

# CAHIER D'ACTEURS COMMUN AUX DEUX DÉBATS PUBLICS

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

Décembre 2010

## ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS FNAUT ÎLE-DE-FRANCE



### Une rocade métropolitaine... mais... sans oublier d'améliorer le quotidien !

L'Association des Usagers des Transports regroupe les adhérents franciliens (individus ou associations) de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT). L'AUT a notamment pour objectif de promouvoir des transports en commun efficaces et de qualité. Dans ce but, elle agit auprès des autorités : STIF, collectivités locales, exploitants et élus. Elle participe aux structures participatives, intervient dans les débats publics, représente les usagers auprès du STIF et des exploitants, manifeste contre les déficiences du service et publie régulièrement un bulletin.

#### AUT

Secrétariat AUT  
32, rue Raymond Losserand  
75014 Paris  
Tél. : 01 43 35 22 23  
Fax : 01 43 35 14 06  
aut@aut-idf.org  
www.aut-idf.org

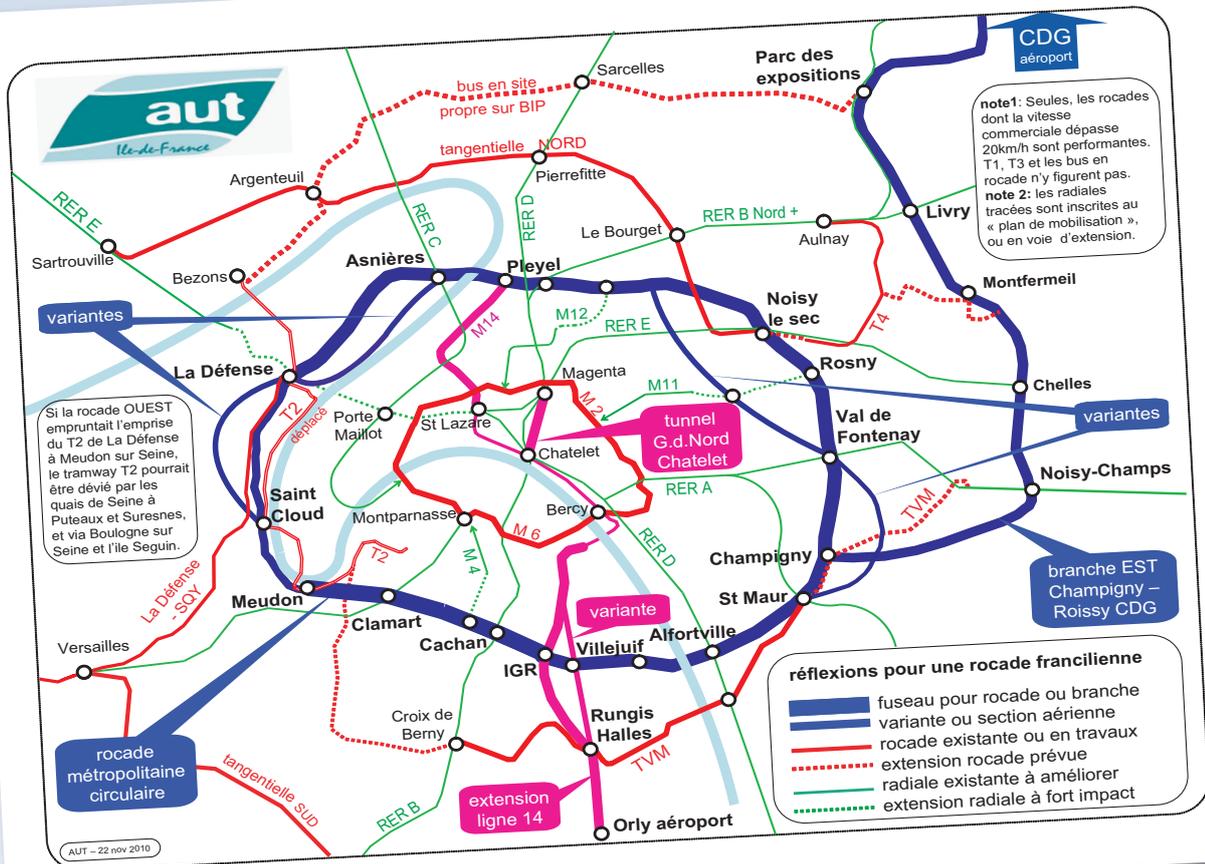
#### Une rocade métropolitaine en Île-de-France, pourquoi ? Pour quelles priorités ?

