

AVIS DU STIF SUR LE PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT DU GRAND PARIS

Rapport n° 2010 /0799

**au Conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France
Séance du 8 décembre 2010**

Rubrique : Grands projets d'investissement
--

PREAMBULE.....	3
1) Une concertation tardive et non partagée.....	3
2) La coordination impossible de deux débats publics : Arc Express et le réseau de transport du Grand Paris.....	4
1). LE CADRE JURIDIQUE DEROGATOIRE INTRODUIT PAR LA LOI DU 3 JUIN 2010 ET SES IMPLICATIONS	5
1) Une nouvelle forme de gouvernance qui fait question	5
2) Un dispositif qui fait peser sur le STIF des choix non maîtrisés par lui	6
2). LA VISION DE L'ILE DE France ET DES OBJECTIFS D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE	8
1) Populations et emplois en Ile de France : rappels des tendances, besoins, et mises en perspectives	8
2) Des hypothèses démographiques et de développement urbain du Grand Paris très ambitieuses et très localisées.....	9
3) Vers une inéquité sociale et géographique	10
3). LES BESOINS DE DEPLACEMENTS : LE RTGP, UNE REPONSE INADAPTEE	11
1) Les besoins de déplacements aujourd'hui identifiés	11
2) Un nombre insuffisant d'habitants et d'actifs desservis.....	13
4).LE RTGP : DES ESTIMATIONS DE TRAFIC HETEROGENES ET SURESTIMEES, DES CHOIX TECHNIQUES QUI POSENT QUESTION.....	15
1) Des prévisions de trafic journalier présentées avantageusement par le Grand Paris	15
2) Des trafics dimensionnants parfois largement surestimés	16
3) Hétérogénéité des territoires desservis, et donc hétérogénéités des charges de trafic	16
4) Une desserte hétérogène et incomplète du territoire francilien.....	17
5) Le mode métro : non adapté à certains tronçons du projet du Grand Paris	20
6) Le faible niveau de correspondance avec l'offre existante et prévue à termes en transports collectifs.....	20
7) Un matériel roulant imposé par le prolongement de la ligne 14.....	22
8) La remise en cause de l'objectif de vitesse commerciale	23
9) Des ruptures de charges, des superpositions missions partielles / missions directes.....	24
5). FINANCEMENT ET EXPLOITATION : DES RISQUES MAJEURS POUR LE STIF ET POUR LA GESTION DURABLE DU RESEAU FRANCILIEN	25
1) Les coûts d'investissement du projet du Grand Paris	25
2) Les coûts de fonctionnement du projet du Grand Paris	26
3) Des questions qui restent en suspens sur l'ensemble des recettes attendues	28

PREAMBULE

Le contexte et les modalités de la concertation sur le projet de réseau de transport du Grand Paris

1) Une concertation tardive et non partagée

En tout début d'année 2008, les études ont été lancées sur le projet Arc Express, métro automatique de rocade tout autour de Paris en proche couronne, portées par la Région et pilotées par le STIF, en partenariat avec les Conseils généraux et l'Etat¹. Dans le même temps (mars 2008), Christian Blanc a été nommé Secrétaire d'Etat chargé du développement de la Région Capitale, avec pour mission d'élaborer un projet dit de « Grand Paris », dont la dimension transport allait s'avérer déterminante.

Après 18 mois d'études menées en partenariat, et une phase de concertation préalable engagée par le STIF avec l'ensemble des Conseils généraux, des communes et intercommunalités concernées par le projet Arc Express², le STIF a proposé à son Conseil d'administration un dossier de saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP) sur ce projet, adopté à l'unanimité de ses membres le 8 juillet 2009. Parallèlement, le projet Arc Express a été inscrit comme projet structurant du Plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France, qui avait été proposé par la Région à l'Etat et à l'ensemble des départements franciliens dès le mois de juin 2008.

Cette période a été marquée par le discours du Président de la République sur le Grand Paris, le 29 avril 2009, à l'occasion duquel le Chef de l'Etat a affirmé son soutien à la fois à un Plan de mobilisation de la Région Ile-de-France (dont le projet Arc Express), et au projet piloté par le Secrétaire d'Etat Christian Blanc, projet qui n'avait pas encore, à l'époque, été présenté officiellement au grand public : le projet se limitait à une carte, non officielle, faisant apparaître neuf pôles de développement économique (dits « clusters ») en Ile-de-France, reliés entre eux par une ligne de transport rapide en double boucle³.

