

Délibération n°2010/0799
Séance du 8 décembre 2010

AVIS DU CONSEIL DU STIF
SUR LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT DU GRAND PARIS
(RTGP)

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** la loi n° 2010 – 597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France,
- VU** le dossier de la Société du Grand Paris rendu public par la Commission Nationale du Débat Public le 1^{er} septembre 2010;
- VU** le rapport n °2010/0799 ;

CONSIDERANT que les hypothèses de croissance démographique et de développement économiques retenues dans le dossier de la Société du Grand Paris (SGP) ne sont cohérentes ni avec les principales tendances observées sur courte ou longue période, ni avec les perspectives fournies par les principaux organismes experts compétents (INSEE, IAU etc...) et repris dans le projet de Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF) ;

CONSIDERANT que la concentration voulue du développement de l'Ile-de-France sur neuf pôles de développement du Grand Paris aggraverait considérablement les déséquilibres territoriaux au sein de la région ;

CONSIDERANT que le projet de Réseau de Transport du Grand Paris (ci-après désigné RTGP), en proposant de ne relier que quelques pôles éloignés avec des inter-stations longues et irrégulières, ne répond que très partiellement aux besoins de déplacements actuels et à venir;

CONSIDERANT que les populations et emplois desservis par le RTGP sont quantitativement beaucoup plus faibles au regard du linéaire d'infrastructures que ceux desservis par Arc Express, du fait des choix d'implantation de stations faits par le maître d'ouvrage ;

CONSIDERANT que les études sous-tendant les prévisions de trafic affichées par la SGP ne sont pas fournies par le maître d'ouvrage, et que le dossier ne satisfait dès lors pas aux exigences usuelles de la Commission Nationale du Débat Public ;

CONSIDERANT que, après simulation à l'aide du modèle de prévisions ANTONIN, ces mêmes prévisions apparaissent surestimées par la modélisation de la SGP de l'ordre de 30% ;

CONSIDERANT que les trafics annoncés par la SGP présentent des écarts considérables d'une ligne à l'autre du projet, voire d'un tronçon à l'autre d'une même ligne ;

CONSIDERANT que certains tronçons présentent un trafic prévisionnel inférieur à 7 000 voyageurs à l'heure de pointe (seuil en-deçà duquel le mode métro est considéré comme inapproprié) ;

CONSIDERANT que le projet de RTGP présente une hétérogénéité importante des territoires desservis du fait des inter-stations très variables (de 800 mètres pour la plus courte à 12,8 kms pour la plus longue) ;

CONSIDERANT que le dossier soumis au STIF n'apporte aucune précision sur les conditions d'accès aux gares du Grand Paris, alors même que la distance importante inter-stations apparaît peu favorable au report modal ;

CONSIDERANT que le matériel roulant choisi, métro sur pneus de largeur 2,40m apparaît tout à la fois moins performant et plus coûteux tant en investissements qu'en exploitation ;

CONSIDERANT que les conséquences en terme de régularité, de robustesse et d'efficacité économique du prolongement de la ligne de métro L14 sur une longueur totale de plus de 50 kms doivent être étudiées ;

CONSIDERANT que le choix du métro sur pneus apparaît contradictoire avec les objectifs du Grenelle de l'Environnement, dès lors que ce choix technologique se traduirait par une surconsommation d'énergie de l'ordre de 30% et poserait la question du recyclage des pneus usagés ;

CONSIDERANT que les modalités de construction ne sont pas explicitées dans le dossier du maître d'ouvrage alors même que les représentants de la SGP ont officiellement annoncé une mise en service échelonnée entre 2018 et 2023, sans cohérence avec le contenu du dossier du maître d'ouvrage ;

CONSIDERANT que cette mise en service échelonnée - ou phasage - nécessite d'être décidé et étudié en amont afin de prévoir les infrastructures et les services nécessaires à l'exploitation des phases successives mises en service ;

CONSIDERANT que le dossier du maître d'ouvrage ne présente aucune évaluation du coût d'exploitation et de maintenance lié au projet ;

CONSIDERANT que ces coûts sont susceptibles d'alourdir considérablement les dépenses du STIF (une première estimation par ratio au kilomètre conduirait à des coûts de plus de un milliard d'euros par an) sans aucune perspective de recettes supplémentaires ;