La priorité des usagers, c'est un réseau de transport francilien qui fonctionne et soit amélioré à l'avenir. Aussi, lorsque les maîtres d'ouvrage, le STIF et la SGP, à l'origine des projets Arc Express et du réseau métropolitain du Grand Paris poursuivent les objectifs de favoriser les liaisons de banlieue à banlieue et de renforcer la qualité de desserte en transports collectifs du cœur de la métropole, l'AUT applaudit.

Mais si, à l'instar des lignes bleues ou vertes de la Société du Grand Paris, ou des boursoufflures de certains tracés compliqués d'Arc Express, ces lignes nouvelles voudraient également être au service de l'aménagement du territoire en cherchant à desservir tous les grands pôles existants ou en développement, l'AUT est là plus circonspecte : un « transport en site propre », voire une modernisation ou un prolongement de métro ne sont-ils pas de meilleurs instruments qu'une grande rocade pour

améliorer la qualité du réseau francilien ? La construction de rocades ne saurait être l'arbre qui cache la forêt.

Une métropole attractive et agréable à vivre, tel est l'objectif du réseau de transport proposé par la Société du Grand Paris. Comment ? Nous retenons l'effet démultiplicateur sur les pôles et projets locaux, la facilitation de l'accès des populations à l'emploi et aux autres activités, l'atténuation de la coupure de la ville historique avec sa banlieue. Mais restons dubitatifs sur le renforcement du statut de « ville-monde » de la capitale française. Ce n'est pas la présence d'une ligne circulaire souterraine reliant entre eux clusters et aéroports mais plutôt la qualité de ses relations avec la ville centre, ses institutions, ses nœuds de communication à vocation régionales et européennes, qui faciliteront les déplacements de tous, actifs, étudiants, visiteurs, etc.



L'AUT fait figurer sur la carte ci-dessus quelques réflexions relatives aux projets de rocade francilienne. Cette carte ne comporte à dessein aucune limite territoriale ou administrative. Il s'agit surtout de la zone dense de l'Île-de-France. Cette mise en forme ne préjuge ni d'un tracé précis, ni de la desserte de telle ou telle gare. Elle en donne simplement l'esprit général. Les tracés, aussi bien que les gares mentionnées sur la carte ne sont utiles qu'au repérage et ne prétendent ni à l'exactitude, ni à l'exhaustivité.

Ces réflexions sont basées sur les items suivants :

- une rocade en proche banlieue, **fortement maillée**, nous semble indispensable. Elle facilitera les trajets de banlieue à banlieue et permettra des trajets en baïonnette très intéressants pour décharger les radiales METRO et RER aujourd'hui surchargées ;
- cette nouvelle rocade prend en compte les circulaires et tangentielles aujourd'hui existantes ou en construction. Elle serait implantée à mi-distance des lignes de **métro circulaires n° 2 et 6** et des tangentielles telles TVM, la tangentielle Nord en construction, les tangentielles Sud et Ouest prévues ;
- cette rocade pourrait être complétée par une **branche vers le pôle de Roissy CDG**. Cette branche recouperait toutes les lignes radiales de RER : A, B et E, ainsi que les RER C et D avec une desserte Villejuif - Roissy CDG. Il deviendrait alors possible de rejoindre Roissy CDG à partir de tous les RER sans passer par Paris en améliorant confort et temps de parcours ;

- ce nouveau réseau doit être **attractif**, donc visible et repérable, et bien sûr **accessible**. Ainsi nous préconiserions, à l'instar des travaux des 10 architectes, qu'il comporte des sections aériennes, notamment en bordure de fleuve (la Seine à Sèvres et Asnières), à la traversée de rivières (Seine, Marne, canal de l'Ourcq...), qu'il soit jumelé avec des emprises existantes (l'auto-route A86 à l'Est, le RER B en direction de Roissy...), voire qu'il réutilise des emprises existantes telles celle du T2 (déplacée) à l'Ouest. Bien entendu, le matériel roulant choisi devra être silencieux pour pouvoir circuler en surface ou en viaduc sans impacter les riverains ;
- pour être finançable, la rocade demande :
  - un tracé **aussi court que possible**, l'optimum étant un tracé quasi circulaire,
  - **des stations économiques**, donc peu profondes, aériennes ou implantées en surface si possible,
  - et enfin une fréquentation maximum qui est obtenue avec **des stations rapprochées et maillées systématiquement** avec les radiales traversées.

