

CAHIER D'ACTEURS

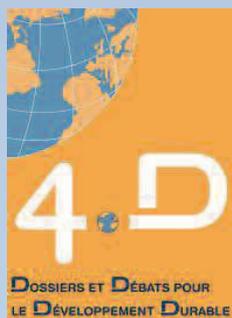
COMMUN AUX TROIS DÉBATS PUBLICS

Projet de réseau de transport public du Grand Paris • Projet Arc Express •
Projet de prolongement du RER vers l'Ouest

Décembre 2010

ASSOCIATION 4 D

DOSSIERS ET DÉBATS POUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE



L'Association 4D a été créée en 1993, après le Sommet de la terre de Rio, afin de constituer un réseau citoyen pour la promotion du développement durable et le suivi des engagements pris par la France, comme par les autres États membres de l'ONU.

L'Association 4D a pour but de contribuer à la réflexion sur le développement durable et à sa promotion, du local au global.

ASSOCIATION 4D

150-154, rue du Fbg Saint-Martin
75010 Paris

Contact : Ana Hours

Mail : ahours@association4d.org

Tél. : +33 (0)1 44 64 75 82

Pour un système de transports de la Métropole parisienne prenant en compte les exigences de son développement durable

Faut-il penser à la compétitivité internationale de la métropole parisienne avant de penser à son développement durable ? Considérant que la métropole parisienne est en état de renouvellement profond, nous faisons le pari qu'un développement durable est un objectif essentiel pour répondre aux attentes de ses habitants.

L'enjeu pour l'avenir est donc de créer une métropole active, solidaire et écologique pour ses habitants et ses usagers. **Dans cette perspective, l'examen de tous les projets d'infrastructures doit se faire à l'aune de critères de développement durable de façon à assurer que le système retenu sera :**

- un projet partagé :
 - viable économiquement et financièrement,
 - équitable socialement,
 - vivable écologiquement ;
- les 3 projets mis en débat simultanément sont :
 - Arc Express (AE),
 - Réseau de Transport du Grand Paris (RTGP),
 - Prolongement du RER Eole à l'ouest.

Les observations de 4D, élaborées à partir de sa grille d'analyse et discutées lors d'un « mardi de 4D », sont regroupées dans un seul cahier d'acteurs pour les trois projets afin de contribuer au choix d'un programme intégré. En effet, les 3 projets concernent le même territoire et un même réseau global de transports posant les mêmes questions de financement et de gestion coordonnée.

Refonder la gouvernance des transports publics pour un projet métropolitain partagé

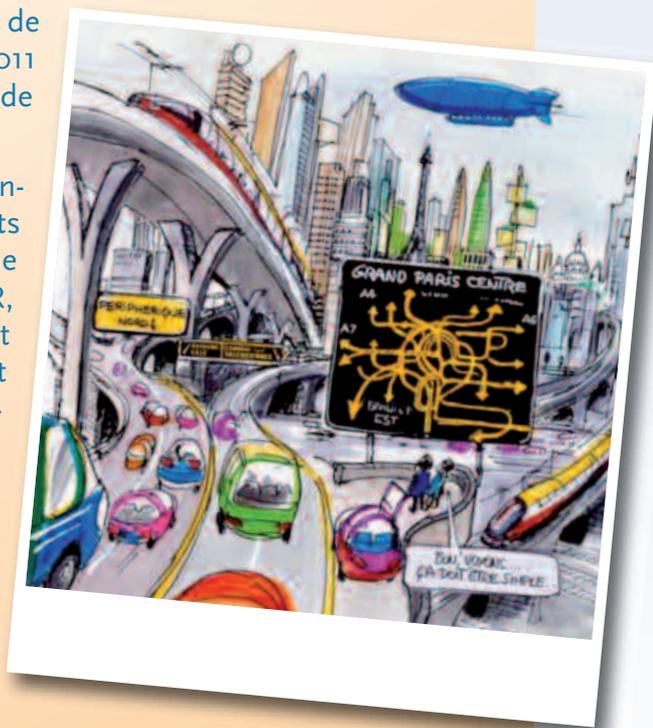
Alors même que la situation des transports en Île-de-France, du réseau principal (RER, transilien et Métro), se dégrade de façon continue depuis 10 ans, que les voyageurs vivent quotidiennement l'inconfort, l'irrégularité, la lenteur du réseau existant, les 3 débats publics, Arc Express, Réseau Grand Paris et Prolongement RER E illustrent la division des pouvoirs publics et leur incapacité à présenter une stratégie de développement des transports publics cohérente et répondant aux besoins urgents des Franciliens. Ces projets concurrents, dépendant de trois maîtrises d'ouvrage différentes, ne peuvent constituer en l'état le projet global de mobilité durable pour l'ensemble des territoires de la métropole parisienne à mettre en débat avec les citoyens.

