

Janvier 2011

## CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS DES 8 RÉGIONS DU BASSIN PARISIEN



### Les Régions du Bassin parisien souhaitent un aménagement équilibré du territoire et un réseau de transport adapté aux besoins de déplacements

**N**ous, Présidents des Régions du Bassin parisien, souhaitons faire connaître notre position commune sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris, tel que le Gouvernement le soumet au débat public.

Les Régions investissent dans les Universités, les pôles de compétitivité, l'emploi, la recherche, les infrastructures ferroviaires, l'environnement. Les collectivités régionales ont su d'ailleurs dépasser les compétences que leur confie la décentralisation pour améliorer la qualité de vie de toutes et tous.

Depuis 2008, les 8 Régions du Bassin parisien mettent en commun leurs énergies pour bâtir une vision partagée d'un territoire de plus de 25 millions d'habitants ; mise à mal par le projet de réseau de transport du Grand Paris et la vision de l'aménagement du territoire présentée par la Société du Grand Paris dans le dossier du maître d'ouvrage.

En effet, le Gouvernement a souhaité unilatéralement imposer un projet coûteux et irréaliste, ne répondant pas aux besoins de nos concitoyens et mettant en péril l'aménagement équilibré de nos territoires.

Nous contestons ce projet, à la fois dans son contenu et dans sa méthode.

**M. Alain LE VERN**  
Président de la C8  
Région Haute-Normandie

5, rue Robert-Schuman

BP 1129

76174 Rouen Cedex

## Les transports, priorité de la coopération interrégionale

La révision du SDRIF a permis depuis 2006 de relancer la démarche de coopération interrégionale qui associe les conseils régionaux du Bassin parisien (Haute-Normandie, Basse-Normandie, Pays de la Loire, Centre, Bourgogne, Champagne Ardenne, Île-de-France et Picardie).

Les problématiques de mobilité et d'intermodalité occupent une place centrale dans cette démarche, afin de concevoir et concrétiser les actions qui permettront d'améliorer concrètement les déplacements des 300 000 actifs qui se croisent quotidiennement entre nos régions. Au sein de la C8, nous nous donnons les moyens de mettre en œuvre ces ambitions, là où les financements de l'État sont souvent en baisse.

Nos objectifs ont été réaffirmés en septembre 2009 dans le cadre de référence stratégique « Perspectives Bassin parisien », qui a l'ambition d'être l'exposé synthétique d'une vision commune de développement. Il est notre support collectif pour l'aménagement de nos territoires, suivant une démarche coordonnée pour traduire cette volonté en projets dans le cadre des compétences qui nous ont été dévolues par la loi. Les orientations et les objectifs qu'il comporte visent à fonder une nouvelle dynamique de développement durable du Bassin parisien, qui s'inscrit à l'échelle européenne et respecte l'équilibre des territoires.

Notre démarche s'est déjà traduite par la recherche de consensus sur des projets de portée interrégionale (notamment liaison Picardie-Roissy,

ligne nouvelle Paris-Normandie, Voie ferrée Centre-Europe-Atlantique, électrification de la ligne Paris-Troyes). Elle s'est aussi concrétisée par des échanges avec la Commission européenne et l'État afin de faire prendre en considération le projet de constitution d'un système intermodal de transport de marchandises, véritable Maillon Ouest du réseau de transport transeuropéen en cours de constitution.



## Le réseau de transport du Grand Paris constitue une réponse inadaptée et très partielle aux besoins de déplacements des habitants du Bassin parisien

Alors que l'État peine à financer sa part des programmes d'infrastructures inscrits aux contrats de projets État-Régions et qu'il vient systématiquement rechercher les financements des collectivités régionales pour les lignes à grande vitesse, la conception et les estimations financières du réseau de transport du Grand Paris (évalué à plus de 20 milliards d'euros) semblent totalement irréalistes d'un point de vue financier.

En tant qu'autorités organisatrices des transports de voyageurs, les Régions du Bassin parisien sont quotidiennement confrontées au renforcement des migrations pendulaires dans les franges franciliennes et à la nécessité de conforter les relations spécifiques entre les pôles régionaux du Bassin parisien. Ces deux impératifs constituent les deux facettes du phénomène migratoire observé à cette échelle :

- 255 000 actifs des régions limitrophes travaillent en Île-de-France,

- 60 000 Franciliens effectuent des déplacements en sens inverse vers les régions limitrophes,
- environ 80 % des actifs effectuant chaque jour la liaison entre les « franges franciliennes » et l'Île de France ont un emploi basé non pas dans Paris, mais dans une commune de la première et deuxième couronnes.