En septembre 2009, après que la CNDP ait décidé la tenue d'un débat public sur le projet Arc Express, la concertation avec les communes a commencé à s'engager sur le projet de double boucle, pendant plusieurs mois au cours desquels le projet de transport du Grand Paris a largement évolué, sans aucune information officielle ni du STIF, ni de la Région à ce sujet.

Parallèlement, les débats sur le projet de loi relatif au Grand Paris s'engageaient à l'Assemblée Nationale, sans que ce texte ne donne aucune indication précise sur le contenu et la consistance du projet de transport.

Les modalités de cette concertation, à la fois tardive et exclusivement bilatérale⁴, sans que l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France y ait été associée, alors même que le projet Arc Express avait été lancé officiellement sur la voie du débat public, avec l'appui de la Commission nationale du débat public et l'assentiment du Chef de l'Etat quelques mois plus tôt, constituent un premier point de critique pour le STIF.

¹ Le financement de ces études a été inscrit au CPER 2009-2014.

² La concertation a pris la forme de plusieurs présentations générales du projet Arc Express, organisées par territoires, puis d'entretiens bilatéraux avec chaque commune concernée afin d'analyser plus finement les enjeux urbains à intégrer dans la définition du projet.

³ D'où le nom de « Grand Huit » communément donné au projet de transport de Christian Blanc.

⁴ Les entretiens se sont tenus commune par commune.

2) La coordination impossible de deux débats publics : Arc Express et le réseau de transport du Grand Paris

Suite à la décision de la CNDP du 2 septembre 2009, le STIF s'est lancé dans la préparation du débat public sur le projet Arc Express, en travaillant étroitement avec la Commission particulière du débat public (Cpdp) qui s'est mise en place. Conformément aux obligations prévues par le Code de l'environnement, qui régit l'organisation des débats publics en France, un dossier du maître d'ouvrage (ou dossier du débat) a été élaboré et approuvé par la CNDP le 7 avril 2010. Alors que le débat devait être lancé avant l'été 2010, le dispositif a été gelé par l'introduction, lors du débat au Sénat sur le projet de loi relatif au Grand Paris, d'un amendement tendant à mettre fin au débat public Arc Express. Cette proposition a finalement été écartée par les parlementaires, au profit d'une disposition prévoyant l'organisation conjointe des débats sur les projets Arc Express et Grand Paris (article 3.IX.2 de la loi du 3 juin 2010, relative au Grand Paris).

Ainsi donc, après une première période de gel des procédures en cours, a suivi une seconde période d'attente forcée, le débat public Arc Express ne pouvant pas, aux termes de la loi, débiter avant celui du Grand Paris. Le dossier du débat sur le projet du Grand Paris⁵ ayant été approuvé par la CNDP, et ayant donc été rendu public, le 1^{er} septembre, les deux débats n'ont pu commencer qu'au 30 septembre dernier.

Ce retard de près de six mois ainsi imposé au débat public Arc Express, tout comme le déséquilibre d'information entre un projet connu dès le mois de juillet 2009 et un autre rendu officiellement public plus d'un an après, est un deuxième point très fortement critiquable pour le STIF.

Ce déséquilibre tend à perdurer au niveau de l'organisation concrète des deux débats, le débat du Grand Paris s'appuyant sur les dispositions dérogatoires instaurées par la loi du 3 juin 2010 (pas d'obligation de concertation avec la Cpdp sur le dossier du débat, des membres de Cpdp beaucoup plus nombreux que pour un débat public classique, pas de possibilité de proroger le débat, etc ...), et s'appuyant sur des moyens et un budget largement plus élevés que ceux habituellement déployés pour les débats publics.

