

Novembre 2010

AMIS DE LA TERRE



**Les Amis
de la Terre**

Une réponse inadaptée aux besoins actuels et futurs

« Les Amis de la Terre » Île-de-France est une coordination des Associations territoriales des Amis de la Terre de Montreuil, Paris, Seine et Marne, Val d'Oise, Val de Bièvre et Val d'Ysieux, membres de la fédération Les Amis de la Terre France, créés en 1970. Les Amis de la Terre défendent des modes de vie soutenables compatibles avec les limites de la planète, œuvrent notamment pour la protection de l'environnement, pour un partage équitable des ressources naturelles au nord comme au sud et pour le droit de chacun à un environnement sain.

LES AMIS DE LA TERRE

2B, rue Jules-Ferry
93100 Montreuil
Tél. : 01 48 51 32 22
france@amisdelaterre.org
www.amisdelaterre.org

Le « Grand Paris » ne répond pas aux besoins actuels de la population

La demande de transport transversale en proche banlieue est considérable compte tenu de la répartition de la population en petite couronne et de la concentration des emplois dans les pôles centraux. Les transports en commun y sont très insuffisants, saturés et les déplacements se font surtout en voiture.

Les Amis de la Terre sont favorables :

- à la réalisation d'un métro de rocade en proche banlieue, faisant le tour de la capitale ;
- à une desserte des zones denses non couvertes, de proche banlieue.

Le « Grand Paris » repose sur un projet d'aménagement contestable

Le projet du Grand Paris a pour principal objectif d'accroître la compétitivité de la métropole parisienne en reliant des pôles excentrés et spécialisés. Il vise à relier et permettre aux Franciliens de se déplacer plus loin, plus vite, vers ces zones d'activités en grande couronne renforçant une logique de concurrence des territoires.

Les Amis de la Terre préconisent, à l'inverse, de limiter les besoins de déplacement. En mettant en œuvre :

- un aménagement plus intensif et mieux équilibré de la proche banlieue,
- un ancrage des activités sur la base des centres urbains existants,
- un rééquilibrage des zones d'activité vers l'est parisien.

LES BESOINS ACTUELS APPELLENT UNE RÉPONSE URGENTE

1- Les besoins de la petite couronne ne sont pas satisfaits

La faiblesse de l'offre de transports en commun en banlieue et la saturation des lignes existantes incitent les Franciliens à utiliser la voiture dans leurs trajets quotidiens.

