

Novembre 2010

CHAMBRE RÉGIONALE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE PARIS-ÎLE-DE-FRANCE



Établissement public dirigé par 36 chefs d'entreprises bénévoles, la Chambre régionale de commerce et d'industrie (CRCI) Paris-Île-de-France exerce deux missions

principales :

- l'animation du réseau des quatre CCI de Paris - Île-de-France : la CCI de l'Essonne, la CCI de Paris, la CCI de Seine-et-Marne et la CCI de Versailles Val- d'Oise/Yvelines (élaboration de la stratégie régionale d'accompagnement des entreprises, organisation de la mutualisation des moyens, gestion de la collecte de la taxe d'apprentissage, organisation de colloques régionaux, information sur l'actualité régionale...);
- l'expression des intérêts et des positions des entreprises auprès des institutions et des pouvoirs publics sur les dossiers de portée régionale (Schéma Régional de Développement Économique et d'Innovation, Plan de Transports, Grand Paris...).

Son Bureau, présidé par Pierre SIMON, également président de la CCI de Paris, est composé de 10 membres, Présidents de CCI et des délégations qui représentent les 593 000 entreprises franciliennes et leurs salariés.

Son budget en 2010 est de 3,8 millions €.

CHAMBRE RÉGIONALE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE PARIS - ÎLE-DE-FRANCE

7 rue Beaujon - 75008 Paris
galitzine@paris-iledefrance.cci.fr
Tél. : 01 55 37 67 95
www.paris-iledefrance.cci.fr

La CRCI Paris – Île-de-France souligne et approuve les principaux atouts du projet de transport public par métro automatique du Grand Paris.

Des atouts qui concernent :

- l'aménagement du territoire régional : le projet conforte le principe de l'aménagement multipolaire du territoire de l'Île-de-France et donne une vision et une ambition au Grand Paris,
- l'ouverture de la région sur le monde : le projet ouvre la région sur le monde et en particulier ses pôles économiques et ses clusters,
- la réalisation de 70 000 logements par an à l'horizon 2030, grâce à un partenariat qui devrait se développer entre l'État et les collectivités territoriales, dans le cadre des contrats de développements territoriaux autour des futures gares,
- le développement économique durable des entreprises : le projet contribuera au développement économique durable des entreprises et des territoires en favorisant les mises en relation des hommes et des savoirs,
- le transport des salariés : le projet contribuera à améliorer la fluidité de la plupart des déplacements quotidiens, notamment les déplacements en rocade entre les pôles d'emploi et les pôles d'habitat.

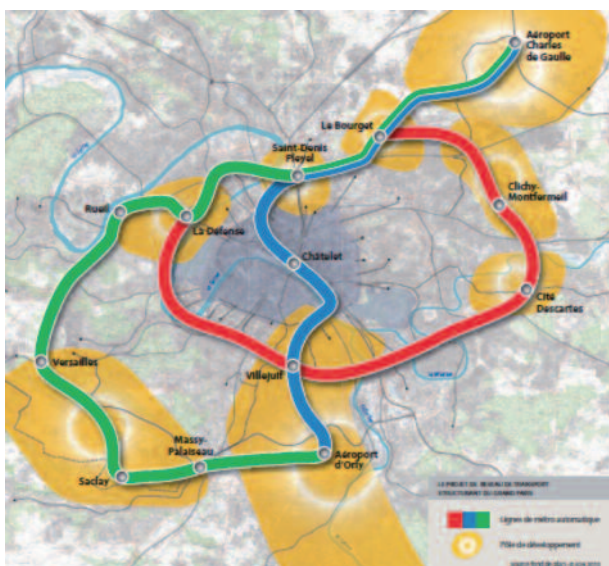
La CRCI présente quatre demandes au Maître d'ouvrage, la Société du Grand Paris :

- que la desserte du plateau de Saclay soit indissociable du Grand Paris, en raison de son exceptionnel potentiel scientifique, technologique et entrepreneurial dont l'ensemble des entreprises de la région pourront bénéficier avec le métro du Grand Paris,
- que la boucle centrale du métro automatique du Grand Paris et Arc Express fassent partie d'un même et unique projet,
- que les ressources nécessaires au financement de l'investissement et du fonctionnement du futur réseau de métro automatique soient précisées,
- que des mesures complémentaires au projet du Grand Paris améliorent la desserte du Val d'Oise et de la Seine-et-Marne.