Pour ce qui concerne le fond des projets, le déséquilibre est tout aussi important et critiquable, et ce à deux niveaux. Tout d'abord, l'ensemble des études préalables ayant servi à la définition du projet Arc Express a été remis à la Cpdp en mai dernier et chacune de ces études est aujourd'hui consultable et téléchargeable depuis le site du débat public Arc Express⁶. Ce n'est pas le cas des études du projet du Grand Paris dont on ne connaît, à ce jour, ni l'existence, ni la consistance, ce qui rend difficile la compréhension et l'analyse du projet (la Société du Grand Paris a reconnu elle-même qu'il serait dangereux de rendre publiques des études non stabilisées à ce jour). Un second point qui rend délicate l'analyse du Grand Paris tient à la mouvance même du projet au fur et à mesure de l'avancement du débat public en cours. Qu'il s'agisse du nombre de stations du réseau de transport du Grand Paris, ou de leur implantation, qui sont pourtant deux données structurantes dans la définition d'un projet de transport, le dossier présenté au débat est en constante évolution.

Ce contexte d'un projet non stabilisé et sur lequel aucune étude préalable n'est disponible fragilise, voire décrédibilise, l'obligation faite par la loi de rendre un avis sur le projet de réseau de transport du Grand Paris avant le 1^{er} janvier 2011, soit avant même la fin du débat public en cours (l'article 3.III.2 de la loi du 3 juin 2010 prévoit en effet un délai de quatre mois à compter de la publication du dossier du débat – intervenue le 1^{er} septembre – pour que l'ensemble des partenaires concernés fassent connaître leur avis à la CNDP).

C'est dans ce cadre qu'intervient le présent avis du STIF.

⁵ Ce dossier ne porte que sur le seul projet de réseau de transport.

⁶ La mise à disposition des études est une obligation dans le cadre d'un débat public.

1). LE CADRE JURIDIQUE DEROGATOIRE INTRODUIT PAR LA LOI DU 3 JUIN 2010 ET SES IMPLICATIONS

1) Une nouvelle forme de gouvernance qui fait question

La loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, publiée au JORF du 5 juin 2010, fixe le cadre juridique dans lequel le réseau de transport public de voyageurs du Grand Paris doit être défini, les grands principes et objectifs auxquels il doit répondre, la concertation dont il doit faire l'objet⁷, ainsi que les conditions de sa réalisation.

Le texte prévoit la mise en place de l'établissement public « Société du Grand Paris » (SGP), chargé de définir ce réseau de transport et d'en assurer la réalisation.

Enfin, il contient un certain nombre d'autres dispositions relatives, notamment, à la dimension territoriale du projet de transport du Grand Paris.

Ce texte contient donc de nombreuses dispositions dérogatoires au droit commun applicable à l'organisation des transports en Ile-de-France, laquelle revient, d'après l'ordonnance du 7 janvier 1959, au STIF, le Syndicat des transports d'Ile-de-France. D'après ce texte le STIF « *organise les services de transports publics réguliers de personnes* » ; à ce titre, il a notamment pour mission « *de veiller à la cohérence des programmes d'investissement* ». Depuis la loi du 13 août 2004, de décentralisation du STIF, celui-ci « *peut assurer la maîtrise d'ouvrage ou désigner le ou les maîtres d'ouvrage de projets d'infrastructures nouvelles destinées au transport public de voyageurs. ... Le Syndicat des transports d'Ile-de-France s'assure de la faisabilité et de l'opportunité des opérations considérées, en détermine la localisation, le programme, l'enveloppe financière prévisionnelle* ».

Ce dispositif introduit par la loi de décentralisation de 2004, mis en application par le décret du 10 juin 2005 précisant le statut du STIF, offre une organisation des transports pour la Région Ile-de-France qui présente un double avantage : des prises de décision collégiales qui associent les élus de la région et des départements et qui, de ce fait, sont pensées au plus près des enjeux locaux, tout en offrant la garantie d'une pleine cohérence du système de transport à l'échelle régionale.

Nombreux sont ceux qui en soulignent les effets positifs : « *Les effets de cette décentralisation ont été positifs. Elle offre d'ailleurs un cadre juridique qui pourrait être favorable à l'intermodalité. En Ile-de-France, l'ensemble des dessertes régionales relève ainsi d'un seul « donneur d'ordres », là où ailleurs, les différents types de dessertes relèvent d'autorités organisatrices différentes : les communes, les départements et les régions* » (extrait de l'intervention de M. Didier Migaud, Président de la Cour des Comptes, mercredi 17 novembre 2011 lors de sa présentation à la presse du rapport de la Cour sur les transports ferroviaires régionaux en Ile-de-France).

