

15 NOVEMBRE 2010

COMPTE-RENDU DE LA REUNION THEMATIQUE DE PARIS

Type de réunion :	Réunion thématique : « l'intermodalité sur le Réseau de Transport du Grand Paris »
Date de la réunion :	15 novembre 2010
Lieu de la réunion :	Paris

### *Introduction et rappel du cadre législatif*

**Claude BERNET** rappelle les objectifs et les fondements législatifs du débat public tel qu'il est formellement organisé afin que le public soit informé des grands projets d'infrastructure et qu'il participe à l'élaboration de ces projets. Cela entraîne des dispositifs coûteux – un des reproches souvent fait au débat public –, et longs, mais dans la pratique, la construction se fait et des tendances nettes se dessinent. Comme tous les débats publics, celui-ci s'étale sur 4 mois donnant lieu à plus de cinquante réunions publiques qui ne sont pour autant pas le seul moyen de participer au débat. Si la majorité des réunions sont locales, l'organisation de réunions thématiques a été jugée nécessaire sur les thèmes horizontaux comme celui de ce soir : « l'intermodalité sur le Réseau de Transport du Grand Paris (RTGP) ». En l'occurrence, l'intermodalité est un des principes même de la loi qui, dès l'article 1<sup>er</sup>, précise que le RTGP doit respecter les principes de l'intermodalité et des interconnexions. Pour autant, l'intermodalité ne se décrète pas, elle se réalise et la CPDP propose donc d'aborder les objectifs qu'il faudrait se donner pour « réussir l'intermodalité ». *Sont présents, outre les nombreux membres de la commission, le maître d'ouvrage qui expliquera son projet notamment du point de l'intermodalité, mais également un spécialiste, Jean-Louis HELARY, directeur du CERTU à Lyon (CERTU.fr) et, pour répondre aux questions de la salle, des représentants de tous les acteurs de l'intermodalité traditionnelle – RATP, SNCF, RFF, ADP – et des modes doux – vélo, marche, etc.*

### *Présentation du projet « Réseau de transport public du Grand Paris » par la SGP*

**Didier BENSE** rappelle les lignes de force qui ont guidé la conception de ce réseau. Les territoires desservis correspondent à une vision stratégique de l'Île-de-France, et ont été choisis pour leur potentiel de développement et leurs réserves foncières. La proposition de double rocade retenue « prend le large » et couvre un territoire vaste, le RTGP se voulant le projet d'une métropole intense, rapide et répondant à l'évolution de la mobilité, notamment de banlieue à banlieue avec transfert modal. Ce réseau – constitué de deux rocades et d'une ligne transverse, reliant les aéroports et passant par trois gares TGV – modifiera drastiquement l'offre de transport de la région, « dessaturera » le réseau existant et sera accessible depuis toute l'Île-de-France grâce aux interconnexions d'ores et déjà prévues. Le réseau sera utile puisque le trafic prévisionnel à la mise en service est de 2 millions de voyages et pourra accueillir jusqu'à 3 millions de personnes par jour. 85 % des gares sont déjà interconnectées avec les autres réseaux. Il rappelle que le projet concilie ce qui pouvait sembler contradictoire et propose un réseau « rapide, mais accessible » ; en effet, la rapidité implique des gares éloignées les unes des autres, et l'accessibilité, que ces infrastructures d'accueil soient insérées dans un réseau de proximité et que leur zone d'attractivité dépasse leur immédiate proximité. C'est là un des enjeux majeurs de l'intermodalité. Pour éclairer le débat, il lui semble que la mobilité se doit d'être abordée sous toutes ses formes. En 2035, horizon pris en compte pour l'élaboration du RTGP, la demande de déplacement aura augmenté de 15 à 20 % : une nouvelle infrastructure est donc une nécessité absolue. Il ajoute qu'un déplacement est souvent constitué de plusieurs modes de transport et on constate, pour rejoindre les gares, une prédominance de la marche à pied, premier mode de rabattement, loin devant tous les autres, notamment dans les zones denses. D'autres stratégies se déploient dans les zones moins denses et plus périphériques avec l'usage des bus, tramways et voitures ; le vélo restant un moyen de rabattement peu utilisé. Les études ont montré que pour le RTGP, le moyen de rabattement le plus utilisé sera le réseau ferré lourd, puisqu'il sera utilisé par environ 50 % des utilisateurs, sans pour autant que les Franciliens abandonnent les modes doux pour rejoindre les points multimodaux que seront les gares. Plus spécifiquement, concernant les piétons, un des leviers pour encourager ce mode particulièrement écologique, économique et naturel est la densification des logements et emplois à proximité des gares, mais bien sûr aussi la création d'aménagements sûrs et confortables pour tous les âges de la vie, ainsi qu'une certaine visibilité de la gare dans la ville et le quartier. Ceci dépasse largement la compétence de la Société du Grand Paris (SGP), nécessitera des discussions dans les territoires et passera par le nouvel outil que sont les contrats de développement territoriaux. Pour le vélo, les chiffres montrent qu'il est très faiblement utilisé, vraisemblablement du fait du faible développement des pistes cyclables et des possibilités de stationnement dans les gares. Il y a 7 500 places en Ile-de-France, là où il y a plus de 110 000 places pour les voitures, alors qu'il existe des gares – par exemple