Le SDRIF, seul cadre de développement territorial déjà élaboré, discuté et voté, reste contesté par l'État et n'est pas reconnu. Or le désordre existant s'accroît avec la mise en place d'une maîtrise d'ouvrage concurrente, la Société du Grand Paris dédiée à la réalisation d'un projet de transport du Grand Paris sans que le projet d'aménagement sous-jacent n'ait été préalablement défini.

Compte tenu des conditions dégradées du réseau de transports, et de la crise inédite de pilotage des projets, 4D demande une remise à plat urgente de l'ensemble des actions de modernisation du réseau de transport à court, moyen et long terme.

Une méthode pour refonder un gouvernement francilien des transports publics

- **Une seule maîtrise d'ouvrage stratégique** du projet de transport, exercée par la seule autorité légitime organisatrice des transports, **le STIF, renforcé et réellement prescripteur vis-à-vis des opérateurs.**
- **Une obligation de résultat** pour l'ensemble des collectivités publiques participant financièrement aux projets de transports : valider pour la fin du premier semestre 2011 un programme de transformation du réseau principal de transports.
- **Un audit de l'ensemble des projets lourds** qui s'amoncellent (les 3 projets en débat public, les prolongements de lignes de Métro, la tangentielle nord, Charles de Gaulle Express, les projets de modernisation du RER, l'interconnexion des TGV) avec une évaluation en coût global (investissement et fonctionnement) de l'impact environnemental/bilan carbone, de la capacité d'accroissement des trafics et leur impact en termes de report modal.
- En fonction du résultat de cet audit, mise en œuvre **d'un programme à 3 ans - le plan d'urgence – et une programmation à moyen terme (6 ans) et long terme (15 ans)** priorisé avec échéancier réaliste de l'ensemble des projets de transformation ou de création nouvelle d'éléments du réseau.
- **La mise en débat public du plan d'urgence du programme.**



Pour un projet viable économiquement et financièrement

Le coût des trois projets s'élève respectivement à 19 MM€ pour le plan de mobilisation dont 6 MM € pour Arc Express, 21 à 24 MM € pour le Grand Huit et 2 à 2,8 MM€ pour Eole - dont 1,5 MM € pour le tunnel de 8 km Saint-Lazare – La Défense. Les capacités de financement de la Région et de l'État sont largement dépassées. En coût global, la contrainte financière est encore accrue du fait de la sous-tarifification massive qui se traduit par des déficits d'exploitation qui augmentent proportionnellement à l'extension du réseau.

Il est impératif, avant de lancer la construction de nouvelles infrastructures, de procéder en priorité à l'amélioration du réseau existant dont l'état actuel est incompatible avec une bonne qualité de service.

Pour assurer la robustesse financière d'un projet global il

convient de définir d'abord une enveloppe financière ambitieuse mais réaliste à l'échelle des 15 prochaines années dans laquelle pourront s'inscrire les éléments du réseau que le débat public aura retenus comme les plus pertinents. Le risque financier sera d'autant mieux maîtrisé que les réalisations répondront à un phasage dans le temps élaboré en fonction des priorités retenues.

Faisant siennes les inquiétudes exprimées par le rapport CARREZ et le nouveau rapport de la Cour des comptes quant au réalisme financier des ambitions affichées par le RTGP et Arc Express, l'Association 4D demande que les réponses qui seront apportées respectent les exigences de solidarité et d'équité sociales pour les habitants actuels, sans faire porter sur les habitants futurs des contraintes inconsidérées.

Pour un projet équitable socialement Réduire les fractures sociales et territoriales

Alors que leur ambition commune est de réduire les fractures territoriales en facilitant la mobilité et l'accessibilité, les trois projets répondent à des logiques de développement économique qui ne sont pas forcément compatibles avec les objectifs affichés.

En proche couronne, le besoin de déplacements est d'abord interne à la banlieue (près de 4,3 millions des déplacements motorisés journaliers en proche couronne, contre 3 millions dans Paris intra muros), pour des déplacements bien souvent de proximité.