CONSIDERANT que le bouclage du financement du RTGP n'est pas assuré et que les premiers éléments figurant au projet de loi de finances rectificative pour 2010 (PLFR 2010), en cours d'examen devant l'Assemblée Nationale, semblent capter au bénéfice de la SGP des recettes fiscales attendues par les collectivités locales pour financer le plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France ;

CONSIDERANT que rien ne garantit l'étanchéité de la dette contractée par la SGP, dès lors que le STIF devra lui verser un loyer pour l'usage des infrastructures du RTGP, loyer pouvant comprendre le coût des emprunts contractés par la SGP ;

CONSIDERANT la très forte attente de la population, des élus et des acteurs associatifs et du monde économique en faveur de la réalisation d'investissements majeurs et prioritaires pour la désaturation du réseau et la desserte de nouveaux territoires, exprimées dans le cadre des débats publics et des mobilisations pour des projets comme la désaturation de la ligne 13 au nord, le barreau de Gonesse ou la création de la rocade de métro rapide Orbival dans le Val-de-Marne, qui correspond au tracé d'Arc Express ;

CONSIDERANT que la construction d'un réseau d'avenir ne peut fonctionner s'il s'appuie sur un socle partiellement dégradé et que les usagers attendent des améliorations de leurs conditions actuelles de transport ;

CONSIDERANT les attentes exprimées par les Francilien(ne)s au cours des débats publics relatifs au projet Arc Express et au Réseau de transport du Grand Paris, notamment sur l'amélioration du réseau existant et la modernisation des RER ;

CONSIDERANT que les travaux des architectes réunis au sein de l'Atelier international du Grand Paris entérinent la logique du plan de mobilisation porté par le STIF, les départements et la Région ;

CONSIDERANT que la priorité doit être donnée à la réalisation des opérations inscrites au plan de mobilisation et engagées aujourd'hui, et tout particulièrement l'amélioration du réseau existant avec la mise en œuvre des schémas directeurs des RER, le renouvellement du matériel roulant et les opérations permettant de désaturer le réseau existant (rocade de métro rapide Arc Express, prolongement de la ligne L14 à Mairie de Saint-Ouen, prolongement du RER E à l'ouest notamment) ainsi que la création de tangentielles, tramways et TCSP permettant de répondre aux besoins de déplacement exprimés sur les différents territoires de l'Ile de France ;

CONSIDERANT que la situation particulière de l'Ile-de-France, à l'intersection de plusieurs lignes à grande vitesse, nécessitera à moyen et long terme l'aménagement et le développement des gares parisiennes, notamment la gare Montparnasse ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : Il convient d'approuver l'urgence à inscrire à l'ordre du jour de la présente séance du Conseil et à délibérer sur l'avis à émettre sur le projet de Réseau de Transport du Grand Paris, pour les motifs ci-dessus exposé.

ARTICLE 2 : Le Conseil demande que, conformément à l'usage lors des débats publics, la Commission Nationale du Débat Public veille à la publication, sans délai, de toutes les études techniques réalisées par la Société du Grand Paris (ci-après désignée SGP), permettant d'apprécier pleinement l'opportunité des choix faits par le maître d'ouvrage et portés au débat public ;

ARTICLE 3 : Le Conseil demande que la SGP communique sans délai au STIF qui sera chargé de l'exploitation du RTGP, les études nécessaires à l'appréciation des coûts d'exploitation et de maintenance du projet ; sur la base de ces éléments, le conseil du STIF souhaite avoir communication du bilan socio-économique du projet ;

ARTICLE 4 : Le Conseil réaffirme la priorité qui doit être donnée à la réalisation du plan de mobilisation et à son financement;

ARTICLE 5 : Le Conseil invite dès lors la SGP à faire évoluer le projet de RTGP, en prenant en compte le plan de mobilisation porté par la Région et les départements, afin qu'il offre une desserte en transports complémentaire et interconnectée avec les projets de transports portés par le STIF.

