

Décembre 2010

## COORDINATION DES CONSEILS DE DÉVELOPPEMENT FRANCILIENS

Conseil de  
Développement  
PLAINE COMMUNE

CAPS  
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION  
PLATEAU DE SACLAY  
Conseil Economique et Social

CODESQY  
Conseil de Développement  
de Saint-Quentin-en-Yvelines

Issus de la Loi du 25 juin 1999, les Conseils de Développement sont des instances consultatives de niveau intercommunal. Ils sont constitués de représentants de la société civile et de citoyens et ils sont forces de propositions auprès des élus sur les projets de territoire, notamment dans le cadre de coopérations élargies à l'échelle des bassins de vie ou des aires métropolitaines.

Au niveau francilien, 3 Conseils ont souhaité porter une position commune dans le Débat Public : les Conseils de Plaine Commune, du Plateau de Saclay et de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Ces Conseils avaient élaboré une contribution commune sur le projet Grand Paris, en mai 2010.

### CD PLAINE COMMUNE

Valérie GREMONT  
01 55 93 57 52

valerie.gremont@plainecommune.com.fr

### CES PLATEAU DE SACLAY

Miled ZRIDA  
01 69 35 60 61  
miled.zrida@scientipole.fr

### CODESQY

Anne ROUSSEAU  
01 39 30 42 12  
anne.rousseau@agglo-sqy.fr

## Des projets bienvenus et indispensables, mais à mieux coordonner et à intégrer à l'échelle locale

Les transports en commun franciliens, très déficients en capacité et qualité de service, brident les perspectives de développement de l'habitat et de l'activité économique en IDF.

Les projets Arc Express (AE) et Réseau de Transport du Grand Paris (RTGP) apportent une réponse significative à l'objectif de remise à niveau des infrastructures structurantes et présentent l'avantage de liens inter-banlieues dans un système trop radial. Le projet RTGP en particulier compense la faiblesse dramatique des investissements prévus par le STIF dans la grande couronne.

Les Conseils soutiennent ces deux projets qui doivent répondre aux trois besoins d'amélioration des transports, de contribution au développement économique et d'un développement urbain durable. Ils recommandent :

- qu'ils soient mis en cohérence, dans leurs tracés et leurs choix techniques,
- que soient intégrés des zones d'habitat et d'emploi existantes, dynamiques et en déshérence du point de vue des transports, en plus des pôles majeurs de développement économique,
- une réalisation sans phasage et rapide, en cohérence avec les modes locaux de transport.

Des contrats de développement territoriaux incluant espaces de vie et gestion de l'environnement doivent être élaborés en urgence en concertation étroite avec les agglomérations.

Le financement sur emprunt national du RTGP doit être assuré, sans affaiblir les financements du STIF.

### 1 – Les Conseils approuvent le principe des grands projets structurants proposés

Les Transports en Commun (TC) sont essentiels dans une perspective de développement durable.

La situation des TC franciliens est très dégradée et nécessite un « changement de braquet » ambitieux.

Les projets proposés, Arc Express (AE) et le Réseau de Transport du Grand Paris (RTGP), sont globalement au bon niveau d'ambition, car :

- de banlieue à banlieue, interconnectés

au réseau radial actuel,

- concernant à la fois la petite couronne et partiellement la grande couronne,
- incluant un lien entre transport et urbanisation autour des gares (contrats de développement territorial).

Ces projets appellent cependant des réserves ou des suggestions qui sont présentées par grandes finalités :

1. Améliorer les transports au quotidien ●●●

Les cahiers d'acteurs sont des contributions sélectionnées par la CPDP qui décide de les publier sous forme de cahiers d'acteurs. Le contenu des textes n'engage que leurs auteurs.

- pour les déplacements domicile – travail, pour les loisirs et la vie sociale.
- 2. Soutenir le développement économique
- 3. Réussir un développement urbain durable

Pour être à la hauteur de l'ambition affichée ces projets doivent, d'une part permettre un rattrapage de l'important retard pris en matière de transports, d'autre part être suffisamment prospectifs pour éviter de devoir opérer un nouveau rattrapage d'ici 20 ou 30 ans.

En termes de développement durable, ces projets ne nous dispensent pas d'une stratégie globale de réduction des déplacements : rapprochement habitat – emploi, adaptation de l'emploi aux qualifications des populations locales, développement du télétravail, etc.