au Japon – où il y a plus de 10 000 places de stationnement réservées aux vélos. La SGP est évidemment favorable à l'installation de « parcs-vélo » dimensionnés aux besoins des populations locales, mais là encore, elle ne réalisera pas cela seule, mais en cohérence avec une politique d'aménagement volontariste sur des zones de 3 à 5 km autour des gares. Quant aux bus et transports en commun en site propre, dans beaucoup de cas, les gares du RTGP bénéficieront de dessertes d'ores et déjà organisées. L'occasion devra cependant être saisie de penser en profondeur l'accessibilité des gares pour en tirer tout le potentiel. Pour le reste, la SGP ne souhaite évidemment pas opposer le transport en commun et l'usage des véhicules particuliers, car bien souvent, ils permettent de combler le chaînon manquant. Peut-être faudra-t-il cependant miser davantage sur des nouvelles pratiques comme le covoiturage ou la voiture en libre service. À cet égard, la loi demande à la SGP de faire des propositions d'implantation, mais là encore, le travail devra se faire avec les communes et partenaires pour évoquer par exemple les voies d'accès, mais aussi la tarification. Ces projets auront à trouver leurs financements et modèles économiques propres. Enfin, pour fluidifier les déplacements qui passeront par le RTGP, il faudra veiller à construire des interconnexions soignées. La correspondance est en effet ressentie comme un obstacle par les usagers. L'intégration à travers une tarification lisible, une prise en compte dans l'abonnement et une absence de barrière à chaque fois où ce sera possible, une communication interconnectée et multimodale sont autant de pistes à ne pas négliger à l'échelle du territoire.

**Jean-Louis HELARY** donne alors quelques définitions rappelant que l'intermodalité renvoie au « recours par un individu, au sein d'un même déplacement, à plusieurs modes de transport ». Curieusement, la marche n'est pas prise en compte et seuls sont considérés dans les enquêtes menées, les modes motorisés. Les principaux enjeux de l'intermodalité sont la gouvernance et la juxtaposition des AOT – autorité organisatrice du transport –, l'organisation et la hiérarchisation entre modes, l'organisation des points de rupture de charge, l'information multimodale et la billettique – parfois particulièrement complexe à mettre en place dans la pratique, du fait notamment de la multiplicité des interlocuteurs – et enfin, les questions d'aménagement de l'espace qui tournent autour des questions de densité (qui ne peut pas être la norme partout). En France, 75 % des permis de construire sont délivrés hors de toute procédure d'urbanisme et en grande majorité dans des communes de moins de 2 000 habitants. Les dernières enquêtes montrent que les déplacements intermodaux – au moins en province – sont très peu nombreux, car les déplacements sont courts et réalisés pour des motifs obligés et parce que les publics concernés par l'intermodalité habitent en couronne métropolitaine plutôt qu'en ville. L'intermodalité ne s'exprimant pas seulement par rapport aux modes de transport collectif – elle permet aussi d'éviter un nombre considérable de voitures en ville –, il est important de ne pas oublier d'intégrer aux réflexions les gestionnaires de voiries. La place de la voiture est en effet primordiale et les effets seront d'ailleurs vraisemblablement plus lisibles sur les territoires extérieurs à la double rocade que sur ceux qu'elle entoure.