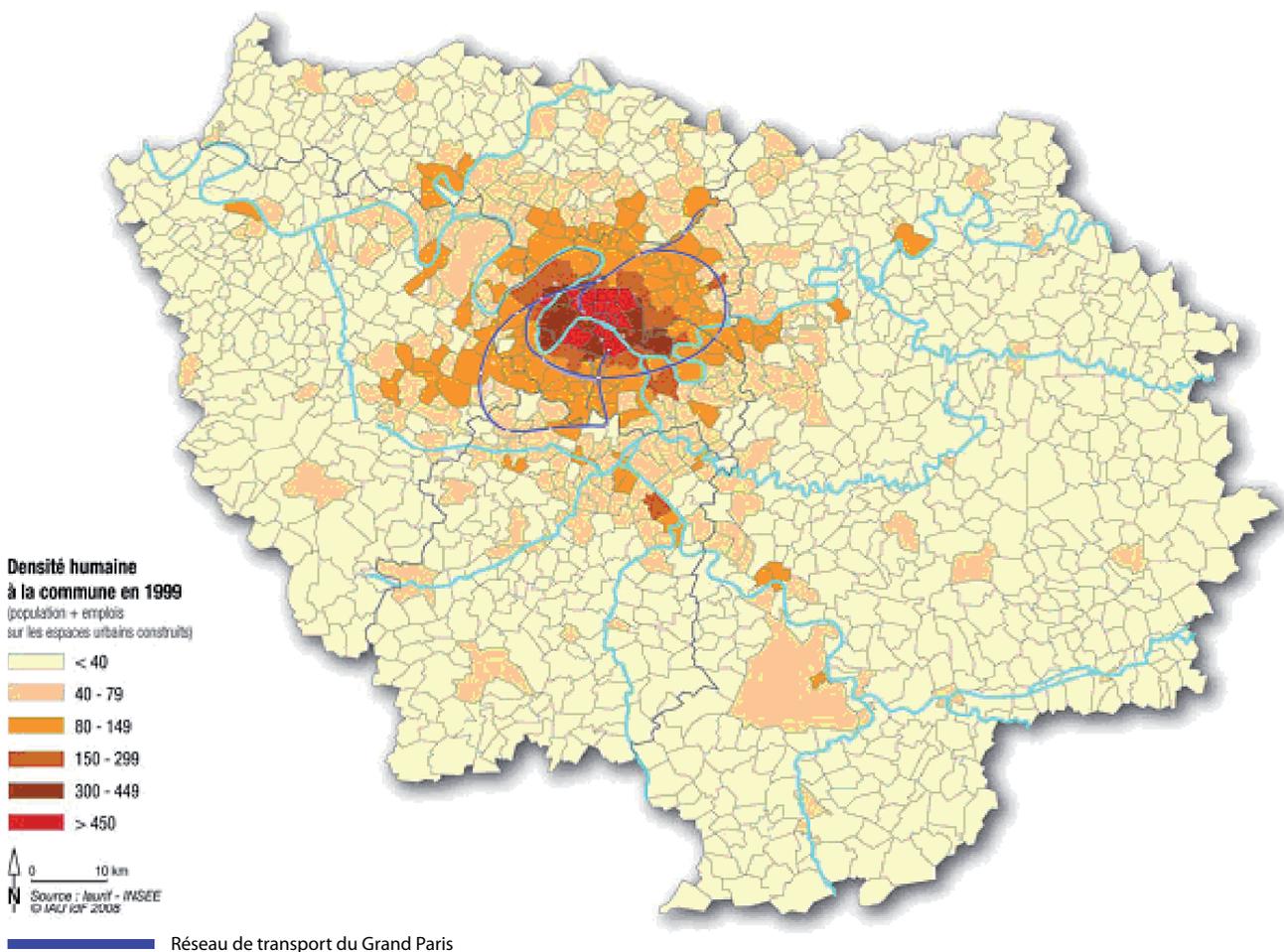
Les déplacements internes à la banlieue représentent 70 % de l'ensemble des déplacements motorisés franciliens, dont 81 % de déplacements en voiture. Cela est dû à la croissance démographique importante, notamment en petite couronne avec 0,9 % de croissance par an. Ainsi les communes limitrophes de Paris affichent des densités de population importantes, supérieures à 100 habitants à l'hectare. Au-delà de 4 km du périphérique, aucune ne dépasse ce niveau.

Pour ces habitants, « les déplacements domicile-travail génèrent

les distances parcourues très largement supérieures à celles des autres activités motivant les déplacements »^[1]. De plus, ils se concentrent sur des plages horaires limitées, engendrant la congestion des réseaux de transport. Résoudre ce problème suppose d'engager une politique volontariste de rééquilibrage emplois-habitat et améliorer la desserte de la zone dense, sachant que $\frac{3}{4}$ des emplois salariés en Île-de-France se concentrent dans les pôles centraux^[2].

La carte de densité humaine ci-dessous représente le nombre d'habitants et d'emplois par hectare pour chaque commune d'Île-de-France.

Pour être efficace le réseau de transport doit desservir les zones proches de Paris, où la densité humaine est la plus importante.



2- Interconnexion et dessertes locales déficientes

Considérons les 60 km de la ligne rouge du réseau de transport du Grand Paris et les 20 km de la ligne verte entre La Défense et

Le Bourget. Voici sur ce périmètre les points qui ne permettent pas de répondre efficacement aux besoins des Franciliens :

- à l'Est, entre Champigny et Saint-Denis, le réseau du Grand

Paris passe très loin de zones denses telles que les villes de Pantin ou de Montreuil.