## 2 – La cohérence de ces projets doit être assurée

Les deux projets, portés par deux maîtres d'ouvrages, doivent offrir un **service de qualité** pour l'utilisateur pour un **investissement optimisé**. Pour ce faire :

- le RTGP et AE doivent être coordonnés sur la zone de service qu'ils ont en commun, soit les 2/3 de la petite couronne,
- idéalement, le bouclage complet de l'AE devrait être prévu à terme,
- leur cohérence d'ensemble avec les projets de TC lourds du plan de mobilisation pour les transports doit être assurée, dès la conception d'ensemble d'AE et du RTGP (réactualisation du plan de mobilisation pour les transports ?)
- la complémentarité entre tous les réseaux lourds structurants et les réseaux de rabattement et de proximité doit être assurée pour minimiser les investissements,
- les normes techniques des deux projets doivent être unifiées, pour maîtriser les coûts d'investissement, d'exploitation et de maintenance (matériels roulants, signalisation, personnel d'exploitation)

## 3 – Les Conseils approuvent une réalisation sans phasage

Les deux projets visent au rattrapage d'une situation très dégradée. Ils doivent être réalisés **aussi rapidement que possible**.

## 4 – La complémentarité des sources de financement doit être assurée, afin de réaliser tous les projets : SGTP, AE et le Plan de mobilisation pour les transports

La somme des enveloppes financières, importante dans l'absolu, reste raisonnable à l'échelle francilienne s'agissant d'infrastructures dont la durée de vie excède le siècle. La somme des deux projets représente un investissement de 100 € par habitant pendant 25 à 30 ans.

A titre de comparaison, une entreprise importante mentionne, dans son cahier d'acteurs, une dépense de 600 € par salarié et par an en versement transport.

La complémentarité des financements entre le RTGP, AE et le Plan mobilisation transports doit être respectée afin de **garantir l'investissement supplémentaire par l'emprunt prévu pour le RTGP**.

Le Contrat de Plan Etat – Région doit être respecté, notamment pour ce qui est du déblocage des budgets prévus.

## 5 – Une gouvernance intégratrice pour assurer la cohérence des décisions et l'optimisation de l'investissement public

Les Conseils constatent la multiplicité des acteurs à l'échelle régionale (STIF, SGP, RATP, SNCF, RFF). Une gouvernance intégratrice est nécessaire sous peine de non optimisation des investissements.

A l'échelle locale, une politique contractuelle associant élus et services territoriaux, SGP, STIF, opérateurs et autres acteurs devra coordonner le développement urbain, les réseaux et services de rabattement et les pôles gares multimodaux.

# Finalité 1 : Améliorer les transports au quotidien

**Les transports au quotidien sont essentiels à la compétitivité économique.**

## 1 - Le RTGP ne dessert que très imparfaitement des bassins importants, même dans les territoires de projets du Grand Paris

Le RTGP est conçu avec un objectif principal de dé-

veloppement économique.

Pour autant, le RTGP doit aussi prévoir de désaturer des zones importantes d'emplois et d'habitat existantes, actuellement mal desservies.

Les Conseils déplorent que le tracé du RTGP ne sert pas des zones d'habitat et d'emploi importantes comme Saint-Quentin-en-Yvelines (pôle « Paris Saclay ») et Evry-Corbeil-Sénart-Melun (pôle « Sud de Paris ») qui accueillent des entreprises et centres de recherche de premier plan, engagées dans la com-

pétition mondiale.  
Préparer l'avenir suppose d'assurer aussi la compétitivité et la pérennité de l'existant.

## 2 – Interconnexion avec les réseaux de rabattement

Un report modal efficace vers les transports en commun nécessite un rabattement vers les gares (bus, TCSP, modes doux), des parkings sécurisés pour les vélos, et relais pour les voitures.

L'implantation de gares où ces infrastructures existent déjà est source d'économie importante. La finalisation du schéma d'ensemble doit intégrer l'analyse des trafics et s'appuyer sur des comparaisons services rendus/coûts incluant ces transports de proximité (approche de type « pôle gare » avec RTGP +

AE + réseaux de rabattement et parkings relais).

## 3 - Tarification

Pour l'utilisateur, la tarification devra être unique et simple, quels que soient les réseaux et services utilisés dans un trajet : réseaux structurants, réseaux de rabattement, parkings d'extrémité (voitures et deux roues).

Le système de tarification devrait être refondu et équitable pour mieux correspondre aux besoins de déplacements, sans pénaliser la grande couronne. La tarification en zones concentriques autour de Paris est à remettre en cause si l'on veut que les territoires de projet se développent.

## Finalité 2 : Soutenir le développement économique de l'Île-de-France

### 1 – Le développement économique durable repose sur un développement urbain équilibré

La mixité fonctionnelle emploi – habitat – services est essentielle à la réussite du projet RTGP en matière de développement économique.