# Comment assurer le financement d'une nouvelle rocade en proche couronne ?

Une nouvelle infrastructure est réalisée pour un siècle au moins : regardons notre métro parisien ! L'AUT considérerait donc comme absurde d'apprécier la pertinence du projet au regard des besoins actuels : nous devons nous projeter à trente ans et plus.

Il est difficile d'évaluer le véritable coût de l'une ou l'autre rocade. Les bilans sociaux économiques ou financiers ne sont pas ou peu détaillés. Puisque les coûts de construction et d'exploitation de telle ou telle section ne figurent pas, et encore moins ceux des gares, dont nous savions bien que la valorisation foncière n'était qu'un leurre, nous demandons simplement de la standardisation, de la mutualisation, et la prise en compte des futurs bilans d'exploitation. Ce sont les grands absents de ce débat.

Côté ressources, le recours à l'emprunt ne résout pas le problème de l'insuffisance des montants annuellement disponibles, puisqu'il faudra le rembourser tout en poursuivant l'investissement. L'AUT refuse que la part de

l'usager soit la variable d'ajustement : son augmentation n'est justifiée qu'à la mesure des progrès du service délivré, donc bien longtemps après l'engagement des travaux et sous réserve qu'à l'horizon de la mise en service de la rocade la dégradation du réseau existant ait été enrayerée. Restent d'autres pistes de recettes nouvelles souvent évoquées : le FARIF, le produit des amendes, la hausse du VT, son harmonisation dans le bassin parisien et son extension aux petites entreprises, le péage urbain. L'AUT suggère d'étudier la possibilité d'introduire un péage urbain au franchissement de la rocade, avec parking concomitant, lorsqu'elle sera bouclée : ce serait une recette bien adaptée au remboursement d'un emprunt, et aussi un aiguillon pour l'achèvement du projet. Pour terminer avec les économies de réalisation, il faut évoquer le matériel roulant : un matériel économique et fiable (sur étagère) est préférable à une commande sur cahier des charges trop spécifique, plus onéreux et souvent délicat à mettre au point.

## ... et dans quel délai ?

Personne ne conteste que le développement des liaisons de banlieue à banlieue soit une priorité, et que celle-ci doit être menée de front avec l'indispensable remise à niveau des grandes radiales. L'irruption du projet Grand Paris dans le processus de gestation d'Arc Express lui a fait perdre déjà plusieurs mois.

Le STIF annonce la première mise en service d'une portion d'arc en 2017, mais il diffère la programmation des parties Est et Ouest. La SGP ambitionne de boucler son réseau en 2023. Ces 2 calendriers peuvent sembler lointains pour les usagers mais sont franchement optimistes au regard des réalisations passées.

Néanmoins l'AUT souhaite que la rocade soit programmée en un seul bloc et bouclée dans le plus court délai compatible avec les ressources annuelles. Plus le coût sera

réduit, plus le délai sera faible. Ce qui veut dire que la longueur du tracé (donc sa proximité de Paris) est aussi un critère de choix important. C'est d'autant plus vrai que le passage en souterrain serait privilégié. À gains de temps banlieue-banlieue équivalents et à populations desservies équivalentes, il convient donc de choisir la solution la plus proche de Paris. Un nombre réduit de franchissements de la Seine ou de la Marne peut de même être déterminant, comme la possibilité de partager ici ou là un élément d'infrastructures existantes. L'AUT ne préjuge pas des choix résultant de tels critères, mais estime que des tracés plus courts ou simplement plus économiques méritent d'être aussi complètement étudiés. Un certain nombre d'exemples sont rassemblés à titre indicatif sur la carte jointe.

## L'aménagement ou le déménagement du territoire ?

Il nous semble que les effets sur l'urbanisation d'une grande rocade qui relierait un habitat peu dense et des clusters économiques, induit un risque important d'étalement urbain. Le rapport de l'autorité environnementale a parfaitement mis en avant ce risque. Puisqu'une distance plus grande pourra être parcourue en un laps de temps équivalent, l'urbanisation grignoterait inexorablement les espaces vierges, allant ainsi à l'encontre des préconisations du SDRIF. Le rééquilibrage des emplois à l'Est n'est nullement garanti dans la mesure où la SGP préconise un renforcement des clusters économiques de l'Ouest et du Sud francilien. *A contrario*, une rocade resserrée, proche du centre de gravité francilien, non seulement ne s'oppose pas au renouveau urbain, mais incite à reconstruire « la ville

sur la ville ». Les terrains en mutation, les pôles de développement tertiaire, les centres de recherche et universités devraient être localisés de manière préférentielle sur la rocade en proche couronne pour ne pas multiplier les longs parcours, qu'ils soient circulaires ou radiaux.