La CRCI approuve les 4 principaux atouts du projet de transport public du Grand Paris

I- Le projet conforte le principe de l'aménagement multipolaire du territoire de l'Île-de-France et, donne une vision et une ambition au Grand Paris

1- Il dessert 8 grands pôles économiques à fort potentiel et crée ainsi les conditions du développement accéléré de leurs activités, de leurs emplois et de leur habitat, dont bénéficiera l'ensemble de la région. Les 8 grands pôles économiques, ou « clusters » à fort potentiel, dont certains sont à vocation mondiale, seront reliés entre eux ainsi qu'aux aéroports et aux gares TGV. Ils constitueront de véritables points d'ancrage du développement de l'innovation, des entreprises, des emplois, de l'habitat et des services. Leur mise en relation favorisera les synergies et les projets collaboratifs.



2- Il dessert également une grande partie du territoire régional, avec 40 gares nouvelles qui deviendront des pôles territoriaux de développement.

Les principales gares deviendront les points d'ancrage des futurs pôles de développement territorial, et bénéficieront des contrats de développement territorial signés entre l'État et les collectivités. Ces contrats devront notamment organiser la proximité fonctionnelle entre emplois, logements et services.

3- Il fixe des objectifs ambitieux de croissance de l'offre de logements.

Le projet fixe des objectifs ambitieux de construction de logements autour des futures gares.

Le but est de contribuer à la réalisation de 70 000 logements par an à l'horizon 2030, avec la préoccupation constante d'organiser la proximité entre emplois et logements pour diminuer les motifs de déplacements.

4- Il désenclave certains territoires marginalisés.

Il s'agit notamment des territoires situés à l'est de la Seine-Saint-Denis qui :

- ne bénéficient d'aucune desserte en mode lourd, pour certains territoires,
- ont besoin d'une impulsion forte, pour s'insérer pleinement dans le tissu économique et social.

II- Le projet ouvre la région sur le monde et en particulier ses pôles économiques et ses clusters

Les entreprises ont besoin de pôles économiques forts et de clusters pour créer des synergies et se développer. Les pôles économiques et clusters ont besoin d'être mis en réseau et de

s'ouvrir sur le monde.

En assurant les liaisons avec les aéroports et les gares TGV, le projet de métro du Grand Paris répond à ces besoins.

III- Le projet contribue au développement économique durable des entreprises et des territoires

1- L'économie et l'emploi

Le projet est un atout décisif pour les entreprises et leurs salariés :

- il favorise les échanges entre :
 - les acteurs de l'innovation et de recherche,
 - les universités et les écoles,
 - les entreprises ;
- il dessert et met en relation :
 - huit grands pôles économiques à vocation mondiale dont les spécialités sont complémentaires et qui :
 - ouvrent la voie à des activités d'avenir dans l'industrie et les services,

- sont identifiés comme moteurs économiques de l'Île-de-France,
- et les principaux bassins d'emploi et d'habitat ; ce qui améliorera la qualité de vie des salariés.

2- L'environnement

Le métro automatique favorisera le report modal de la voiture particulière vers les transports en commun, particulièrement pour les déplacements de banlieue à banlieue. En outre, il s'insérera dans l'environnement de façon optimale du fait de sa conception principalement en mode souterrain.

IV- Le projet contribuera à améliorer la fluidité de la plupart des déplacements quotidiens des salariés

Grâce à sa conception en une double boucle autour de l'épine dorsale de la ligne 14, le projet de réseau de métro automatique concourra à l'amélioration des déplacements quotidiens des salariés par :

1- La mise en réseau de toute l'agglomération

Plus de 85 % des nouvelles gares du réseau du Grand Paris seront en correspondance avec un autre mode ferroviaire ou en site propre existant ou prévu.