Le but qui doit être recherché en priorité est de répondre à la demande actuelle de rapprochement entre bassins d'habitat, bassins de vie et pôles d'emplois ainsi qu'à l'accroissement du nombre de logements. **Il est plus important de desservir les zones urbaines actuellement enclavées ainsi que les secteurs déjà dédiés à l'activité et dont le potentiel de développement en logements et en emplois est élevé, que d'ouvrir de nouveaux espaces à l'urbanisation, comme le promeut le projet du Grand Paris.**

Pareillement, le prolongement direct en tunnel d'Eole entre Saint-Lazare et la Défense, doublant le RER A, est à la fois beaucoup plus cher et moins efficace que la liaison par le

réseau existant permettant de connecter plus directement la banlieue Nord Ouest à la Défense (Asnières, Clichy, Batignolles, Val d'Oise).

Un développement social équilibré exige une desserte de proximité, reposant sur des interstations courtes et nombreuses. Sans exclusion, chaque fois qu'il y a compatibilité technique, de conjuguer cette offre avec une desserte plus rapide et directe vers les pôles de compétitivité économiques ou intellectuels actuels ou futurs.

Enfin, dans un souci de solidarité nationale, la région capitale ne peut ignorer l'impact que son développement peut avoir sur l'ensemble du territoire : aussi son expansion ne doit pas conduire à drainer sur son sol des activités développées ailleurs. **4D exprime les plus extrêmes réserves sur le projet de regroupement des établissements de recherche et d'enseignement, alors que l'équilibre harmonieux du territoire implique au contraire maillage et interconnexion des villes.**

Pour un projet vivable écologiquement

Réduire les nuisances et valoriser les espaces

Même si son principal objectif n'est pas la réduction des émissions de gaz à effet de serre, le réseau de transport francilien ne peut s'exonérer des engagements pris par l'Etat et la région dans ce domaine.

D'une façon générale, les hypothèses de réduction directe de CO₂ des 3 projets par le biais du report modal (de l'ordre de 15 %) semblent modestes par rapport aux exigences climatiques. La desserte secondaire, notamment les modes d'accès aux gares, sera donc déterminante et doit être approfondie.

En revanche, les projets se différencient nettement par leurs effets indirects, notamment sur l'urbanisation induite et ses conséquences.

La priorité donnée par le SDRIF à la « reconstruction de la ville sur la ville » pour limiter l'étalement urbain et la

consommation d'espaces, semble respectée par le réseau en proche couronne. En revanche, il faut admettre qu'avec sa vitesse accrue, le projet de Grand Huit risque d'induire un allongement des distances et, partant un nouvel étalement urbain.

Le choix de la solution en tunnel, retenue intégralement par Arc Express et majoritairement par le Grand Paris, se justifie pour la desserte des zones urbaines denses. Mais cette solution est 3 fois plus coûteuse (150 M€ au km) que la solution en viaduc. Des solutions alternatives au tunnel (viaduc, tranchée couverte, surface), doivent être étudiées partout où cela est possible – notamment en viaduc sur les emprises autoroutières – chaque fois que le tracé s'éloigne des habitations et n'entraîne pas de nuisances sonores ou paysagères. L'économie en CO₂ des solutions alternatives au tunnel doit être chiffrée.

Retour à la sagesse du pilotage

Remettre à plat l'ensemble des projets en présence de l'ensemble des acteurs concernés avec comme exigence un développement durable de la Métropole parisienne : équité et développement social, impératifs écologiques (sobriété énergétique, limitation de l'étalement urbain...).

Prévoir une seule maîtrise d'ouvrage autour d'un STIF renforcé, réellement prescripteur vis-à-vis des opérateurs.

Fixer une enveloppe financière globale et réaliste comptabilisant les investissements et les dépenses de fonctionnement.

Cohérence d'ensemble pour l'agglomération

Prendre en compte les réseaux de transports existants qu'il faut réhabiliter, moderniser et intégrer dans le maillage urbain.

Avoir le souci de la connexion entre eux des différents réseaux existants et nouveaux et de leur compatibilité technique de façon à limiter la fatigue et l'évasion liées aux ruptures de charge.

Étudier à nouveau le raccordement du RER E de Saint-Lazare vers La Défense par le réseau de surface, effectivement réalisable en urgence et permettant une économie de près de 1 MM €.

Un phasage compatible avec les principales priorités

Revoir le principe du « tout tunnel » au profit d'une recherche de solutions autres (aérien, tranchées...) chaque fois que cela s'avère possible.

Procéder par tronçon, « arc par arc » en tenant compte des rattrapages et des urgences.

Penser à l'adaptabilité des réseaux et des matériels pour être en mesure de répondre au mieux aux besoins des séquences futures.