L'accès aux principaux bassins d'emplois franciliens et aux gares parisiennes est donc crucial et l'insertion de ces circulations dans le complexe ferroviaire parisien et dans les gares de la capitale nécessite d'être nettement améliorée alors que les sections d'approche en Île-de-France saturent et révèlent des points de congestion importants au cœur du Bassin parisien. Il est nécessaire d'améliorer le réseau existant, d'accroître l'offre ferroviaire, de mailler et de connecter les liaisons depuis le Bassin parisien vers l'Île-de-France, notamment sur les rocades ferrées franciliennes.



Or, la construction des nouvelles infrastructures du Réseau de transport du Grand Paris ne répond qu'à une partie minoritaire des besoins de déplacements identifiés à l'échelle du Bassin parisien. Les Régions du Bassin parisien considèrent que l'État élude l'essentiel des problématiques qui concernent l'amélioration de l'accessibilité aux fonctions métropolitaines de la capitale ainsi que le rééquilibrage territorial de l'offre de transport, et qu'il occulte complètement la question cruciale du transport de marchandises alors que celle-ci constitue un vecteur de développement économique des territoires concernés.

Dans cette perspective, les Régions du Bassin parisien réclament instamment que l'État apporte des réponses tangibles aux problématiques suivantes qui ressortent de la démarche de coopération interrégionale qu'elles ont impulsée :

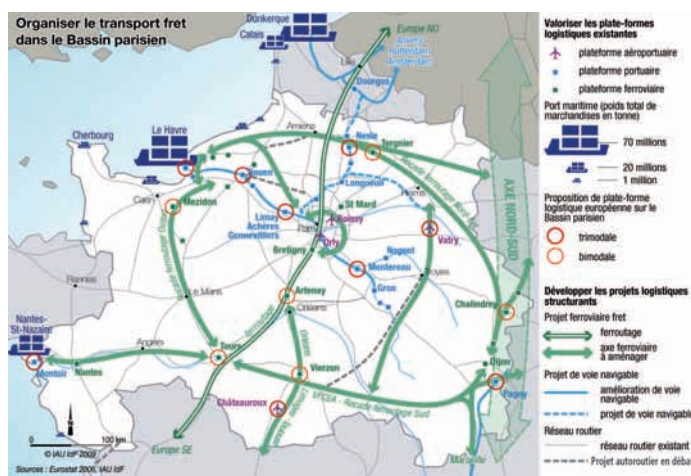
- amplifier la diamétralisation des transports à l'échelle du Bassin parisien par le développement de liaisons de rocade en Île-de-France – métro automatique Arc Express et rocade ferrées des tangentiellles – et la constitution de pôles d'échanges afin de faciliter l'accessibilité aux emplois depuis le Bassin parisien vers l'Île-de-France sans passer par le centre de Paris ; Arc Express est en effet conçu comme un véritable « distributeur métropolitain » ;
- permettre la réalisation des opérations incluses dans le Plan de mobilisation francilien pour les transports qui permettent de desservir les principales zones d'emplois du cœur d'agglomération et d'innervier tout le territoire régional, y compris à partir du Bassin parisien ;
- développer les infrastructures permettant une intégration des métropoles du Bassin parisien au réseau ferroviaire à grande vitesse européen, confortées par la création de nouvelles gares TGV hors Paris (La Défense, Orly, Cergy, Saint-Denis, etc.) en assurant un maillage avec les lignes RER. Ces connexions nouvelles doivent s'accompagner d'une amélioration de l'accessibilité ferroviaire aux aéroports franciliens ;
- favoriser le développement des liaisons ferroviaires entre les grandes villes du Bassin parisien ;
- accroître la capacité globale et la performance des infrastructures pour améliorer la pénétration dans l'agglomération parisienne et favoriser les liaisons interrégionales. Sur ce point, force est de constater que le réseau de transport public du Grand Paris reste largement refermé sur les besoins en mobilité des Franciliens et que les connexions avec les réseaux radiaux et l'offre des régions limitrophes sont reléguées en arrière-plan. En particulier, malgré l'identification d'une porte d'entrée picarde possible à Roissy, le programme du réseau de transport public du Grand Paris n'apporte aucune réponse

tangible à la question de l'amélioration des relations entre le sud-ouest de la Picardie et la frange nord-ouest de l'Île-de-France, en particulier avec le pôle de Cergy-Pontoise. De même, la dégradation des conditions d'accès à Paris depuis les deux Normandie et la région Centre constitue une régression inacceptable, que ne supportent ni les voyageurs du quotidien, ni les acteurs économiques, alors même que le développement de la capitale jusqu'à la mer et l'affirmation de sa façade maritime constituent un enjeu fort pour le Pays ;

- travailler à une meilleure complémentarité des offres de transports interrégionales afin d'améliorer la qualité du service offert aux usagers (tarification, correspondances) ;



- prendre en compte et renforcer le transport ferroviaire et fluvial des marchandises à une échelle européenne vers et depuis le Bassin parisien.