Les centralités urbaines, tout autant que les gares ou stations traversées par la rocade, doivent être connectées à un pôle multimodal qui comporte des accès dédiés pour les circulations douces (piétons, cyclistes...), une station de correspondance avec les transports publics de surface et éventuellement un parking automobile de dissuasion dont le prix, moins élevé que l'éventuel péage, inclurait le voyage des passagers.

## La desserte aéroportuaire portée au niveau européen, c'est possible !

Une desserte améliorée de l'aéroport d'Orly pourrait être envisagée par prolongement de la ligne 14 ou par reprise par la ligne 14 de la branche Villejuif Louis Aragon de la ligne 7, solution moins onéreuse et tout aussi efficace.

Concernant la desserte de l'aéroport de Roissy CDG et de sa zone d'activité, nous estimons qu'une ligne complémentaire légère (métro aérien, tram-train...) qui relierait l'aéroport à Champigny en traversant toutes les radiales de

l'Est francilien (RER C, D, A, E et B) procurerait une excellente accessibilité à la zone de l'aéroport, y compris au Parc des expositions (PIEX). La relation entre l'aéroport et Paris, assurée aujourd'hui par le RER B en cours de modernisation, pourrait être complétée par une relation directe assurée par une branche nouvelle du RER E. La possibilité d'une relation directe La Défense – CDG serait alors assurée.

## L'organisation institutionnelle : pas de doublons s'il vous plaît !

Pour l'AUT, même si l'implication de l'État est légitime, il n'est pas opportun de dissocier le commanditaire d'une éventuelle grande rocade : la SGP, de l'autorité en charge de l'organisation de la desserte : le STIF. Il nous semble que les prérogatives de la SGP devraient s'exercer plutôt sur les pôles multimodaux d'importance nationale, voire internationale, avec une composante grande-vitesse, et laisser le STIF organiser, en liaison

avec les collectivités locales la desserte et l'exploitation d'une ligne de rocade maillée. Pour une meilleure articulation des réseaux de transport et la cohérence entre la construction et l'exploitation de la rocade, c'est au STIF de prendre ou de déléguer la maîtrise d'ouvrage de la future rocade. Il devra envisager de réorganiser la tarification concentrique qui deviendra inadaptée mais sans tomber dans la simplification extrême.

## Une rocade complète à grande vitesse plutôt qu'un métro vagabond !

Typiquement, une liaison rapide entre le cluster de La Défense et les aéroports ressort d'un bouclage du réseau à grande vitesse du réseau francilien. L'anneau complet à grande vitesse et les gares de correspondances (Massy, Cergy, La Défense, Chessy, Roissy ou Orly...) devraient,

tout autant que la rocade métropolitaine, renforcer l'accessibilité internationale et régionale de la région parisienne. Notre fédération, la FNAUT, précisera ses vues sur les fonctions et les gares de cette rocade TGV dans un futur cahier d'acteurs.

## Enfin et surtout, n'oublions pas le quotidien des usagers franciliens !

Les usagers franciliens apprécient que des perspectives d'avenir soient envisagées et mises en débat. Ils savent qu'une rocade est nécessaire pour la désaturation et le « banlieue à banlieue », mais ils n'en oublient pas pour autant leurs préoccupations quotidiennes. Ils constatent la dégradation inquiétante de la régularité des lignes lourdes d'Île-de-France, notamment les RER ! Ils tiennent à ce que soient financées et débouchent rapidement les améliorations indispensables au réseau actuel. Toutes les initiatives

du plan de mobilisation de la région Île de France ont leur utilité. Cela inclut les projets de prolongements métro, de tramway ou de tangentielle tram-train. La future rocade ne résoudra pas d'un coup de baguette magique les dysfonctionnements récurrents des RER franciliens ! Nous n'oublions pas qu'au vu de la fréquentation croissante des RER B et D, la construction du tunnel Gare du Nord - Châtelet aurait un impact très important sur la régularité et la désaturation du réseau.

