

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

Comité syndical du 10 décembre 2010

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 financés 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'État, 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.