ARTICLE 6 : Le Conseil invite la SGP à revoir les caractéristiques du RTGP, en prenant en compte la rocade métro automatique autour de Paris, Arc Express dont l'arc sud, prioritaire, peut être mis en service en 2017 et l'arc nord avant 2023, échéance annoncée pour le RTGP ;

ARTICLE 7 : Le Conseil invite la SGP à prendre en compte le prolongement de la ligne de métro L14 à mairie de Saint-Ouen, pour désaturer la ligne 13 porté par le STIF qui a déjà été soumise à la concertation et dont l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) devrait être engagée au deuxième semestre 2011 ;

ARTICLE 8 : Le Conseil émet un avis défavorable sur le choix du mode métro automatique étroit sur pneu, compte tenu des surcoûts d'investissements ainsi que des conséquences en terme de surconsommation énergétique et de bilan carbone; invite en conséquence la SGP à revoir son projet et notamment les caractéristiques des lignes dites verte et bleue ;

ARTICLE 9 : Le Conseil demande qu'il soit procédé à une expertise indépendante de la SGP maître d'ouvrage, des opérateurs de transport et des constructeurs de matériels roulants, expertise de la faisabilité du prolongement de la ligne 14 du métro de Roissy à Orly. L'expertise devra notamment apprécier la robustesse des conditions d'exploitation, la régularité et la qualité de service (confort des voyageurs) résultant de ce choix technologique et de la coexistence de matériel roulant ayant des vitesses différentes;

ARTICLE 10 : Le Conseil demande que soit donnée la possibilité au STIF et aux collectivités locales qui le financent, de dégager les recettes nécessaires à la couverture des charges d'exploitation et de maintenance des projets nouveaux et notamment les recettes issues de la hausse de 0,1% du taux du VT ainsi que du reclassement en zone intermédiaire des communes situées dans le périmètre de l'agglomération au sens INSEE, conformément aux orientations du rapport de la commission présidée par le député Gilles CARREZ relatif au financement du projet transport du Grand Paris (30 septembre 2009) ;

ARTICLE 11 : Le Conseil exige que les garanties d'étanchéité entre la dette de la SGP et les charges qui seront imputées au STIF pour l'usage du RTGP soient explicitées ;

ARTICLE 12 : Le Conseil réaffirme que le STIF sera maître d'ouvrage des projets du plan de mobilisation, dans le respect des principes et des règles des lois de décentralisation,

notamment des dispositions de la loi n°2004-809 du 13 août 2004, et tout particulièrement du projet Arc Express ;

ARTICLE 13 : Le Conseil demande que le STIF qui aura en charge les coûts d'exploitation et de maintenance des installations du RTGP, valide au préalable les choix de tout investissement susceptible d'avoir un impact sur ces coûts ;

ARTICLE 14 : le Conseil propose que le plan de mobilisation soit prolongé et complété au-delà de 2020, en prenant en compte d'une part la priorité de l'amélioration des cinq lignes de RER grâce au doublement du tunnel entre Châtelet et Gare du Nord, à la réalisation de deux voies supplémentaires entre Juvisy et Paris pour améliorer le RER C, et d'autre part en prolongeant le développement du réseau avec l'engagement d'un arc Grand Est venant compléter la rocade ferrée régionale à l'ouest constituée par la tangentielle Nord et la TGO, et de la desserte des aéroports constituée d'une liaison métro Paris-Orly et d'une liaison Paris-Roissy desservant les bassins d'habitat, et de proximités aujourd'hui enclavés, conformément aux termes du courrier adressé par le Président JP HUCHON au Premier Ministre le 15 novembre 2010 ;

ARTICLE 15 : le Conseil invite en conséquence l'Etat à affecter les ressources nécessaires à la réalisation du plan de mobilisation complété selon les dispositions ci-dessus mentionnées, notamment les ressources nouvelles identifiées dans le rapport de la commission présidée par le député Gilles CARREZ, à savoir les ressources liées à la modernisation de la taxe sur les locaux à usage de bureaux, de commerce et de stockage, à la modernisation de la redevance sur la création de bureaux ;

ARTICLE 16 : Le Conseil demande à l'Etat de veiller au respect des principes et des règles des lois de la décentralisation, et notamment des dispositions de la loi n°2004-809 du 13 août 2004 et aux respects des conclusions de la Cour des Comptes dans son rapport sur les transports ferroviaires en Ile de France rendu public le 17 novembre 2010.

ARTICLE 17 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON