

Réf : EL/MDH/PM/2010/09

Dossier suivi par Elodie Lamouroux
elodie.lamouroux@parismetropole.fr

Paris, le 20 DEC. 2010

Monsieur Michel GAILLARD
Président
de la Commission Particulière du Débat Public
Prolongement du RER E à l'Ouest
Tour Pacific – bâtiment Est - 11 cours Valmy
92977 Paris La Défense 7

Monsieur le Président,

Dans le cadre des débats publics en cours, je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint l'avis de Paris Métropole, sollicité au sujet du Réseau de Transport Public du Grand Paris de par l'article 3 III 2ème paragraphe de la loi du 3 Juin 2010, mais qui porte à la fois sur le projet de Réseau de Transport Public du Grand Paris et sur le projet Arc Express et plus généralement sur l'avenir du réseau métropolitain.

Cet avis, qui enrichit et complète le cahier d'acteur commun aux débats sur les projets de Réseau de transport public du Grand Paris et Arc Express, que nous avons transmis en octobre dernier, a été adopté à l'unanimité des présents et représentés lors du comité syndical de Paris Métropole qui s'est réuni le 10 décembre 2010 à Docks-en-Seine.

Par cet avis, Paris Métropole souhaite contribuer à la convergence des projets de transports pour répondre aux besoins urgents des habitants, ainsi qu'aux exigences à venir.

Il sera également envoyé au président de la commission particulière du débat public Réseau de transport public du Grand Paris, à celui de la commission particulière du débat public Arc Express, ainsi qu'au Ministre de la Ville, au Président du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et au Président de la Société du Grand Paris.

Je vous en souhaite bonne réception et vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance des mes sentiments les meilleurs.

Jacques J.-P. MARTIN

COMITE SYNDICAL
du 10 décembre 2010



Objet : Avis de Paris Métropole relatif aux projets de Réseau de Transport Public du Grand Paris et Arc Express

L'an deux mille dix, le 10 décembre, à 8h00, les membres du Syndicat mixte ouvert Paris Métropole, régulièrement et individuellement convoqués par le Président, le 3 décembre 2010, se sont réunis au nombre de 85 présents et représentés et peuvent délibérer valablement, à Docs en Seine à Paris (75) sous la présidence de Monsieur Jacques JP MARTIN.

Présents :

ANTONY – DEVEDJIAN Sophie, ARCUEIL – BREUILLER Daniel, BAGNEUX – AMIABLE Marie-Hélène, BOULOGNE-BILLANCOURT – BRUNEAU Christine, BRY-SUR-MARNE – SPILBAUER Jean-Pierre, BURES-SUR-YVETTE – VIGIER Jean-François, CACHAN – LE BOUILLONNEC Jean-Yves, CA AEROPORT DU BOURGET – MILLARD Jean-Luc, CA DE MARNE ET GONDOIRE – CHARTIER Michel, CA DE SAINT-QUENTIN EN YVELINES – CADALBERT Robert, CA EST ENSEMBLE – GUIRAUD Daniel, CA PLAINE COMMUNE – BRAOUEZEC Patrick, CA DE SENART VAL-DE-SEINE – LEVASSEUR François, CA DU VAL D'ORGE – LEONHARDT Olivier, CLICHY-LA-GARENNE – CATOIRE Gilles, CONFLANS-SAINTE-HONORINE – TOQUE Francis, CONSEIL GENERAL DE L'ESSONNE – BERSON Michel, CONSEIL GÉNÉRAL DU VAL-DE-MARNE – FAVIER Christian, CONSEIL GÉNÉRAL DU VAL D'OISE – ARNAL Didier, CONSEIL RÉGIONAL D'ILE-DE-FRANCE – LAURENT Jean-Luc, COLOMBES – LOBRY Maurice, COURBEVOIE – BORDEAUX Pierre, FONTENAY-AUX-ROSES – GUNTZBERGER José, FRESNES – VIEILLARD Sylvie, GENNEVILLIERS – BOURGOIN Jacques, GENTILLY – TORDJMAN Patricia, GIF-SUR-YVETTE – BOURNAT Michel, GONESSE – GREGOIRE Gérard, HOUILLES – REVERT Jean-Louis, JOINVILLE-LE-PONT – DOSNE Olivier, LE KREMLIN-BICÊTRE – LAURENT Jean-Luc, LE PRE SAINT-GERVAIS – COSME Gérard, LES CLAYES-SOUS-BOIS – COTE-MILLARD Véronique, L'ÎLE SAINT-DENIS – BOURGAIN Michel, MAISONS-ALFORT – CAPITANIO Olivier, MALAKOFF – MARGATE Catherine, MONTIGNY-LES-CORMEILLES – CARPENTIER Jean-Noël, MONTREUIL-SOUS-BOIS – VOYNET Dominique, NEUILLY-SUR-SEINE – FROMANTIN Jean-Christophe, NOGENT-SUR-MARNE – MARTIN Jacques J.P., PARIS R.P. – MANSAT Pierre, SAINT-DENIS – PEU Stéphane, SAINT-MANDE – FOUGEROLE Françoise, SAINT-OUEN – ROUILLON Jacqueline, SCEAUX – LAURENT Philippe, SEVRES – KOSCIUSKO-MORIZET François, STAINS – TESSIER-KERGOSIEN Fabienne, SURESNES – MENARD Jacques, VILLECRESNES – GIARD Didier, VILLE D'AVRAY – MENET Francis, VINCENNES – LAFON Laurent, VITRY-SUR-SEINE – LEPRETRE Michel.

