement à ce territoire et d'améliorer l'accès au cœur de la métropole pour toute la partie nord de la Seine-et-Marne mais aussi pour des habitants de l'Oise et du Val d'Oise. Cette demande s'inscrit dans le cadre du document

d'orientation stratégique approuvé par notre Assemblée le 24 septembre 2010. Cette réflexion a mis en avant les potentialités foncières existantes à l'est de la plateforme aéroportuaire de Roissy CDG qui doivent permettre le développement économique sur ces secteurs, principalement dans les communes de Mitry-Mory et du Mesnil-Amelot. Il doit s'accompagner d'une meilleure accessibilité de la plateforme en transport collectifs et routiers depuis l'est. Cela doit se traduire par la création de liaisons TCSP entre la plateforme et ces nouvelles zones de développement mais également par la création d'une station supplémentaire de métro automatique permettant l'implantation d'activités tertiaires et d'une offre mixte d'activités et de bureaux structurées autour de ce nouveau pôle gare.

▪ Pour Arc Express

Le Département demande que le tracé proposé soit infléchi vers l'est, ou bien complété, comme le propose la Région Ile-de-France dans sa récente contribution, par une boucle complémentaire, afin de desservir la Cité Descartes et Chelles. Le Département demande que la réalisation de cet ensemble intervienne dans des délais raisonnables, prioritairement pour la desserte de la Cité Descartes et de Chelles.

En matière de financement, le Département demande que l'Etat s'engage à financer le Plan de Mobilisation. En effet, au stade actuel seule une partie des moyens nécessaires à Arc Express a été provisionnée dans le Plan régional de Mobilisation. Pour ce dernier, aujourd'hui, la Région, les Départements et le STIF se sont engagés sur 12 milliards d'euros à l'horizon 2020, mais la participation de l'État à hauteur de près de 4,5 milliards d'euros est toujours attendue. Avec le plan complémentaire proposé par la Région Ile-de-France, ce sont de plus 5 milliards d'euros supplémentaires à financer à l'horizon 2025.

En termes de services complémentaires, le Département demande :

- l'aménagement de correspondances optimisées avec les radiales ferroviaires et le métro parisien ;
- la création d'un arrêt de tout ou partie des missions ferroviaires radiales RER, Transilien et TER dans les gares d'interconnexion et l'adaptation de leur fréquence et de leur capacité.

Le Département demande des garanties sur le respect du phasage, les délais de réalisation, le respect des interstations et vitesses commerciales qui garantissent l'attractivité du réseau.

d) La place de la Seine-et-Marne dans le développement de la région francilienne

En incitant à la densification de la 1^{ère} couronne ou en favorisant l'émergence de pôles métropolitains, la réalisation de ces deux nouvelles infrastructures en rocade, rendues convergentes ou/et complémentaires, aura un impact sur l'aménagement régional, y compris pour la Seine-et-Marne.

Arc Express est un élément d'un programme d'amélioration des réseaux de transport franciliens plus vaste qui s'inscrit dans les perspectives de développement de la région proposées par le projet de SDRIF approuvé par la Région fin 2008, basé sur une densification de l'agglomération centrale et de développement de la grande couronne. Toutefois, ce projet, tel qu'il est présenté dans le dossier du maître d'ouvrage, permettra avant tout de densifier la première couronne conformément à la vision d'une ville compacte.

La démarche de la Société du Grand Paris propose en revanche un modèle de développement très différent consistant à concentrer une croissance régionale très ambitieuse autour de huit pôles principaux. Même si ce modèle est basé sur des hypothèses d'une concentration de 90 % des emplois et 60 % des

logements nouveaux qu'on peut juger irréalistes et qui risqueraient d'accroître le déséquilibre habitat/emploi, il a le mérite de renouveler l'idée d'un développement polycentrique de l'agglomération francilienne, qui sous certaines conditions, peut participer à l'essor de la Seine-et-Marne.

Or, ni la vision d'une ville compacte dans le seul cœur de l'agglomération parisienne, ni la concentration de la croissance sur huit territoires prédéterminés ne permettront de répondre aux défis que représentent la lutte contre l'étalement urbain, la lutte contre les inégalités spatiales ou l'effort de construction.

Il apparaît donc utile que pour l'un et l'autre projet nous rappelions notre attente d'un développement qui n'accroisse pas les déséquilibres habitat/emploi des territoires et que soit prise en compte la place particulière de la Seine-et-Marne, premier département contributif pour la production de logements, structuré autour de deux villes nouvelles et de villes-centre de bassins de vie. C'est tout l'esprit qui a prévalu dans l'élaboration du projet de territoire Seine-et-Marnais : être intégralement partie prenante du dynamisme de l'Ile-de-France et du Grand Bassin parisien.

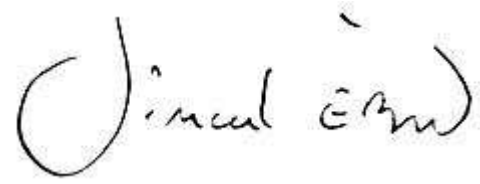
5- CONCLUSION

En synthèse des analyses qui précèdent, la position de notre Assemblée sur les deux projets soumis au débat public pourrait se résumer ainsi :

- 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, en précisant nos attentes pour ce qui concerne plus spécifiquement notre territoire ;
- Exprimer des remarques et des attentes spécifiques pour chacun des deux projets, tant du point de vue des tracés qu'ils proposent et de leur connexion aux réseaux existants, que des modèles de développement qu'ils sous-tendent, ou encore des interrogations qu'ils suscitent concernant notamment les conditions financières de leur réalisation ;
- Demander en particulier que le tracé d'Arc Express soit infléchi vers l'est, ou bien complété par une boucle, afin de desservir la cité Descartes et Chelles ;
- Demander en complément des infrastructures plus ou moins lourdes qui garantissent l'inclusion de la Seine-et-Marne dans un système de transport cohérent à l'échelle de l'ensemble de la métropole : desserte régionale TGV Orly/Lieusaint/Chessy/Roissy, tunnel supplémentaire à Châtelet-les-Halles, extension du RER E à Val Bréon et à Meaux, transport en commun en site propre (TCSP) sur la Francilienne et sur l'A4, liaisons Seine-et-Marne Express reliant les pôles secondaires (Provins, Montereau-Fault-Yonne, Coulommiers, Meaux). Ces opérations sont la condition *sine qua non* pour que les nouvelles infrastructures Arc Express et Grand Paris, quels que soient leurs tracés définitifs, se justifient pleinement en assurant les meilleures conditions de rabattement vers ces dernières et un maillage efficace.

Je vous remercie de bien vouloir vous prononcer sur ce dossier et, si vous en êtes d'accord, d'adopter le projet de délibération joint au présent rapport.

Le Président du Conseil général

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Vincent Éblé". The signature is written in a cursive style with a large initial 'V'.

Vincent ÉBLÉ