Les correspondances seront en effet nombreuses avec :

- huit gares TGV existantes ou projetées,
- les lignes de RER et Transilien, ce qui améliorera l'accessibilité des départements de la grande couronne.

2- Des déplacements de banlieue à banlieue, plus directs et rapides, sans passer par le centre de Paris

Cette dimension du projet est d'autant plus importante que :

- les déplacements de banlieue à banlieue représentent 70 % des déplacements motorisés,

- 80 % des déplacements de banlieue à banlieue s'effectuent en voiture,
- 10 % des utilisateurs du métro passent par Paris pour aller d'une banlieue à une autre.

3- Une accessibilité des territoires plus fluide et une diminution des temps de transport

Les temps de trajet seront réduits pour des liaisons jusqu'à présent mal desservies par le réseau existant.

L'amélioration de l'accessibilité pourra concerner indirectement des secteurs de grande couronne comme le sud du Val-d'Oise qui pourra accéder à des bassins d'emplois et de population élargis.

4- La désaturation du réseau ferré (métro, RER, Transilien) dans la zone centrale de l'agglomération

Le report de trafic vers le métro automatique se situerait en moyenne autour de 10 à 15 % du trafic de la zone centrale, en correspondance avec le réseau de transport du Grand Paris.

La CRCI Paris – Île-de-France présente au maître d'ouvrage 4 demandes et sollicite sa position :

I- Demande n° 1 : que la desserte du plateau de Saclay soit indissociable du Grand Paris, car son exceptionnel potentiel scientifique, technologique et entrepreneurial est indispensable au développement de l'ensemble des entreprises de la région

1- Le cluster de Paris-Saclay, regroupe en effet un exceptionnel potentiel de recherche, de formation et d'entrepreneuriat.

Son développement :

- apportera les fondamentaux du développement scientifique, économique et managérial du Grand Paris,
- attirera les acteurs français et internationaux de l'innovation, et favorisera la création d'entreprise et les investisseurs internationaux.

2- La desserte du cluster Paris-Saclay par le métro automatique est une condition déterminante de la réussite du Grand Paris.

En effet, elle mettra en capacité le cluster Paris Saclay :

- d'atteindre ses objectifs à l'horizon 2020, qui sont les suivants :
 - 12 000 chercheurs et enseignants-chercheurs, 31 000 étudiants, et une production scientifique au meilleur niveau mondial,
 - 190 000 habitants,
 - 130 000 emplois supplémentaires ;
- d'être en prise directe avec le reste du monde par une liaison rapide avec les aéroports internationaux,
- de s'inscrire dans une synergie avec les autres pôles du Grand Paris :
 - de recherche et d'innovation que sont la vallée des Biotechnolo-

gies, le Campus de la cité Descartes et de Marne-la-Vallée (130 000 emplois, 1 500 000 m² de bureaux),

- d'investissement : la Cité Financière de la Défense - Seine Arche (150 000 emplois),
- du pôle d'Orly : 173 000 emplois dont 27 000 sur la Plateforme aéroportuaire, 18 000 établissements dont 38 de plus de 500 salariés.

3- La réalisation des trois lignes du réseau de transport public du Grand Paris est un objectif à préserver :

Réaliser les trois lignes du projet de réseau de transport conditionne la cohérence d'ensemble du Grand Paris, donc son efficacité. La desserte de Paris – Saclay est un maillon essentiel assurant la complémentarité entre les pôles et permettra, dans un temps rapproché, la valorisation du formidable potentiel de Paris-Saclay.

4- La ligne de desserte de Paris-Saclay pourrait également constituer la voie du bouclage à l'ouest du réseau TGV entre la Défense et Orly : les TGV de ligne Grand Vitesse Paris – Normandie pourraient ainsi rejoindre le réseau TGV Ouest et Sud.