Ont donné pouvoir :

ASNIÈRES-SUR-SEINE – PIETRASANTA Sébastien, AUBERVILLIERS – SALVATOR Jacques, BIEVRES – HOCQUARD Hervé, BOBIGNY – PEYGE Catherine, CARRIERES-SOUS-POISSY – AÏT Eddie, CA HAUT DU VAL DE MARNE – CIUNTU Marie-Carole, CA HAUTS DE BIEVRES – SIFFREDI Georges, CA DU VAL DE BIÈVRE – NICOLLE Jean-Marc, CC CHARENTON-LE-PONT-SAINT-AURICE – BRETILLON Jean-Marie, CHAMPIGNY-SUR-MARNE – ADENOT Dominique, CHILLY-MAZARIN – FIORI Henri, CLICHY-SOUS-BOIS – DILAIN Claude, CONSEIL GÉNÉRAL DE SEINE ET MARNE – EBLE Vincent, EPINAY-SUR-SEINE – CHEVREAU Hervé, GAGNY – TEULET Michel, IVRY-SUR-SEINE – GOSNAT Pierre, LE PERREUX-SUR-MARNE – CARREZ Gilles, LES LILAS – BENHAROUS Lionel, LES PAVILLONS-SOUS-BOIS – DALLIER Philippe, LEVALLOIS-PERRET – BALKANY Patrick, L'HAY-LES-ROSES – SEVE Patrick, MARNES-LA-COQUETTE – BARODY-WEISS Christiane, NANTERRE – JARRY Patrick, NOISEAU – ZOE Nicole, SANNOIS – PATERNOTTE Yannick, SARCELLES – PUPPONI François, VANVES – GAUDUCHEAU Bernard, VERRIERES-LE-BUISSON – MANTIENNE Bernard, VILLEJUIF – CORDILLOT Claudine, VILLETANEUSE – JUST Carine, VIROFLAY – LEBRUN Olivier.

Sont excusés :

