

CAHIER D'ACTEURS COMMUN AUX DEUX DÉBATS PUBLICS

Projet de réseau de transport public du Grand Paris et Projet Arc Express

Décembre 2010



Île-de-France Environnement (IDFE), union des associations franciliennes d'environnement, affiliée à la fédération nationale France-Nature-Environnement, regroupe directement ou à travers des unions associatives territoriales ou thématiques, 370 associations de protection de l'environnement.

Soucieuses de créer les conditions d'un développement soutenable de l'Île-de-France, IDFE et ses associations adhérentes veillent à la sauvegarde et à la mise en valeur de l'environnement et à l'amélioration de la qualité de vie sous tous leurs aspects : aménagement du territoire, urbanisme, protection du patrimoine naturel et bâti et des paysages, protection de la faune et de la flore, amélioration du cadre de vie, lutte contre les pollutions et nuisances. IDFE possède une forte équipe collégiale qui la représente auprès de toutes les collectivités de la région et édite le mensuel Liaison.

En matière de déplacements, s'inscrivant dans l'objectif de diminuer la consommation d'énergie et l'émission de gaz à effet de serre, l'action d'IDFE vise à réduire la part de l'automobile et à favoriser le recours aux moyens collectifs de déplacement et aux déplacements individuels non motorisés.

ÎLE-DE-FRANCE ENVIRONNEMENT

Dans une région aussi urbaine que l'Île-de-France, avec un cœur d'agglomération (Paris et la petite couronne) très dense et une agglomération centrale qui a tendance au fil des ans à déborder sur les espaces ruraux de sa périphérie, le besoin de déplacements, et en particulier de déplacements domicile-travail, est en croissance continue. Le dossier du Grand Paris nous annonce une prévision de croissance de la population d'ici 2035 de 1,8 million d'habitants, plus de deux fois supérieure à celle de l'INSEE pour la même période. Si ceci devait se réaliser avec les conditions des déséquilibres actuels des emplois et du coût des logements entre l'ouest et l'est de l'agglomération centrale, le besoin de déplacements risquerait de croître plus vite que l'amélioration de l'offre résultant des projets en débat public. Il est donc important, pour limiter sa croissance, d'opérer un rééquilibrage des emplois, actuellement trop concentrés à l'ouest de Paris et dans les Hauts-de-Seine, au bénéfice de l'est de la région.

IDFE considère qu'il est nécessaire de limiter la création d'emplois à l'ouest et de développer à l'est de l'agglomération centrale des pôles urbains offrant des emplois locaux suffisamment diversifiés pour engendrer un fonctionnement en bassin de vie.

ÎLE-DE-FRANCE ENVIRONNEMENT

54, avenue Edison - 75013 Paris

Tél. : 01 45 82 42 34

Site : www.idfe.org

1- Constat sur les deux projets en débat public

Les deux projets ont des objectifs nettement différents :

Pour Arc Express

C'est la réduction de la circulation automobile par l'amélioration du réseau des transports collectifs existant à l'aide d'un maillage en petite couronne des RER radiaux, des extrémités de lignes de métro prolongées et des projets de tram ou de TCSP du plan régional de mobilisation des transports.

Le PDU régional, actuellement en révision, constate que, si la place de l'automobile a notablement diminué dans Paris et sur le périurbain parisien, le trafic est en croissance sur les rocade autoroutières et l'automobile représente les $\frac{3}{4}$ des déplacements à l'intérieur de la petite couronne et entre celle-ci et la grande couronne.

IDFE considère comme essentielle l'amélioration qu'apportera une telle rocade à la vie quotidienne des Franciliens de petite comme de grande couronne travaillant dans le cœur d'agglomération. De plus elle

contribuera à désaturer les lignes RER et métro traversant Paris.

Pour le réseau du Grand Paris

L'objectif est de relier, entre eux et avec les aéroports et les gares hors Paris du réseau LGV, les huit pôles de développement économique du projet de Grand Paris. Ce projet se place dans le cadre de la politique gouvernementale de concentration supplémentaire sur la région capitale des moyens de recherche et d'innovation, comme de la population nationale. Le pari fait est que cette concentration, en renforçant la compétitivité de Paris « ville-monde » vis-à-vis de ses concurrentes, aura un effet d'entraînement pour le reste de la France.

Le « Globalization and World Cities Research Network » de l'université de Loughborough, classe les métropoles mondiales en 10 catégories en fonction des services rendus sur les plans économique, financier, juridique et infrastructurel. Si Paris est en bonne place juste derrière New York et Londres et avec d'autres comme Tokyo, Shanghai et Pékin, on ne trouve aucune des métropoles régionales françaises dans ce classement, alors que l'Allemagne, qui jouit d'une réputation flatteuse au plan mondial, y compte six villes et que la Grande Bretagne en compte quatre.

IDFE considère que la réussite du pari gouvernemental est loin d'être acquise, et qu'il risque d'affaiblir le potentiel des métropoles régionales qui se sont bien développées depuis 20 ans, et dont il faudrait au contraire renforcer le poids vis-à-vis des métropoles étrangères.



Quai Saint-Lazare

2- Le financement simultané des deux projets paraît incompatible avec les délais de réalisation annoncés

Le financement du projet Arc Express est inclus dans le plan régional de mobilisation des transports mis au point en accord entre la Région, la Ville de Paris et les départements.