## La vision de développement que l'État promet par le réseau de transport du Grand Paris est en contradiction avec la stratégie de développement portée par les Régions du Bassin parisien

**N**ous considérons que le modèle de développement qui sous-tend le projet du Grand Paris porté par l'État est incompatible pour plusieurs raisons avec le projet politique qui a fait l'objet d'un large consensus des Régions du Bassin parisien.

Globalement, nous considérons que les projections économiques et démographiques de l'État pour le Grand Paris sont irréalistes et peu crédibles.

En effet, le projet du Grand Paris porté par l'État table sur des ambitions en termes de création d'emplois très fortement supérieures à toutes les hypothèses hautes de croissance retenues par les experts nationaux (y compris INSEE) et internationaux. Plus précisément, prétendre créer un million d'emplois nouveaux au cours des quinze prochaines années supposerait un accroissement de l'emploi en Île-de-France supérieur d'environ 2,5 fois aux tendances observées depuis 15 ans.

Cette création d'un million d'emplois nouveaux concentré sur quelques pôles franciliens, qui sert de base aux hypothèses de trafic et de rentabilité socio-économique du réseau de transport public du Grand Paris, est totalement irréaliste et cette hypothèse est à écarter.

Parallèlement, le projet de l'État, supposerait aussi une très forte croissance de la population francilienne : il faudrait que celle-ci atteigne 13,4 millions d'habitants pour que les emplois prévus à l'horizon 2030 soient pourvus (soit 1 million d'habitants de plus que ce que l'on peut envisager à partir des tendances récentes).

La mise en œuvre des orientations du projet de Grand Paris risque d'hypothéquer la croissance et le développement économique des

régions du Bassin parisien en concentrant sur quelques pôles franciliens le développement de l'emploi national. Cette concentration des activités va contraindre les activités existantes, désorganiser les régions limitrophes et accroître les déséquilibres territoriaux et la dépendance des régions du Bassin parisien vers l'Île-de-France.

Une concentration excessive de l'emploi en Île-de-France constitue un risque indéniable d'étalement résidentiel dans les régions voisines, pour simplement répondre à la demande en logement correspondant aux emplois nouveaux.

Nous rejetons cette stratégie de développement car il est exclu de construire à nouveau « Paris et le désert français » !

Nous rejetons cette stratégie de développement car le projet Grand Paris n'est pas compatible avec notre vision d'un aménagement durable, respectueux des grands équilibres, tel que nous le mettons en œuvre à la fois collectivement (dans la C8) et dans nos propres stratégies régionales (schémas régionaux de développement économique, schémas régionaux d'aménagement du territoire, SDRIF, etc.).

Si l'Île-de-France doit rester un formidable moteur de développement économique pour les régions du Bassin parisien, cette force d'entraînement économique ne doit pas se traduire par une concentration des richesses sur quelques pôles, sans effet sur l'ensemble de nos territoires, au risque de renforcer les inégalités. Au contraire, il nous apparaît essentiel de valoriser les potentialités et les synergies de développement qui accompagnent le confortement des pôles de compétitivité à l'échelle du Bassin parisien.

## Conclusion

Le projet de réseau de transport du Grand Paris promeut le développement radical et autoritaire de quelques pôles au détriment de l'ensemble de nos territoires. Il va à l'encontre de la construction de villes durables, plus riches en emplois, commerces, logements et équipements publics, où la mobilité est facilitée pour tous, et d'un environnement préservé. Il repose sur des hypothèses irréalistes et son coût démesuré met en péril l'amélioration de notre réseau de transport d'aujourd'hui et de demain.

Nous, Présidents des Régions du Bassin parisien, représentant 25 millions de nos concitoyens, mettons en œuvre des politiques de développement équilibrées, justes et respectueuses de l'environnement. Nous avons défini un cadre collectif pour l'aménagement de nos huit Régions et entendons poursuivre sa concrétisation. Nous invitons l'État à nous accompagner dans notre ambition et à revoir profondément le projet présenté par la Société du Grand Paris dans son dossier du maître d'ouvrage : ce projet doit être à l'écoute des habitants, crédible financièrement, respectueux des collectivités régionales ainsi que des politiques de développement du territoire qu'elles portent et mettent en œuvre.