ABLON-SUR-SEINE - COHEN Jean-Louis, **ACHÈRES** – OUTREMAN Alain, **ALFORTVILLE** – CARVOUNAS Luc, **ANDRESY** – RIBAUT Hugues, **AULNAY-SOUS-BOIS** – SEGURA Gérard, **BAGNOLET** – Bernard Daniel, **BAILLY-ROMAINVILLIERS** – DE BELENET Arnaud, **BEZONS** – LESPARRE Dominique, **BONDY** – ROGER Gilbert, **BONNEUIL-SUR-MARNE**– DOUET Patrick, **CA ARGENTEUIL-BEZONS** – DOUCET Patrick, **CA DE CERGY-PONTOISE** – LEFEBVRE Dominique, **CA CLICHY-SOUS-BOIS-MONTFERMEIL** – SCHUMACHER Alain, **CA CŒUR DE SEINE** – GAUTIER Jacques, **CA LES PORTES DE L'ESSONNE** – GARCIA François, **CA DEUX RIVES DE SEINE** – TAUTOU Philippe, **CA EVRY CENTRE ESSONNE** – VALLS Manuel, **CA GRAND PARIS SEINE OUEST** – BAGUET Pierre-Christophe, **CA LES LACS DE L'ESSONNE** – AMARD Gabriel, **CA MANTES-EN-YVELINES** - BRAYE Dominique, **CA MARNE ET CHANTEREINE** – MARION Jean-Jacques, **CA PLAINE CENTRALE DU VAL-DE-MARNE** – CATHALA Laurent, **CA DU PLATEAU DE SACLAY** – LAMY François, **CA DU VAL DE FRANCE** – VAILLANT Didier, **CA VAL D'YERRES** – COLAS Romain, **CA VALLEE DE LA MARNE** – CUVILLIER Jean, **CA DE LA VALLEE DE MONTMORENCY** – STREHAIANO Luc, **CA VERSAILLES GRAND-PARC** – DE MAZIERES François, **CC ARPAJONNAIS** – SARNEL Alain, **CC BOUCLE DE LA SEINE** – BEL Jean-François, **CHAVILLE** – GUILLET Jean-Jacques, **CHESSY** – CACHIN Jacques, **CHEVILLY-LARUE** – HERVY Christian, **CHOISY-LE-ROI** – DIGUET Patrice, **CONSEIL GÉNÉRAL DES HAUTS-DE-SEINE** – DEVEDJIAN Patrick, **CONSEIL GÉNÉRAL DE SEINE-SAINT-DENIS** – BARTOLONE Claude, **CONSEIL GENERAL DES YVELINES** – SCHMITZ Alain, **COURCOURONNES** – BEAUDET Stéphane, **CRÉTEIL** – CATHALA Laurent, **DRANCY** – LAGARDE Jean-Christophe, **DUGNY** – VEYSSIERE André, **FONTENAY-SOUS-BOIS** – VOGUET Jean-François, **GARCHES** – MENEL Yves, **GOUSSAINVILLE** – LOUIS Alain, **ISSY-LES-MOULINEAUX** – SANTINI André, **LA COURNEUVE** – POUX Gilles, **LA QUEUE-EN-BRIE** – DARVES Jean-Jacques, **LE BLANC-MESNIL** – MIGNOT Didier, **LE BOURGET** – CONTY Albert, **LE PLESSIS-ROBINSON** – PEMEZEC Philippe, **LESIGNY** – RUFFIN Gérard, **L'ETANG-LA-VILLE** – BOUHOUD Jean-Yves, **LIMEIL-BRÉVANNES** – BAYET Stéphane, **LIVRY-GARGAN** – CALMAT Alain, **MANTES-LA-JOLIE** – VIALAY Michel, **MEUDON** – MARSEILLE Hervé, **MITRY-MORY** – DUPONT Corinne, **MONTFERMEIL** – LEMOINE Xavier, **NEUILLY-PLAISANCE** – PELISSIER André, **NEUILLY-SUR-MARNE** – TREGOUET Yves, **NOISY-LE-SEC** – PEREIRA-LEMAITRE Alda, **ORLY** – JANODET Christine, **PANTIN** – KERN Bertrand, **PIERREFITTE-SUR-SEINE** – FOURCADE Michel, **PIERRELAYE** – VALLADE Michel, **POISSY** – BERNARD Frédéric, **PONTAULT-COMBAULT** – GANDRILLE Jean-Claude, **PUTEAUX** – CECCALDI-RAYNAUD Joëlle, **ROMAINVILLE** – VALLS Corinne, **ROSNY-SOUS-BOIS** – CAPILLON Claude, **RUEIL-MALMAISON** – OLLIER Patrick, **RUNGIS** – CHARRESSON Raymond, **SAN DE MARNE-LA-VALLEE-VAL MAUBUEE** – RICART Michel, **SAN DE SENART VILLE NOUVELLE** – FOURNIER Jean-Jacques, **SAN DU VAL D'EUROPE** – DANILOFF Véronique, **SAINT-CLOUD** – BERDOATI Eric, **SAINT-GERMAIN-EN-LAYE** – LAMY Emmanuel, **SEVRAN** – GATIGNON Stéphane, **TAVERNY** – BOSCAVERT Maurice, **TREMBLAY-EN-FRANCE** – ASENSI François, **VALENTON** – BAUD Françoise, **VAUCRESSON** – MICHEL-PAULSEN Virginie, **VAUJOURS** – BAILLY Didier, **VAUX-LE-PÉNIL** – CARASSUS Pierre, **VELIZY-VILLACOUBLAY** – LOISON Joël, **VILLENEUVE-SAINT-GEORGES** – ALTMAN Sylvie, **VILLEPINTE** – ROLAND-IRIBERRY Nelly, .

Le Président a ouvert la séance et, Monsieur Jean-Yves LE BOUILLONNEC, représentant la ville de Cachan a été désigné pour assurer les fonctions de Secrétaire.

LE COMITÉ SYNDICAL,

Vu le code général des collectivités territoriales ;
Vu le plan de mobilisation pour les transports approuvé par le Conseil régional et les 8 Conseils généraux d'Ile-de-France ;
Vu la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (1) ;
Vu le rapport de la mission Carrez sur le financement du projet de transports du Grand Paris, présenté le 30 septembre 2009 au Premier ministre ;
Vu la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;
Vu la publication du 3 septembre 2010 du dossier du maître d'ouvrage Société du Grand Paris relatif au projet de Réseau de Transport Public du Grand Paris ;
Vu la publication du 3 septembre 2010 du dossier du maître d'ouvrage STIF relatif au projet Arc Express ;
Vu le cahier d'acteur de Paris Métropole commun aux débats publics relatifs aux projets Arc Express et Réseau de Transport Public du Grand Paris ;
Vu le projet de délibération en date du 10 décembre 2010, par lequel Monsieur le Président de Paris Métropole, demande au Comité syndical de se prononcer sur l'avis relatif au projet de Réseau de Transport Public du Grand Paris et au projet Arc Express ;
Sur le rapport présenté par Monsieur Laurent Lafon, Vice-président de Paris Métropole ;

Après en avoir délibéré,

Article 1^{er} : Est approuvé le texte annexé à la présente délibération, en qualité d'avis de Paris Métropole, sur le projet de Réseau de Transport Public du Grand Paris et le projet Arc Express.