Pour fidéliser leurs salariés, les entreprises souhaitent que leur soient proposés des logements sur place et un cadre de vie épanouissant (services, culture, loisirs, commerces, lieux de convivialité...)

Pour évoluer, elles ont besoin d'une proximité avec les établissements de recherche et d'enseignement supérieur, intégrant des logements pour étudiants et jeunes professionnels dans la ville.

### 2 – Pour un développement économique au service du développement social

Les Conseils constatent que l'implantation d'un tissu économique dans un territoire ne suffit pas à garantir un développement social.

Ils appellent à des contrats de développement territorial qui favorisent :

- la satisfaction des besoins en logements pour toutes les catégories sociales,
- le logement sur place des salariés,
- l'implantation de PME, d'artisans, de commerçants, de services à la personne, d'espaces de loisirs... par l'établissement de zones d'accueil appropriées
- le développement de « l'économie résidentielle » sur les nouvelles zones urbaines et au sein de pôles d'activité,
- le recours à un emploi local, toutes choses qui concourront au développement global de l'Île-de-France.

## Finalité 3 : Soutenir le développement urbain dans une perspective durable

### Des transports au service de l'urbanisme, et non un urbanisme au service des transports

#### 1 – Pour une urbanisation équilibrée de l'Île de France

Les Conseils sont favorables à une structuration de l'Île de France en pôles vivants et animés, bien des-

servis, offrant une mixité fonctionnelle et sociale, des services, des commerces, et une densité suffisante pour favoriser la vie économique et sociale.

Certains des projets déjà existants (ex : plateau de Saclay) affichent, pour l'instant, des objectifs en décalage avec cet impératif (peu ou pas de logements, notamment).

Les Conseils appellent à un rééquilibrage entre l'ouest et l'est de l'Île de France, et entre la zone cen- ...



- trale et la grande couronne, et à un plan ambitieux de construction de logements neufs.

## 2 – Renforcer l’ambition des projets de développement urbain autour des gares

Les gares du RTGP, nouveaux lieux de centralité multifonctionnels irrigueront la zone de 1200m prévue dans la loi du Grand Paris, mais aussi une zone de plusieurs km de rayon.

Les Conseils considèrent que la localisation des gares doit être définie en fonction d’une stratégie de développement économique et de renouvellement urbain à cette échelle.

Les comparaisons économiques doivent prendre en compte la totalité des investissements nécessaires pour un niveau de service dans la zone d’influence d’une gare : RTGP, réseaux transiliens, infrastructures de rabattement.

## 3 – Impact sur l’étalement urbain

Les gares du RTGP et d’AE peuvent constituer un puissant levier pour rendre possibles des opérations de renouvellement urbain.

Elles devront être implantées là où elles favoriseront le renouvellement urbain et dans les zones de développement économique prioritaire affichant un déficit de logements.

## 4 – Impact sur l’environnement et la biodiversité

Les études d’impact prennent insuffisamment en compte les conséquences induites tel que l’impact des flux de rabattement, parfois jusqu’à plus de 10 km. Ceci est particulièrement important pour les gares proches de zones sensibles, voire classées.

De même, les contrats de développement territorial devront anticiper les conséquences ou opportunités écologiques comme la gestion de l’eau et l’assainissement, la transformation de zones agricoles intensives en zones de production périurbaines, le développement d’espaces verts loirs, etc.

## Synthèse

Les signataires soulignent l’importance du développement économique, la saturation des TC en particulier dans la grande couronne (40% de la population) et le déficit de logements. Un développement amont des TC est jugé essentiel.

Le projet RTGP est une opportunité à ne pas manquer, le projet AE seul ayant un impact limité sur la grande couronne. Mais :

- il ne couvre qu’une partie de cette couronne et ignore, sans justification, de grandes agglomérations comme Saint-Quentin-en-Yvelines, proche du RTGP, stratégique pour Paris Saclay,
- les quarts sud-est et nord-ouest ne sont pas concernés (ex : Melun-Sénart).

Sans remettre en cause le choix de relier les pôles de développement économique, le RTGP devrait être mieux articulé avec l’existant et avec un développement équilibré de l’IdF.

Les conseils recommandent l’élaboration de contrats de développement territoriaux en concertation étroite avec les agglomérations. Ils traiteront du report modal vers le RTGP, d’une architecture de rabattement, par TC et par automobiles, d’une urbanisation équilibrée autour des gares, dense, durable et ouverte à tous, de l’accueil d’entreprises de toutes tailles et natures, d’un environnement humain et d’une agriculture de proximité.

Les deux projets RTGP et AE doivent être pleinement coordonnés et le financement sur emprunt national du RTGP doit être assuré, sans affaiblir les financements du STIF.