L'objectif de désenclavement de l'Est de la Seine Saint-Denis est pertinent, mais les villes identifiées dans le projet sont ou seront déjà desservies par la ligne de tramway T4.

La ligne rouge est également en concurrence avec le projet de Tangentielle Nord porté par le STIF ;

- l'interconnexion du métro de rocade et des lignes de métro existantes est essentielle pour l'efficacité du réseau. Or la partie Est du tracé est très déficiente sur ce point (c'est la conséquence de son éloignement et du désir d'accélérer les déplacements) et omet les interconnexions suivantes :

- M5 au Nord-Est
- M7 au Nord
- M9 à l'Est
- M11 à l'Est (prolongement en cours à Rosny-sous-Bois)

- M12 au Sud et au Nord (prolongement à Mairie d'Aubervilliers)

À ce titre, l'interconnexion avec la ligne 14 au nord et au sud est un élément positif du projet ;

- sur les 80 km de rocade périphérique, 28 gares sont prévues, soit une moyenne de 2,9 km entre les gares. Cet écartement est incompatible avec une desserte efficace de la population. Les gares doivent être plus rapprochées et fournir une véritable desserte de proximité. À comparer ces 3 km de distance moyenne entre stations aux 500 m du métro parisien ou aux 2 km du RER.

Cet espacement entre les gares favorisera l'utilisation de la voiture et des bus pour y accéder et pèsera sur les finances des collectivités locales. Les effets de congestion induits sur le réseau routier aux abords de ces gares seront importants.

LES BESOINS À VENIR DOIVENT ÊTRE ENVISAGÉS DE FAÇON RÉALISTE

1- Le "Grand Paris" favorise l'étalement urbain

Le réseau de transport du Grand Paris s'inscrit dans un projet plus large d'aménagement de la région Île-de-France. Il entend ainsi structurer les besoins de déplacement futurs, avec pour principal objectif « la mise en relation des grands pôles économiques » à développer.

L'expérience des villes nouvelles montre que la majorité des actifs travaillant dans ces pôles d'emploi viennent de territoires très étendus, situés vers les franges de l'espace francilien ^[3]. Ce type d'urbanisation, proche du concept de pôles économiques, contribue donc fortement à l'étalement urbain. Le développement des 7 pôles, situés pour la plupart en grande couronne, générera donc de nombreux trajets de grande distance, en attirant des personnes de l'ensemble de la région, voire au-delà.

Les Amis de la Terre recommandent, à l'inverse, de limiter les besoins de déplacements de Franciliens. Ils sont favorables à une densification de la proche couronne parisienne, favorisant la proximité, la mixité sociale, et l'équilibre entre habitat, services et activités. Les conclusions des 10 équipes d'architectes et d'urbanistes sollicitées lors de la consultation du Grand Paris vont dans ce sens. Elles préconisent « la

compacité, [...] la ville intensive et pas extensive » (Atelier Castro/Denissof/Casi), la fin de « l'urbanisme de zoning et de monofonctionnalité » (Ateliers Jean Nouvel/Duthilleul/Cantal-Duprat) ^[4].

2- Un réseau de transport tourné vers la promotion des pôles : une stratégie coûteuse et ségrégative

Outre le fait que les nouvelles technologies de communication permettent aux entreprises de collaborer à distance, le concept de cluster est complexe, il n'existe pas d'éléments préétablis permettant d'en garantir la réussite, et « très peu de pôles de compétitivité dans le monde doivent leur succès à une intervention étatique » ^[5]. De plus, sa nature monofonctionnelle, spécialisée et donc rigide, le rend fragile. Le taux de croissance de 4 %, prévu pour rentabiliser le projet est totalement irréaliste. S'il était créé, ce réseau de transport serait surdimensionné par rapport aux besoins réels. Cet investissement de 25 milliards d'euros serait donc une dépense peu pertinente.

