



2010 SG 8G : Avis du département de Paris relatif au projet de réseau de transport public du Grand Paris

PROJET DE DELIBERATION

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mes Cher(e)s Collègues,

Deux projets de transport en Ile-de-France font actuellement l'objet d'un débat public : le projet de réseau de transport public du Grand Paris, d'une part, et d'autre part Arc Express, porté par le Syndicat des transports d'Ile-de-France et s'intégrant dans le cadre du Plan de Mobilisation élaboré par la Région Ile-de-France et tous les départements franciliens.

Le Département de Paris est appelé selon les dispositions de la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris à formuler un avis uniquement sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Je souhaite cependant qu'à cette occasion, Paris exprime sa vision d'une politique des déplacements ambitieuse à l'échelle de la métropole. Depuis 2001, convaincus que le développement des transports collectifs et plus largement des modes des transports alternatifs à la voiture individuelle polluante était un impératif pour une métropole durable du XXIème siècle, nous avons innové en matière de déplacements. Avec le développement des couloirs de bus, avec les aménagements de voirie permettant la coexistence de différents modes de transports, avec le tramway, avec Vélib', nous avons obtenu des résultats concrets : depuis 2001, réduction de 24% de la circulation automobile, baisse de 32% des polluants de proximité. Cette ambition nous l'avons aussi portée à l'échelle métropolitaine. Dès 2006, au sein de la Conférence Métropolitaine, Paris a soutenu avec quelques collectivités pionnières et en particulier le Val de Marne, le principe d'une rocade de métro en proche couronne. Paris a également participé financièrement aux projets de tramway comme celui d'Issy-les-Moulineaux et demain Autolib se déploiera à l'échelle de la métropole.

C'est donc fort de cette double ambition pour une autre politique de déplacement à l'échelle de notre agglomération que nous voulons aborder les débats.

L'enjeu est évidemment considérable pour la vie quotidienne d'un très grand nombre d'habitants de la métropole : chaque jour, ce sont 4 millions de déplacements qui relient Paris et son agglomération. Un million de Franciliens travaillent à Paris, un Parisien sur trois travaille en-dehors de la capitale.

Ces deux projets de transports ne sont pas nés dans les mêmes conditions et ne répondent pas aux mêmes objectifs. D'un côté, Arc Express et le plan de mobilisation est porté par la Région et a été nourri par toutes les collectivités franciliennes. Il a pour ambition de répondre aux besoins urgents de transports de banlieue à banlieue ; il crée une rocade bouclée en petite couronne, et propose le renforcement et l'amélioration des lignes existantes à un horizon de 2020 ; il s'appuie pour se faire sur la compétence déjà installée du STIF. De l'autre, le projet de Grand Paris a été défini par la loi, son ambition est de relier à grande vitesse des pôles économiques (actuels ou futurs) d'ici 2025 ; sa réalisation est confiée à une société ad-hoc, également créée par la loi, la Société du Grand Paris.

Il ne s'agit donc pas d'opposer un projet à un autre, mais de trouver les complémentarités pertinentes et les conditions nécessaires à la mise en œuvre d'un grand projet de transport pour la métropole, crédible et efficace.

C'est le sens de l'initiative qu'a prise Jean-Paul Huchon, Président de la Région Ile de France, dans son courrier au Premier Ministre le 15 novembre dernier. Je m'inscris totalement dans cette approche.

Trois principes essentiels doivent inspirer notre conception du réseau de transports publics de la métropole :

- Offrir des moyens de déplacements de banlieue à banlieue par le biais de nouvelles infrastructures comme par l'amélioration des liaisons existantes. Partir de l'existant, mailler le territoire, assurer la correspondance entre des modes de transports différents, adaptés aux urgences comme à la topographie des territoires, tel est également le sens des propositions des dix équipes de la Consultation Internationale pour le Grand Paris. En misant sur un tel schéma métropolitain, connecté à la petite et à la grande couronne, nous contribuons à inventer un modèle urbain durable, mixte et dense.
- Réduire les inégalités territoriales, qui, à l'échelle d'une métropole, sont bien souvent l'autre nom de l'injustice sociale. En d'autres termes, il devient urgent d'œuvrer pour le désenclavement de zones entières de l'agglomération parisienne, notamment à l'est.
- Penser l'attractivité internationale de notre métropole, notamment par des liaisons rapides entre le cœur de l'agglomération et les aéroports.