La loi relative au Grand Paris contrevient à ces dispositions en confiant à un établissement public autre que le STIF la mission de réaliser un nouveau projet de transport, le projet de réseau du Grand Paris, et en lui confiant la maîtrise d'ouvrage de ce projet ou la possibilité d'en désigner le maître d'ouvrage.

La mission ainsi confiée est très large : « *L'établissement public « Société du Grand Paris » a pour mission principale de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation, qui comprend la construction des lignes, ouvrages et installations fixes, la construction et l'aménagement des gares, y compris d'interconnexion, ainsi que l'acquisition des matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures et, dans les conditions de l'article 16, leur entretien et leur renouvellement, dans les conditions prévues par la présente loi* » (article 7 de la loi). Pour ce faire, la « *Société du Grand Paris peut décider [...] de déléguer la maîtrise d'ouvrage* » (article 18 de la loi) ou, « *pour la réalisation des infrastructures et, le cas échéant, l'acquisition des matériels* », de recourir à un contrat de partenariat (article 19 de la loi).

⁷ Voir préambule.

La loi du 3 juin 2010 introduit donc pour le STIF un dispositif critiquable sur le plan de la cohérence juridique et institutionnelle, en balayant d'un revers de main un processus de décentralisation en œuvre depuis peu, qui commence tout juste à endiguer les retards d'investissement pris au cours de ces trente dernières années, par une autorité organisatrice qui était, à l'époque, entre les mains de l'Etat.

En outre, cette « dichotomie institutionnelle » va à l'encontre d'un souci de bonne gestion des finances publiques puisque la Société du Grand Paris va capter à la fois une partie des financements de l'Etat et de nombreuses ressources nouvelles jusque-là identifiées pour le financement de nombreux autres projets de transports.

2) Un dispositif qui fait peser sur le STIF des choix non maîtrisés par lui

Le dispositif introduit par la loi du Grand Paris est **assez complexe et peu lisible**, et contredit le schéma qui a été présenté à plusieurs reprises lors des réunions publiques des débats Arc Express et Grand Paris. **L'idée** exprimée en réunion publique par le Directeur de la Société du Grand Paris, **selon laquelle l'infrastructure du réseau de transport du Grand Paris, une fois réalisée, sera remise « clé en main » au STIF se trouve contredite par les termes mêmes de l'article 20 de la loi du 3 juin 2010**, selon lesquels :

- Pour les infrastructures : *« Les lignes, ouvrages et installations sont, après leur réception par le maître d'ouvrage, confiés à la RATP qui en assure la gestion technique [...]. [La SGP] est propriétaire de ces lignes, ouvrages et installations, ainsi que des gares, y compris d'interconnexion, qu'elle réalise, jusqu'à sa dissolution ».*
- Pour le matériel roulant : *« Après leur réception par le maître d'ouvrage, les matériels [...] sont transférés en pleine propriété au Syndicat des transports d'Ile-de-France qui les met à la disposition des exploitants [...] ».*

Que ce soit pour les infrastructures ou pour le matériel roulant, cet article renvoie aux dispositions de l'article 2 de l'ordonnance du 7 janvier 1959, relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France. Tel que modifié par la loi ORTF (loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009, relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports), cet article instaure un schéma bien particulier, selon lequel c'est la RATP qui est désignée gestionnaire de l'infrastructure du métro et c'est le STIF qui la rémunère à cet effet : *« [...] la Régie autonome des transports parisiens est gestionnaire de l'infrastructure du réseau de métropolitain affecté au transport public urbain de voyageurs en Ile-de-France, dans la limite des compétences reconnues à Réseau ferré de France. [...]. A l'effet d'exercer les missions qui lui sont dévolues par le présent alinéa, la régie est rémunérée par le Syndicat des transports d'Ile-de-France dans le cadre d'une convention pluriannuelle qui, pour chacune de ces missions, établit de façon objective et transparente la structure et la répartition des coûts, prend en compte les obligations de renouvellement des infrastructures et assure une rémunération appropriée des capitaux engagés ».*

Il faut en outre préciser qu'aux termes de l'article 17 de la loi du 3 juin 2010, **l'absence de mise en concurrence pour la réalisation de l'infrastructure et pour l'acquisition du matériel roulant est fort probable**, puisqu'il est prévu que par exception aux obligations de mise en concurrence, des marchés pourront être conclus sans publicité ni mise en concurrence avec la RATP, ou la SNCF, ou RFF, « si des raisons techniques » l'exigent.