### *Débat avec la salle*

---

*Trois sujets principaux seront abordés au cours de la soirée : les interconnexions entre grands réseaux qui se vivront essentiellement dans les gares, mais pourquoi pas aussi sur les voies elles-mêmes ; l'interconnexion de proximité qui rendra, ou non, efficace l'irrigation du territoire et le rabattement vers le réseau ; et enfin, les conditions socio-économiques de l'intermodalité essentiellement traduite dans la tarification et la communication.*

#### ➤ **Interconnexion entre grands réseaux**

**Daniel MOURANCHE** est heureux que le projet du Grand Paris permette enfin de voir globalement et loin ce que ne permettait plus le réseau existant, mais il regrette l'orientation « aéroport » qui a primé sur la prise en compte des gares TGV alors qu'il est vraisemblable qu'en 2035, l'ouverture de Paris et de la France, ne serait-ce que pour des préoccupations de développement durable, passera davantage par les gares que par les aéroports. Pourquoi ne pas avoir intégré au projet une rocade de grande couronne de gares TGV ? **M. LECONTE**, RFF, rappelle qu'un cahier d'acteur a été rédigé qui développe largement l'articulation du réseau GP et du réseau grande vitesse qui peut, en complémentarité avec la grande rocade, contribuer à diffuser dans la région les effets de la grande vitesse et désengorger certaines gares parisiennes en cul-de-sac qui, à terme, ne pourront pas absorber tous les trains que pourraient générer la croissance de l'offre nationale. Cela a d'ailleurs d'ores et déjà poussé à réfléchir à un réseau maillé avec des voies « mélangées » côté est de la région. **Michel LEBOEUF** développe alors la stratégie de la SNCF pour les TGV en Ile-de-France, confirmant la saturation des gares de Paris qui pourrait conduire à empêcher le développement de l'offre nationale. Trois gares périphériques ont été créées (Roissy, Marne-la-Vallée et Massy) et quelques autres sont également utilisées. Cela fonctionne très bien et nombreux sont ceux des 12 millions de Franciliens qui préfèrent désormais prendre le TGV depuis une gare hors de Paris. Rapprocher le TGV des Franciliens sera donc une stratégie structurante et il est estimé qu'il faudrait environ 10 gares sur le territoire. Il ajoute qu'à Paris, 75 % des usagers du TGV ont pris, avant, un autre moyen de transport en commun, alors qu'ils ne sont que 40 % en périphérie. On devrait pouvoir

faire mieux ! Il est donc particulièrement important que les gares TGV soient très bien reliées au reste du réseau. Une forte synergie de ces TGV qui « toument autour de Paris avant de s'échapper en province » est attendue avec le RTGP. **M. LECONTE** estime qu'il s'agit là d'une question très prospective, mais l'idée d'une « rocade » de ce type est à l'étude. **Didier BENSE** évoque à cette occasion le fait qu'il est difficile de se connecter à ce qu'on ne connaît pas encore, et **Claude BERNET** souligne à cette occasion l'importance de ne pas réfléchir seulement à « l'intermodalité du présent », mais aussi à celle du futur.

Interpelé sur la gare d'Orly, **M. LECONTE** précise que ladite gare est prévue dans le projet « d'interconnexion sud » et devra entre autres permettre de séparer les flux de trains à grande vitesse sans passer par Paris et sans utiliser des lignes utilisées par le RER et le fret, car des contraintes de service trop différentes cohabitent mal. La localisation définitive n'est cependant pas encore décidée et cela fera d'ailleurs l'objet d'un débat public spécifique, avec une réunion commune avec ce projet le 13 janvier. **Olivier QUETARD**, dont l'association ADOR vient d'adresser un cahier d'acteur, estime lui aussi que la gare d'Orly mériterait d'être localisée sur la plateforme aéroportuaire afin de pouvoir mutualiser les offres de transport.

Plusieurs fois évoquée, l'éventuelle utilisation mixte des lignes est estimée peu pertinente par **Didier BENSE** du fait que, comme pour le fret d'ailleurs, les notions de service sont trop différentes et que les contraintes générées ne sont pas compatibles avec les besoins d'un trafic TGV. À ce stade, la réflexion est clôturée, ce que regrette tout de même **Michel LEBOEUF** pour qui la possibilité de l'utilisation de la ligne verte par le TGV mérite attention, tant cette ligne diffère de la ligne rouge très fréquentée, avec des interstations beaucoup plus rapprochées, et qui traverse des territoires très peuplés. Cette mixité qui pourrait être préparée serait de nature toute différente d'une mixité subie – qu'on expérimente par exemple sur la ligne C du RER où le TGV a été ajouté après le RER et le fret.

**Michel VALACHE**, de la CCIP, indique que les chefs d'entreprises attendent du Grand Paris qu'il résolve la problématique du transport vers le lieu de travail, stigmatisé comme un frein important à leur développement. Ainsi, le projet du Grand Paris devra aller de pair avec les projets du contrat Etat-Région qui doivent être menés en parallèle afin d'aller au bout du maillage et de l'interconnexion des réseaux. Il évoque alors des zones d'activité économique délaissées – car inaccessibles – en Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne, la carence autour du parc d'exposition de Villepinte, et les demandes d'optimisation des interconnexions. **Didier BENSE** partage l'idée qu'il faut évidemment poursuivre les projets en cours – le dossier du MO les cite d'ailleurs – et convient qu'il serait préférable, par exemple à Orly, de concentrer accès TGV, réseaux existants et RTGP au cœur de l'aéroport.

Alors que l'offre de transport dans Paris intramuros s'inscrit dans un diamètre de 12 km, on souhaite désormais proposer une offre sur un diamètre de 50 km ; **Michel DRUBAY** aimerait connaître la hiérarchie entre les services de transport pour satisfaire les deux types de besoins complémentaires qui se dégagent. Il lui semble qu'il ne serait d'ailleurs pas pertinent que les mêmes opérateurs assurent le déplacement grande vitesse et le « cabotage ». **Christian COCHET** revient sur la « désaturation » des réseaux existants qui appelle des actions à court terme pour redonner fluidité et respiration aux réseaux franciliens qui, pour certains, atteignent leur limite, et qui conduit à s'interroger à plus long terme sur l'état que devra avoir atteint le réseau actuel pour que la fluidité que souhaite apporter le RTGP puisse être propagée sur l'ensemble du réseau. **Didier BENSE** insiste sur le formidable effet protecteur de la boucle du Grand Paris sur les réseaux existants, notamment parisiens, puisqu'on y intercepte les voyageurs qui peuvent contourner Paris. *Sur le fond, on s'interroge sur la manière d'irriguer entre les gares, sachant qu'il semble préférable d'aller vite entre deux gares et de faire le dernier tronçon avec un autre moyen de transport.* **Yves RAMETTE** est d'ailleurs d'avis que le RTGP ne peut fonctionner de manière optimale que s'il est bien maillé, et ce, avec des réseaux qui, eux aussi, fonctionnent bien, avec des nœuds de maillage où l'on gère bien des flux de voyageurs importants, avec notamment des couloirs de correspondances clairs.

#### ➤ **L'intermodalité locale**

**Lionel FAVIER**, cycliste, heureux que les travaux du tramway 7 commencent enfin, avec l'aménagement cyclable qui va avec, regrette de n'avoir été entendu lorsqu'il demande que l'aérogare d'Orly y soit raccordé et soit rendu accessible aux cyclistes. Il rappelle que la plateforme n'accueille pas seulement des voyageurs, que c'est un pôle d'emploi important, et Roissy plus encore. **Bruno MAINGON**, ADP, répond que les réseaux de voirie des aéroports ont des caractéristiques plutôt autoroutières, mais qu'il est réfléchi au parcours des vélos sur les plateformes en coordination d'ailleurs avec l'accès au transport en commun. Parallèlement, **Maryvonne NOËL**, de la Fédération pour les circulations douces en Essonne, s'étonne qu'on parle toujours prioritairement des grandes voies ferrées qui trouvent finalement plus facilement place, ingénierie, et financement que des petites pistes cyclables. Elle ajoute qu'en grande couronne, les chiffres montrent que tout reste à faire en matière de transfert entre la voiture et les modes doux ou transports en commun, alors que c'est le lieu de tous les grands enjeux urbains (logement, vente en entrepôt, logistique, etc.). Compter sur les initiatives locales pour fédérer des projets structurants lui semble un peu léger. **Hubert PEIGNE** remarque que dans les pays où le vélo est plus développé, cela résulte de dizaines d'années de politique volontariste. Il faut donc démarrer tout de suite. La place de la voiture est par ailleurs difficile

à réduire, car dans les territoires, « marchabilité » et « cyclabilité » ont été fortement réduites au cours des dernières années. Il ajoute qu'il y a peu d'exemples dans le monde de très grandes villes où l'usage du vélo est fort, mais il croît partout. À Copenhague par exemple, où les habitants sont 35 % à faire usage quotidien du vélo, on avance que c'est parce que ce moyen de locomotion est sûr, commode, pas cher et rapide. Ces considérations concrètes guident leurs décisions plus que des considérations environnementales de plus long terme. En Hollande, ils sont 35 % à venir à la gare en vélo, en Allemagne autour de 15 %, là où en France le taux est plutôt de 1 à 3 % des usagers ! Il semble donc utile de réfléchir aux services qui pourraient être offerts à ceux qui pourraient être tentés d'utiliser le vélo et construire un « système vélo » attrayant, avec notamment une réelle continuité des itinéraires.