Au regard de ces principes, le projet de « réseau du grand Paris » nous inspire les réserves suivantes :

- Le schéma proposé obéit à une logique qui repose sur la création de grands pôles de développement économique, connectés entre eux mais loin de desservir les zones d'habitat qui en ont besoin. En cela, il ne saurait répondre aux besoins urgents de renforcement des transports collectifs demandés par tous les franciliens. Ainsi, pour accompagner l'installation à Saclay d'une concentration scientifique qui à ce stade n'est pensée que par le transfert d'établissements du cœur de la métropole, l'Etat propose un métro automatique qui parcourt de longs trajets sur des territoires à très faible densité de population et d'emplois, ce qui constitue un contresens historique et une aberration économique et urbanistique à l'heure de la ville durable.
- Au lieu d'atténuer, voire de corriger, les problèmes actuels liés à la saturation des transports en commun franciliens, le projet de « réseau du grand Paris » risque de les aggraver lourdement et durablement. Ainsi, la ligne 14, prolongée - avec de surcroît une technologie pneumatique quelque peu datée - jusqu'aux aéroports, sera confrontée à des risques de saturation et de dysfonctionnements certains.

Enfin, l'inquiétude du Département de Paris concerne le financement, élément évidemment fondamental car il remet en cause non seulement le calendrier de l'ensemble des projets, mais leur cohérence et leur faisabilité. L'Etat a promis d'investir et en a fait même l'objet d'une loi. Mais depuis rien ne se confirme. Les 4 milliards annoncés restent encore hypothétiques et quoi qu'il en soit, 4 milliards ne font pas 35 milliards, coût estimé du projet d'ensemble. Dix-huit mois après les annonces du Président de la République sur sa vision du Grand Paris, on ne peut que regretter l'absence d'avancées concrètes : la seule chose que l'Etat est parvenu à faire c'est de reporter les réalisations de nouvelles infrastructures et les rénovations indispensables proposées par la Région et les Départements dans le cadre du Plan de Mobilisation.

C'est pourquoi, en l'état actuel des débats, le Département de Paris émet un avis défavorable sur le projet de réseau du Grand Paris.

Comme évoqué précédemment, Paris souhaite que soit mise en œuvre la construction d'un véritable réseau métropolitain de transport intégrant :

- le Plan de Mobilisation pour les transports portée par la Région et les Départements d'Ile-de-France, qui permet une rénovation et une modernisation des infrastructures existantes, ainsi que la réalisation de nouvelles infrastructures dont prioritairement, un métro automatique en rocade en proche couronne : Arc Express ;
- des propositions issues du projet "Grand Paris" qui contribuent au rééquilibrage vers l'est de la métropole par une double rocade à l'est en proche et moyenne couronne ; qui permettent une desserte améliorée du Nord-Est parisien (et notamment de Clichy-Montfermeil), du plateau de Saclay, du Mantois et des deux aéroports ; qui prolongent la ligne 14, avec notamment deux stations nouvelles dans Paris : Maison Blanche au Sud et Pont Cardinet au Nord, sans aller jusqu'à mettre en péril l'exploitation et l'efficacité actuelle de la ligne ;

Concernant le financement, le Département de Paris réaffirme que celui-ci ne doit pas être dissocié des débats et qu'il est temps que l'Etat s'engage financièrement non seulement pour la réalisation des portions pertinentes du réseau du Grand Paris mais également pour la rénovation, l'optimisation et le prolongement des lignes existantes ;

Enfin, si à l'issue des débats, il se confirmait que le réseau métropolitain de transport pertinent était un réseau intégrant Arc Express, le plan de mobilisation et des "bouts" du réseau du grand Paris, comme le souhaite Jean-Paul Huchon, et comme je le souhaite, je demande d'ores et déjà à l'Etat de réviser la loi du Grand Paris pour ne pas créer les conditions d'une paralysie par le maintien de la SGP.

Je propose donc à votre assemblée, en qualité de Conseil de Paris siégeant en formation de Conseil Général, de bien vouloir :

- approuver le texte d'avis relatif au projet de réseau de transport public du Grand Paris annexé à la présente délibération ;

- m'autoriser à transmettre en votre nom cet avis au président de la commission particulière du débat public réseau de transport public du Grand Paris.

Je vous prie, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir en délibérer.

Le Président du Conseil de Paris,
siégeant en formation de Conseil Général