Le coût du projet de réseau Grand Paris, qui n'est pas présenté avec un phasage par étapes successives, est 2,5 fois plus élevé que celui d'Arc Express. Son financement est basé sur des emprunts à long terme dont le remboursement est conditionné en majeure partie par les revenus à tirer des aménagements à réaliser autour des gares du réseau, donc qui ne seront perçus qu'au fur et à mesure de la réalisation du réseau. Même si la Société du Grand Paris n'est pas à

proprement parler une administration publique, l'État devra se substituer à elle si le financement n'est pas à la hauteur des prévisions. Les contribuables des autres régions françaises seront-ils d'accord pour contribuer fiscalement à la prise en charge d'un projet dont ils ne tireraient aucun bénéfice ?

IDFE considère que, si le délai annoncé pour la mise en service du premier tronçon d'Arc-Express semble plausible, celui annoncé pour le réseau Grand Paris (mises en service échelonnées entre 2018 et 2023) paraît assez irréaliste compte tenu de l'ampleur du projet et des modalités de financement.

3- Une définition des priorités débouchant sur un phasage des réalisations est indispensable

IDFE considère que les priorités devraient être les suivantes

Première priorité à la réalisation d'une rocade unique de petite couronne de type Arc Express réalisant le maillage maximum avec le réseau existant et reprenant dans ses parties sud et nord (de Champigny à Issy-les-Moulineaux, et de la Défense à Bobigny) le tracé et l'écartement réduit entre gares pratiquement communs aux deux projets. Pour conserver les caractéristiques d'une rocade de maillage, le projet serait complété à l'est par une branche reliant Bobigny à Champigny par Val de Fontenay, et à l'ouest par une branche tenant compte de l'existence du tram T2 pour relier Issy-Boulogne à Nanterre

Seconde priorité au prolongement de la ligne de métro numéro 14 au nord jusqu'à Saint-Denis, puis Le Bourget et Roissy, et au sud vers Villejuif, Orly et Massy.

Troisième priorité à la branche extérieure est reliant Le Bourget à Champigny par Aulnay-sous-Bois, Sevrans-Livry, Clichy-Montfermeil, Chelles et Noisy-Champs qui doit par ses pôles de développement favoriser le rééquilibrage des emplois au profit de l'est et permettre de désenclaver des villes souffrant de problèmes liés aux inégalités sociales.

4- IDFE demande l'abandon du projet de boucle extérieure sud

Une liaison par métro rapide de la Défense à Orly par Versailles, Saclay-sud et Massy aurait un coût excessif en rapport avec la prévision de fréquentation nettement plus faible que pour les autres tronçons.

IDFE considère que, s'il est de façon générale utile de favoriser l'éclosion de PME innovantes à proximité des établissements de recherche, une trop grande concentration en un même lieu d'établissements d'enseignement supérieur et de recherche de disciplines différentes reflète une conception qui est maintenant quelque peu dépassée.

Elle se ferait au détriment du pôle géographiquement proche de la vallée des biotechnologies, en transférant vers Saclay des établissements qui sont les fleurons de la Vallée Scientifique de la Bièvre.

Dans le cadre d'une conception plus multifonctionnelle du pôle de Saclay, on peut avantageusement abandonner le projet de métro rapide traversant le plateau au profit d'un dispositif de rabattement par liaisons légères (bus en site propre ou non) vers les lignes de RER améliorées encadrant le plateau (RER B dans la vallée de l'Yvette et RER C dans la vallée de la Bièvre), dispositif complété à l'est du plateau par le prolongement de la liaison métro Villejuif-Orly jusqu'à Massy où se rejoignent les deux RER.

IDFE considère que la modernisation de ces lignes de RER est une priorité de premier ordre, compte tenu aussi de l'afflux de voyageurs déjà programmé à l'horizon 2015. Par ailleurs, comme le pôle de Saclay sera complété sur le plan du développement économique par la zone de Courtaboeuf, il importe de faire aboutir le projet de TCSP Massy-Courtaboeuf.

5- Prise en considération d'autres projets

Projet SNCF de rocade des tangentiels en moyenne couronne

IDFE a pris connaissance avec intérêt de la proposition de rocade de liaisons par tram-trains capables de rouler à 100 km/h sur des voies ferrées en majorité existantes. La tangentielle nord en cours de réalisation serait prolongée par la tangentielle ouest inscrite au contrat de projets État-Région 2007-2013, une tangentielle sud de Versailles à Sucy-Bonneuil par Massy, et une tangentielle est de Sucy-Bonneuil à Noisy-le-Sec. Une telle rocade permettrait d'écouler conjointement du trafic de fret. La partie sud de cette rocade aurait l'avantage d'améliorer la desserte du plateau de Saclay.

Réalisation d'une interconnexion complète des LGV radiales

Même si ce sujet n'est pas inclus dans le débat public, IDFE le considère comme capital pour aider à la décroissance du trafic aérien, en évitant aux voyageurs se déplaçant entre régions non voisines les importants allongements de durée liés aux fastidieuses correspondances entre LGV par les gares parisiennes. L'interconnexion est déjà réalisée à l'est et, si un projet va arriver en débat public pour le sud, elle devra être programmée sans retard à l'ouest et au nord, sur des tracés respectant l'environnement et prenant en compte les projets de liaison Paris-Normandie (avec gare à la Défense) et de liaison Roissy-Picardie.

6- Tarification des transports

Ce sujet est très peu abordé dans les dossiers des deux projets en débat public. Il est pourtant très important pour les Franciliens qui effectuent généralement leurs déplacements en empruntant successivement plusieurs lignes de réseaux différents (bus, métro, tram, RER...) avec modalités distinctes de tarification.

Une simplification et une harmonisation de la tarification doivent se faire sous l'égide du STIF.

IDFE demande que les nouvelles modalités de tarification fassent l'objet d'une prolongation du débat public faisant intervenir les représentants des usagers, à partir d'un dossier établi par le STIF en coopération avec les collectivités territoriales concernées.



Le train de demain