Les Amis de la Terre sont opposés à la mise en concurrence des territoires et promeuvent la relocalisation des activités pour un équilibre des territoires.

1] Insee, Île-de-France à la page, N° 331, 2010

2] Insee, Île-de-France à la page, N° 287, 2007

3] La contribution des villes nouvelles au polycentrisme francilien, S.Berroy, N.Cattan et T. Saint-Julien, 2005

4] L'Architecture d'Aujourd'hui, N° 376, 2010

5] Les pôles de compétitivité français : référentiel théorique et grilles d'analyse, D.Bo, D.Huron et J.Splinder, 2007

3- Les pôles concourent aux déséquilibres entre territoires

- Le Bourget: Le développement d'un pôle technologique dédié à l'aéronautique aura sans doute un impact négatif sur l'activité de celui de Toulouse. Certains pôles risquent ainsi de nuire à l'équilibre national (concentration technologique autour de la capitale).
- La Défense: Le pôle de La Défense génère des flux de déplacements très importants et provoque la congestion des réseaux. Afin de limiter ces effets, il est nécessaire d'interrompre son développement et de créer d'autres zones d'emploi, notamment dans l'est parisien.
- Cité Descartes: Elle ne bénéficie pas d'un plan de développement capable de rétablir un équilibre est/ouest et est trop éloignée de la capitale.
- Saclay: Le développement du plateau de Saclay est un élément majeur du Grand Paris mais ce pôle, très éloigné de Paris et situé dans une zone de très faible densité urbaine, va à l'encontre des principes de la ville durable.

Son développement favorisera l'étalement urbain de la métropole et entraînera la consommation d'espaces naturels et agricoles, en contradiction avec les engagements du Grenelle de l'environnement.

Le projet de transport prévoit la création d'une ligne verte entre La Défense et Orly, longue de 44 km, ne comprenant que 7 gares. Cela représente une infrastructure très lourde et coûteuse pour une desserte très restreinte totalement injustifiée.

- Roissy: Le « Grand Paris » privilégie la desserte des aéroports, pour acheminer des passagers et connecter des centres internationaux, mais dessert très mal les zones habitées. Les Amis de la Terre soutiennent que le transport aérien n'est pas un mode de déplacement durable et que son avenir n'est pas assuré. Ils sont donc opposés au développement des aéroports parisiens.
- Sud de Paris: Le développement d'activités au Sud doit se restreindre à la proche banlieue, en évitant de s'étendre vers des zones lointaines, telles que Evry.

Les Amis de la Terre jugent que le projet de réseau de transport du Grand Paris ne répond pas aux besoins de transport des Franciliens.

Les Amis de la Terre rejettent l'idée d'un aménagement de la région basé sur le développement de pôles de compétitivité monofonctionnels.

Enfin, le coût du projet est très élevé, notamment lorsqu'il est rapporté au nombre de passagers transportés. Le plan de financement, basé sur l'emprunt dont le remboursement dépend de recettes incertaines, assèche les ressources disponibles pour l'amélioration du réseau et le déploiement de projets de transport propres plus urgents.

Grand Paris : un impact marginal sur les émissions de CO₂

L'objectif affiché du projet de « contribuer à lutter contre le dérèglement climatique et à limiter l'utilisation de l'automobile » ne sera pas atteint.

En effet, il est prévu que le projet participe à une réduction annuelle de 2 % des émissions du trafic routier, par report modal. En tenant compte des émissions liées à la production d'électricité pour le fonctionnement du métro, le gain n'est plus que de 1,4 %. Le Grand Paris étant un projet national majeur, sa contribution mineure à la réduction des émissions de gaz à effet de serre est donc incompatible avec l'objectif fixé par les lois Grenelle (réduction de 75 % entre 1990 et 2050).

D'autre part, le réseau n'étant pas en adéquation avec les besoins des Franciliens, le report modal de la voiture vers les transports en commun ne serait que marginal.