Article 2 : Le Comité syndical de Paris Métropole demande la prise en compte des remarques telles qu'elles figurent dans l'avis joint en annexe.

Article 3 : M. le Président de Paris Métropole est autorisé à transmettre cet avis au président de la commission particulière du débat public Réseau de Transport Public du Grand Paris.

Article 4 : M. le Président de Paris Métropole est autorisé à transmettre cet avis au président de la commission particulière du débat public Arc Express.

Article 5 : M. le Président de Paris Métropole est autorisé à transmettre cet avis au président de la commission particulière du débat public Prolongement du RER E à l'Ouest.

Le Président



Jacques JP MARTIN

**Avis de Paris Métropole relatif aux projets Réseau de Transport Public du Grand Paris et Arc Express**

Paris Métropole, sollicité par la loi du 3 juin 2010 pour donner un avis sur le réseau de transports publics du Grand Paris, souhaite que soient entendus et pris en compte un certain nombre de principes, affirmés dès septembre 2009, dans une déclaration en faveur d'un « partenariat ambitieux et efficace avec l'Etat » et précisés dans son cahier d'acteur commun aux débats publics en cours.

Dans ce cahier d'acteur, Paris Métropole n'a pas voulu opposer les **projets d'Arc Express et du Réseau de Transport Public du Grand Paris** parce que ses élus pensent qu'une **articulation entre les deux est nécessaire et réalisable**, dans le cadre d'un réseau métropolitain accessible pour tous les usagers. Une fois les débats publics terminés, des questions demeureront. Les deux projets ne pourront pas être finançables et réalisés en parallèle, il faut donc trouver une convergence optimale entre eux. La synthèse des débats publics devra y contribuer.

Les élus de Paris Métropole ont spécifié dans ce document que :

- Sans attendre la réalisation des grands projets d'infrastructure définis par la loi du 3 juin 2010 relative au "Grand Paris", il est urgent de répondre aux limites actuelles des transports en Ile-de-France en combinant dès à présent un accroissement significatif de l'offre de transports et le renouvellement massif des équipements (modernisation des lignes de RER, désaturation des réseaux par l'augmentation de la fréquence de certaines lignes...), conformément au Plan de Mobilisation, engagé en juin 2009 par la Région et les Départements et dont la mise en œuvre doit être immédiate.
- Le financement des transports, tant en investissement qu'en fonctionnement, doit aussi tenir compte de projets moins lourds, mais à impact plus rapide et important pour le maillage, comme les réseaux et les dessertes de proximité, notamment en matière de bus et tramways.
- Comme le suggère Gilles CARREZ dans son rapport "GRAND PARIS, FINANCEMENT DU PROJET DE TRANSPORTS", une articulation étroite doit être assurée entre le STIF, autorité organisatrice des transports depuis la loi de décentralisation de 2004, et la SGP, créée par la loi du 3 juin 2010.

Trois enjeux déclinés en 15 principes fondamentaux permettent d'éclairer les choix à réaliser en matière d'investissement, d'exploitation et de modernisation du réseau de transports collectifs métropolitains. Il s'agit de concevoir un réseau accessible pour tous les Franciliens et usagers du Bassin parisien, de raisonner en termes de qualité de service pour les usagers et de financer un réseau ambitieux et optimisé (voir le cahier d'acteur joint).

Paris Métropole souhaite insister sur **quelques principes clefs** :

- L'intérêt d'**améliorer et de renforcer les lignes existantes** ;
- La nécessité d'**irriguer le territoire en profondeur grâce à un maillage efficace, notamment des lignes du réseau ferré, avec le réseau de proximité**, en s'appuyant sur les pôles multimodaux ;
- La volonté de **trouver les convergences qui s'imposent entre des projets répondant à des enjeux complémentaires**.

Ces principes ont été portés dans les débats publics, dont la dynamique est à saluer, notamment pour les évolutions dans le sens de la convergence intervenues de part et d'autre, dont « la proposition de complémentarité entre le projet de transports porté par les collectivités et celui de l'État », présentée le 15 novembre 2010 par le Président du Conseil régional d'Ile-de-France.

Dans ce cadre, Paris Métropole préconise le développement de nouvelles capacités de transports adaptées dans leur dimensionnement aux bassins de population et d'emplois actuels et envisagés. C'est un enjeu de solidarité territoriale et sociale, mais également d'attractivité du territoire métropolitain.

Paris Métropole demande une amélioration rapide du service de transport collectif existant, avec :

- La réalisation des **schémas directeurs de l'ensemble des lignes du réseau RER**, qui peut être une première action rapide pour répondre aux attentes des usagers compte tenu de la dégradation du service.
- La mise en place rapide de **bus à haut niveau de service (BHNS)** qui doivent être mis en place en site propre, y compris sur les autoroutes, notamment pour desservir les territoires les moins denses.
- La mise en œuvre des projets de tramway validés dans le cadre du Contrat de projets Etat – Région et des contrats particuliers Région – Départements, ainsi que des projets de tram devant être pris en compte dans le cadre de la clause de revoyure et les futurs dispositifs de soutien Etat - Région.

Paris Métropole demande la prise en compte des considérations suivantes :

- **A l'Est, les projets d'Arc Express et du Réseau du Grand Paris proposent des offres de déplacement en rocade indispensables et complémentaires dans leurs tracés**, avec l'objectif de constituer une double rocade, l'une permettant le maillage avec les lignes de métro et de RER, et l'autre de desservir des villes enclavées dont Clichy et Montfermeil.
- **Au Nord et à l'Ouest, il est utile de réaliser deux rocades maillées avec les radiales**, correspondant respectivement à une première rocade constituée d'une synthèse des projets Arc Express et Réseau de Transport Public du Grand Paris et à une seconde rocade constituée des tangentielles Nord, prolongée à l'Est, et Ouest. Cela nécessite de trouver des solutions de complémentarité avec le fonctionnement du fret.
- **Le RER E, dont le prolongement à l'Ouest soulagera les trains Transilien Paris Saint-Lazare, ceux de la ligne A du RER ainsi que les métros de la ligne 1, doit s'appuyer sur un tronç commun entre La Défense et Noisy-le-Sec** permettant d'améliorer les liaisons à l'Ouest comme à l'Est.
- **Les aéroports, pôles d'emplois et facteurs de dynamisme économique, doivent bénéficier de liaisons efficaces et de qualité** aussi bien avec la capitale, qu'entre eux et avec les bassins d'emploi majeurs et les bassins d'habitat aujourd'hui enclavés.
- **Le rabattement des pôles secondaires** sur le réseau ferroviaire principal, notamment en moyenne et grande couronne, doit être prévu dans la programmation du réseau de transports.

Paris Métropole prend acte de la démarche présentée par les 10 équipes d'architectes-urbanistes retenus pour la consultation internationale sur « le Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne ». Il se retrouve dans un certain nombre de principes : prise en compte de l'urgence de l'action en faveur d'une amélioration des conditions de transports, nécessité d'une couverture large du territoire desservi, souci de développer des projets phasés, d'interconnecter tous les modes et d'utiliser des infrastructures existantes. Les 10 équipes proposent de **partir des territoires pour les relier**, dans le même état d'esprit que celui avec lequel Paris Métropole a lancé son appel à initiatives. S'appuyant sur les pôles existants et sur la diversité des modes de transports, elles proposent également d'apporter des solutions innovantes pour améliorer la qualité de service. En ce sens, cette initiative est une contribution pour faire métropole.

Paris Métropole note cependant des différences voire des divergences importantes entre les lignes de transport figurant sur la carte présentée par les 10 équipes et celles voulues par certaines collectivités. A cet égard, ainsi que les équipes l'ont proposé, il est nécessaire qu'un travail en commun s'engage avec les élus. **La démarche du « Grand Système Métropolitain » pourrait ainsi contribuer avec d'autres travaux ou initiatives à un rapprochement et à une synthèse des projets soumis aux débats publics, à prendre en compte dans le cadre du travail de convergence.** Ce travail doit notamment porter sur le fonctionnement d'ensemble du réseau, les gains d'accessibilité, les reports modaux ainsi que sur la logique de développement urbain induite par les différents projets.

Parallèlement à la définition des projets de transports, **Paris Métropole demande à ce que les décisions soient prises à partir d'une vision claire et complète des coûts** d'investissement et des charges d'exploitation qui en résulteraient. Au regard de ces coûts, et en tenant compte du rapport de la mission Carrez sur le financement du projet de transports du Grand Paris, il s'agira ensuite d'**identifier quelle est la part que doivent prendre respectivement l'Etat, les collectivités, les entreprises, les contribuables et les différents usagers des transports en commun comme des axes routiers, au financement des nouveaux projets**. Les collectivités ont pour leur part déjà précisé leur contribution à la réalisation du Plan de Mobilisation pour les transports.

Dans ce cadre, il conviendra de définir très rapidement une **enveloppe dédiée à l'amélioration des services de transports existants** (bus, métro, transiliens, RER...).

Il conviendra également de **concevoir une tarification solidaire**, simplifiée et adaptée à une nouvelle stratégie de service multimodal en envisageant de **favoriser les usagers aux temps de parcours les plus longs** pour encourager l'utilisation des transports en commun.

La loi du Grand Paris prévoit un financement assis pour partie sur une taxe sur les plus values foncières réalisées autour des futures gares du métro automatique.

Paris Métropole propose que la recherche de financements nouveaux se fasse par exemple en unifiant par le haut le versement transport des entreprises plutôt que par la création d'une taxe nouvelle d'équipement qui impacterait le plus les ménages franciliens.

Le présent avis est formulé avant que les débats publics ne soient arrivés à leur terme. Paris Métropole partage le point de vue de la CNDP quant à la dynamique apparue au fil de ces débats, et appelle de ses vœux des modalités d'organisation des débats au mois de janvier, à même de **préfigurer la démarche de convergence que les Franciliens attendent**. A la lumière des conclusions des débats, **Paris Métropole s'attachera à jouer tout son rôle dans la recherche d'un système de transports d'intérêt métropolitain**.

Paris Métropole demande à être partie prenante de ce travail qui doit nécessairement être mis en place entre la Société du Grand Paris, le STIF, ainsi que les représentants des collectivités dans leur ensemble, avec l'appui des 10 équipes, en vue de définir, sur la base des projets soumis au débat public, un réseau métropolitain de transports collectifs répondant aux enjeux de déplacements au service des habitants et à la hauteur des défis économiques, sociaux et environnementaux d'aujourd'hui et de demain.

CAHIER D'ACTEURS COMMUN AUX DEUX DEBATS PUBLICS

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

Octobre 2010

PARIS MÉTROPOLE

PARIS
MÉTROPOLE

PARIS METROPOLE est un syndicat mixte qui regroupe actuellement 150 collectivités de l'agglomération parisienne, de différents échelons (communes, groupements de communes, départements et région) et de diverses sensibilités politiques. Son objectif est d'agir en faveur de la solidarité, de la cohérence, du rayonnement, et du développement durable du territoire métropolitain.

PARIS MÉTROPOLE

55, rue de Lyon
75012 PARIS

Tel. : 01 75 77 35 85

Mail : contact@parismetropole.fr

Site web : www.parismetropole.fr

Trois enjeux déclinés en quinze principes pour le réseau de transports collectifs métropolitain

Dans le cadre des trois débats publics sur de grands projets d'infrastructure en Ile-de-France, **PARIS METROPOLE souhaite porter une première contribution au débat et n'entend pas opposer le projet Arc Express à celui du réseau de transport public du Grand Paris.** Trois enjeux déclinés en 15 principes fondamentaux permettent d'éclairer les choix à réaliser en matière d'investissement, d'exploitation et de modernisation du réseau de transports collectifs métropolitains.

Au préalable, les élus de PARIS METROPOLE rappellent que :

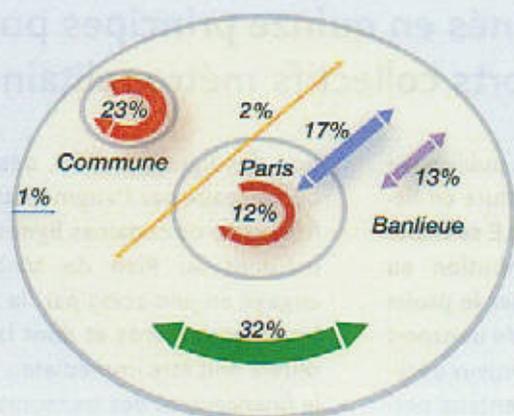
- sans attendre la réalisation des grands projets d'infrastructure définis par la loi du 3 juin 2010 relative au "Grand Paris", il est urgent de répondre aux limites actuelles des transports en Ile-de-France en combinant dès à présent un accroissement significatif de l'offre de transports et le renouvellement massif des équipements (modernisa-

tion des lignes de RER, désaturation des réseaux par l'augmentation de la fréquence de certaines lignes), conformément au Plan de Mobilisation, engagé en juin 2009 par la Région et les Départements et dont la mise en œuvre doit être immédiate ;

- le financement des transports, tant en investissement qu'en fonctionnement, doit aussi tenir compte de projets moins lourds, mais à impact plus rapide et important pour le maillage, comme les réseaux et les dessertes de proximité, notamment en matière de bus et tramways ;
- comme le suggère Gilles CARREZ dans son rapport "GRAND PARIS, FINANCEMENT DU PROJET DE TRANSPORTS", une articulation étroite doit être assurée entre le STIF, autorité organisatrice des transports depuis la loi de décentralisation de 2004, et la SGP, créée par la loi du 3 juin 2010.

Concevoir un réseau accessible pour tous les Franciliens et usagers du Bassin parisien

L'amélioration des déplacements des Franciliens exige une approche globale. Il s'agit de construire un système de transports pensé pour permettre un maillage du territoire à toutes les échelles. Le développement des transports doit être pensé dans le cadre d'une logique visant à rapprocher habitat et emploi.



Répartition géographique des déplacements en Ile-de-France : une nouvelle approche
(Source : « Enquête Globale Transport de 2001 » - IAU IDF mars 2005)

1. Desservir prioritairement les zones les plus peuplées et les principaux pôles existants sur tout le territoire métropolitain

Face à la saturation du réseau de transports collectifs et l'essor démographique et économique de l'agglomération, les projets de transports doivent répondre en premier lieu aux besoins actuels des secteurs les plus peuplés et des principaux pôles existants (économiques, commerciaux, logistiques, universitaires...) sur tout le territoire métropolitain.

2. Répondre aux situations d'urgence pour contribuer à réduire les inégalités sociales et territoriales

Pour permettre le renforcement et le dynamisme de la métropole dans le respect du principe d'équité entre les territoires, il faut desservir les secteurs les moins accessibles ou les plus pauvres, lesquels méritent des actions prioritaires.

3. Favoriser les secteurs ayant un fort potentiel de développement pour limiter l'étalement urbain

Le réseau de transport doit permettre de desservir les secteurs à très fort potentiel de développement en termes de logements, d'emplois et d'accueil d'équipements structurants, générateurs de trafic. Les aéroports notamment doivent bénéficier d'une desserte efficace, de qualité et rapide avec la capitale et entre eux car ce sont des pôles d'emplois importants et des facteurs de dynamisme économique.

Les nouvelles gares devront être implantées, dans une logique de compacité urbaine et de mixité des fonctions, au cœur de projets denses ou à immédiate proximité des équipements structurants, en veillant à ne pas favoriser l'étalement de l'agglomération. Une attention particulière devra être portée aux gares terminus pour favoriser l'utilisation des transports en commun par tous les habitants de la grande couronne non directement desservis, et ce dans une logique multimodale.

4. Connecter les lignes de rocade avec les lignes radiales

Les futures lignes de rocade devront être connectées avec l'ensemble des réseaux structurants desservant le Bassin Parisien, existants ou projetés. L'objectif est de mettre en place un maillage complet de la métropole : renforcer les nœuds de transport existants (aéroports, gares TGV, interconnexions RER et Transilien...) et créer des points de correspondance entre les lignes de rocade et les TER pour les usagers du Bassin Parisien. Le choix des stations devra se faire en fonction des caractéristiques actuelles ou projetées des territoires, en concertation avec les collectivités locales concernées.

5. Irriguer le territoire en profondeur grâce à un maillage efficace avec le réseau de proximité

En complément du réseau structurant, il faut mettre en place une desserte de proximité (bus, tramway, bus à haut niveau de service) qui permettront d'assurer un maillage fin du territoire métropolitain. Les gares sont appelées à devenir de véritables pôles multimodaux, par des interconnexions faciles et nombreuses entre transport collectif, voiture, vélo.

Raisonner en termes de qualité de service pour les usagers

1. Augmenter la fiabilité des déplacements : régularité, sécurité, temps de parcours garanti, vitesse commerciale attractive et cadencement des trains

Pour une politique de transports tournée vers l'utilisateur, il ne s'agit plus seulement de raisonner en termes de tracés d'infrastructures nouvelles ou de territoires desservis mais de qualité de service, notamment en ce qui concerne les temps de transports. L'utilisateur doit bénéficier d'une qualité de service lui permettant de circuler rapidement et confortablement, avec des temps de trajet garantis et fiables.

2. Améliorer le service rendu, l'information et le confort de l'utilisateur : harmonisation des systèmes d'exploitation, simplicité des correspondances et qualité des services

Les Franciliens sont en attente d'une plus grande lisibilité et d'une harmonisation des systèmes d'exploitation RATP et SNCF. Les associations d'utilisateurs demandent notamment un système d'information unique et une meilleure synchronisation des réseaux pour simplifier les changements d'une ligne à l'autre. Les gares doivent par ailleurs être conçues comme des centralités offrant des aménités (services, commerces) et des correspondances faciles et aisées.

3. Assurer la désaturation des lignes existantes surchargées

L'augmentation de la fréquentation des transports collectifs a entraîné une saturation du réseau dans la zone dense de l'agglomération, provoquant une dégradation de service notamment sur les lignes RER. Pour décharger les lignes ferrées arrivant sur Paris et les gares parisiennes, il est nécessaire de créer une rocade de Première Couronne et de généraliser la modernisation des infrastructures de toutes les lignes de RER existants à l'instar du projet en cours sur le RER B sur sa section Nord.

4. Éviter la saturation des lignes par des parcours trop longs

Il faut veiller à réparer et à ne pas renouveler les erreurs du passé par la création de lignes trop complexes (systèmes de fourches comme pour la ligne 13 du métro) ou trop longues (RER C et D).

Pour cela, les projets de création ou d'extension de lignes doivent être appuyés par des études poussées et des modélisations permettant d'évaluer le nombre de voyageurs attendus à court, moyen et long terme. Sur cette base, leur conception doit garantir des réserves de capacité y compris à moyen terme (10-15 ans) afin de ne pas aboutir à une saturation immédiate.