II- Demande n° 2 : que la boucle centrale du réseau de transport du Grand Paris et Arc Express fasse partie d'un même et unique projet

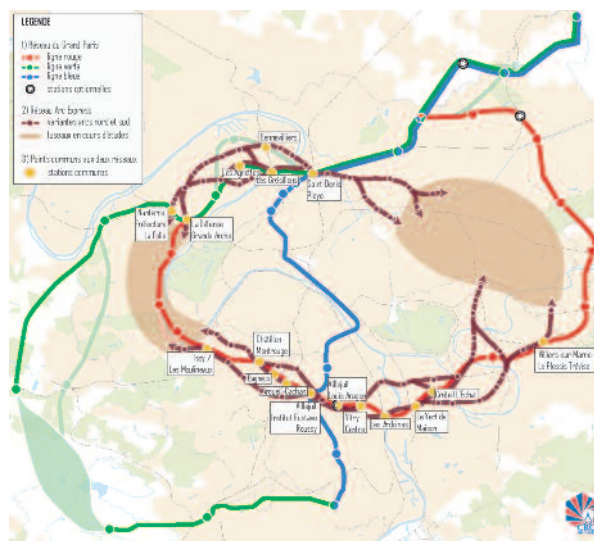
Comme le montre la carte ci-contre :

- près de 70 % du tracé des deux arcs, s'inscrivent dans les mêmes fuseaux que le métro du Grand Paris,
- sur l'arc Sud, le tracé et les gares sont largement compatibles : 11 stations sur 19 sont communes,
- Sur l'arc Nord, 6 stations sont communes aux deux projets, sur un total de 15 à 17.

Dès lors, la demande que la boucle centrale du Grand Paris et Arc Express fassent partie d'un même projet peut être satisfaite. L'objectif est que les fonctionnalités des deux arcs Express, soient assurées par la boucle centrale du métro automatique du Grand Paris et que réciproquement les performances et l'attractivité du métro automatique du Grand Paris soient préservées.

Cela suppose que :

- le nombre de stations de la boucle centrale de Grand Paris, le long des tracés des arcs nord et sud, permet de répondre aux besoins prioritaires de la desserte locale prévue par Arc Express,



- mais que des dessertes semi-directes soient assurées par le métro automatique afin de préserver les performances du Grand Paris.

III- Demande n° 3 : que les ressources nécessaires au financement de l'investissement et du fonctionnement soient précisées

- Il importe que le plan de financement de l'investissement soit défini en amont de l'engagement du projet.
- Il en est de même du chiffrage du coût de fonctionnement, de son financement et de la tarification.

IV- Demande n° 4 : que des mesures complémentaires au projet du Grand Paris améliorent la desserte du Val d'Oise et de la Seine-et-Marne

Pour améliorer la fluidité d'une grande partie des déplacements quotidiens, le projet de réseau du Grand Paris doit être complété par des mesures améliorant la desserte du Val d'Oise et de la Seine-et-Marne telles que :

- le prolongement de la tangentielle Ouest jusqu'à Cergy, qui serait

- en correspondance avec le prolongement d'Eole,
- l'achèvement des infrastructures routières comme le bouclage de la Francilienne,
- la réalisation d'un programme ambitieux de parcs-relais en grande couronne pour inciter au report modal.

Conclusion

Le réseau de métro automatique du Grand Paris créera les conditions d'un aménagement multipolaire du territoire de l'Île-de-France et donnera une vision et une ambition au Grand Paris : l'attractivité internationale de la métropole sera renforcée, le développement économique durable des entreprises sera favorisé et les salariés apprécieront le renouveau de leur qualité de vie.

Dans la réussite du projet Grand Paris, le cluster de Paris-Saclay tient une place déterminante. Assurer sa desserte par le métro automatique valorisera son exceptionnel potentiel scientifique, technologique et entrepreneurial dont l'ensemble de la région bénéficiera. Son effet structurant doit être reconnu et les moyens financiers correspondants mobilisés. À cet égard, il est demandé si cette infrastructure pourrait également assurer le bouclage ouest des TGV, ce qui en améliorerait encore la justification.

Enfin, il est proposé que les deux arcs nord et sud d'Arc Express et la boucle centrale du projet du Grand Paris fassent partie d'un même et unique projet, dont l'implantation des stations, les modalités d'exploitation des trains et les caractéristiques du matériel roulant soient adaptées pour concilier l'objectif de desserte fine d'Arc Express et celui de desserte rapide du Grand Paris.