**Michel MERCADIER** aimerait comprendre comment se font les arbitrages en matière d'intermodalité. Va-t-on renvoyer aux maires la question des bus, comme on leur renvoie la question des pistes cyclables ? **Carmello PICCIOTTO** demande également si la SGP a réfléchi à implanter des tramways sur les routes nationales. **Didier BENSE** confirme que ces types de projets – qui ne sont pas du ressort de la SGP – peuvent être parfois des réponses plus adaptées au transfert modal que le RTGP. *Sur le fond, la salle exprime cependant une interrogation forte, à savoir : à trop favoriser les déplacements longue distance, notamment en misant sur la vitesse, ne va-t-on pas dans le mauvais sens ? Les réseaux autoroutiers en seraient la preuve...*

➤ **les conditions économiques et financières de l'intermodalité**

**Maryvonne NOËL** intervient pour rappeler que dans la grande couronne, les habitants sont des contribuables comme les autres, alors que le service de transport qui leur est rendu est médiocre. Elle aimerait notamment savoir comment, en matière de tarification, les efforts sont répartis entre les différents intervenants. Pour **Marc PELISSIER**, de l'association des usagers, ce qui prime, plus que le prix en tant que tel, est bien le rapport qualité/prix et c'est vrai qu'en grande couronne, l'offre est faible. Remettre à niveau l'offre actuelle sera prioritaire. Il indique que les demandes les plus fréquentes sont de travailler sur les tarifications occasionnelles et les correspondances intermodales « bus-train » notamment. Le STIF y réfléchit, mais il lui semble important de préserver une spécificité au déplacement local, qui doit être accessible à un tarif plus attractif que les déplacements plus longs qui coûtent davantage à la collectivité. **Thierry DELARBRE** confirme que la tarification est un choix éminemment politique sur lequel il n'a pas de commentaire à faire, mais suggère par contre de s'interroger sur les raisons qui poussent les usagers à prendre la voiture qui permet un trajet de bout en bout, sans rupture physique, malgré le coût. Peut-être aussi le véhicule est-il perçu comme une bulle de protection et de confort, importante pour l'individu. On devra en tenir compte, accepter qu'on est dans le paradoxe, réfléchir aux comportements collectifs et individuels sur le confort, le temps social, la sécurité – le pédibus par exemple, où un parent emmène un groupe d'enfants à pied, en les tenant par la main, en sécurité à l'école, pourrait être plus couramment utilisé... Globalement, l'enjeu serait de passer des usages subits à des usages choisis. Quant à la communication, c'est un élément qui peut permettre de réduire les nuisances dues aux ruptures de charges, la continuité de l'information compensant alors les ruptures de charges même si, à ce jour, le « temps réel » n'est pas encore acquis et que donc les perturbations sont difficilement transmissibles de manière à ce que des stratégies de détournement individuelles puissent être efficacement mises en œuvre. À cela s'ajoute le fait d'ajuster des horaires entre différents opérateurs, de guider d'un arrêt de bus à une gare... Plus généralement, il suggère de ne pas raisonner uniquement « avec nos yeux d'aujourd'hui », de s'attacher à un horizon plus lointain et rappelle notamment deux éléments à caractère sociologique qui ne doivent pas être oubliés : le vieillissement des populations et l'obésité qui impacteront nécessairement les infrastructures prévues. **Une question écrite** suggère de travailler à un logiciel qui animerait un site commun à tous les opérateurs. **Yves RAMETTE** confirme qu'il reste des progrès à faire dans ces domaines, notamment en matière de coordination, alors que **Jean-Paul MALLERET** signale l'existence du site « transport-idf.com » qui reprend l'offre de transport de la région, animé par le STIF et dont la base de données est nourrie chaque jour par tous les opérateurs de transport de la région.

**Bruno RACINE** aurait aimé des précisions sur l'interconnexion et l'articulation entre le projet du Grand Paris et Arc Express qui n'a pas été évoqué. **Claude BERNET** répond que chacun des deux projets fait l'objet d'un débat public distinct, mais avec une dizaine de dates communes où les maîtres d'ouvrages se rencontrent face au public. Les conclusions de ces débats seront concomitantes et il reviendra aux autorités de tutelle d'arbitrer. **Didier BENSE** confirme que tels que présentés, les deux projets ne pourront pas être réalisés entièrement chacun, compte tenu du coût et du fait que 70 % du trajet d'Arc Express est compris dans le trajet GP. Par conséquent, il faudra qu'un projet commun émerge et qui sera évidemment interconnecté. Entré dans cette phase de réflexion et de débat avec un « esprit de convergence », il ajoute qu'il n'y a finalement qu'à l'Est que les deux projets diffèrent fondamentalement, avec des objectifs plus difficilement conciliables, ce qui conduira peut-être à la coexistence de réseaux complémentaires.

**Claude BERNET** clôt la réunion et remercie les participants.