5. Concevoir une tarification solidaire, simplifiée et adaptée à une nouvelle stratégie de service multimodale (véhicules individuels, bus, métro, tramway, RER, TER, TGV, etc.)

Aujourd'hui, 70 % des abonnés disposent de forfaits 2 ou 3 zones correspondant à leur bassin de vie : le système de tarification actuel ne répond plus aux besoins et aux modes de vie des Franciliens.

La tarification doit faire partie intégrante de la conception du réseau futur et participer d'une nouvelle stratégie multimodale de services de transport, encourageant l'utilisation des transports en commun.



Gare RER (Paris Métropole, septembre 2010)

Financer un réseau ambitieux et optimisé

1. *Élaborer un phasage équitable territorialement, garantissant la performance d'ensemble du réseau, et permettant le plus fort report modal vers les transports collectifs*

Au-delà de la définition d'un réseau ambitieux et optimisé, une programmation à moyen terme (2020-25) devra être élaborée. Le Rapport Carrez apporte des éléments intéressants pour un phasage équitable territorialement.

2. *Établir un plan de financement tenant compte des coûts d'investissement et d'exploitation des lignes, en affectant des recettes nouvelles*

Les collectivités locales appellent à une poursuite de l'effort financier de l'Etat et demandent la concrétisation des engagements pris.

Au-delà des projets déjà prévus par le plan de mobilisation, le nombre de projets à l'étude impose d'établir une priorité des infrastructures à financer, en laissant des marges de manœuvre pour d'autres opérations nécessaires (rénovation du matériel roulant, gares routières et parkings de rabattement). Enfin, ce plan de financement doit tenir compte du coût d'exploitation et des charges de dettes des futurs services et de leurs conséquences pour les exploitants, pour l'autorité organisatrice, comme pour les collectivités locales.

Le versement transport et l'augmentation de son taux doivent rester strictement consacrés au financement du fonctionnement du réseau de transport.

3. *Prévoir un réseau ferroviaire et fluvial permettant le développement du transport de fret alternatif à la route*

Il s'agit de favoriser le recours à des modes alternatifs à la route. L'utilisation des lignes de fret ferroviaires pour des transports collectifs ne doit pas être faite au détriment du transport de marchandises, mais doit être pensée de manière à garantir sa pérennité et son développement, par un usage partagé des voies ou par la création de nouvelles infrastructures (train, tram-fret...).

4. *Réaliser une rocade de moyenne couronne améliorant les déplacements quotidiens et permettant l'accessibilité au réseau national*

La conception d'une rocade de moyenne couronne doit répondre aux principes suivants :

- la réalisation des rocades LGV et la création de gares TGV de banlieue sont des priorités pour le dynamisme de l'agglomération parisienne. Les nouveaux contournements LGV (interconnexion sud Massy-Orly, interconnexion nord Roissy-La Défense) pourront être utilisés pour des dessertes de type RER et permettre d'envisager la réalisation de nouvelles infrastructures ;
- l'arrivée des 8 lignes TER en gares parisiennes, sans autres arrêts en Ile-de-France, accentue la saturation des lignes dans Paris, notamment pour les 120.000 actifs qui viennent chaque jour en TER pour travailler en Ile-de-France. Des nouvelles correspondances en Ile-de-France pour les TER, connectées aux lignes de rocade, répondraient à une logique d'intermodalité et d'efficacité des déplacements à l'échelle du Bassin Parisien.

5. *Réaliser une rocade complète en zone dense pour créer un maillage avec les radiales existantes*

Dès la deuxième réunion de la Conférence Métropolitaine du 9 novembre 2006, les élus de la métropole parisienne se sont positionnés en faveur de la réalisation d'une ligne de métro de rocade en zone dense. Des études de trafic ont mis en évidence que la réalisation complète de la rocade en augmente l'efficacité de 20 %. Il s'agit de réaliser une rocade bouclée et entièrement réalisée sur un mode « métro », contribuant à offrir une desserte fine des territoires, notamment ceux qui ne sont pas actuellement desservis, en assurant les connexions indispensables avec les réseaux de transports existants et à venir.

PARIS METROPOLE travaille depuis sa création à construire des points de vue partagés entre élus de la métropole sur les questions de déplacements.

Ce cahier d'acteurs vise à contribuer aux débats publics en portant une vision rassemblant les collectivités autour d'enjeux majeurs pour l'avenir de toute la métropole (de petite, moyenne et grande couronne). PARIS METROPOLE souhaite ainsi que les projets de transports soient conçus dans le cadre d'une évolution de l'ensemble du réseau, au service d'une meilleure desserte et du développement durable de tous les territoires. A cette fin, et dans l'intérêt des Franciliens, PARIS METROPOLE entend appréhender les débats publics de façon pragmatique et constructive. Il formulera son avis d'ici la fin de l'année en tenant compte de la dynamique des échanges qui auront eu lieu.