Enfin, concernant l'exploitation du réseau de transport du Grand Paris, c'est le droit commun qui s'applique et qui prévoit donc, aux termes de l'article 7 de la loi du 30 décembre 1982 (LOTI) – auquel renvoie l'ordonnance du 7 janvier 1959 – que ce sera à l'autorité organisatrice (donc le STIF) de désigner le ou les exploitants, à l'issue d'une procédure de mise en concurrence, et de rémunérer ce ou ces exploitants en contrepartie des coûts de fonctionnement du réseau.

Il résulte de l'ensemble de ces textes le schéma suivant :

Pour l'infrastructure du réseau de transport du Grand Paris :

- La SGP sera et demeurera propriétaire du réseau du Grand Paris jusqu'à sa dissolution ;
- La mise en concurrence pour la réalisation de cette infrastructure ne sera pas obligatoire ;
- Ce réseau sera confié à un gestionnaire d'infrastructure : la RATP ;
- Pour cette mission, la RATP sera directement rémunérée par le STIF (sans compensation de la SGP), dans le cadre d'une convention pluri-annuelle.

Pour le matériel roulant du réseau de transport du Grand Paris :

- Après réception par la SGP, le matériel roulant sera transféré au STIF en pleine propriété sans que ce dernier soit associé à sa définition, ses spécifications, ses caractéristiques et son choix ;
- La mise en concurrence pour l'acquisition de ce matériel ne sera pas obligatoire ;
- La loi ne précise pas si le transfert interviendra à titre gratuit ou moyennant le versement d'une indemnité.

Pour l'exploitation du réseau de transport du Grand Paris :

- Il appartiendra au STIF de désigner le ou les exploitants au terme d'une procédure de mise en concurrence ;
- L'accès aux lignes et au réseau sera assuré dans des conditions objectives, transparentes et non discriminatoires par la RATP à un ou plusieurs exploitants qui auront été choisis par le STIF après une procédure de mise en concurrence ;
- Il reviendra au STIF de prendre directement en charge, sans compensation financière de la SGP, les coûts de fonctionnement liés à l'exploitation du réseau et des lignes.
- Et enfin, la SGP, dans son Dossier du maître d'Ouvrage, **ne présente pas de coût global du projet de transport** (aucune évaluation des frais d'exploitation du service dans le DMO de la SGP), ce qui pose évidemment problème.
En effet, seuls les coûts d'investissement ayant été chiffrés par la SGP, le STIF s'interroge sur les frais annuels d'exploitation et de maintenance, qui peuvent s'avérer très élevés si ces coûts de financement ont été sous-estimés.

Le STIF critique donc très fortement le dispositif de la loi du 3 juin 2010, qui exclut l'autorité organisatrice de la maîtrise d'ouvrage d'un projet de transport dont elle devra pourtant, une fois l'infrastructure achevée, assumer le coût de gestion et d'entretien, de même qu'elle devra veiller à son exploitation et en assumer la charge, sans aucune contrepartie.

2). LA VISION DE L'ILE DE France ET DES OBJECTIFS D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

1) Populations et emplois en Ile de France : rappels des tendances, besoins, et mises en perspectives

Les perspectives démographiques étudiées par l'ensemble des experts (INSEE, services de l'Etat, de l'IAU, la Région...) convergent vers les éléments suivants.

> L'évolution de la population en Ile de France : rappels des objectifs du SDRIF à l'horizon 2030

Les principales tendances observées ces dernières années en Ile de France sont les suivantes :

- **Un accroissement annuel de 50 000 habitants par an en moyenne.**
Cette croissance de la population francilienne est la résultante de l'excédent naturel (plus de naissances que de décès), du déficit migratoire avec la province, et de l'excédent migratoire avec l'étranger.

> Une espérance de vie qui a progressé d'environ d'un trimestre tous les ans ces dernières décennies

Elle atteint 78,5 ans chez les Franciliens et 84,5 ans chez les Franciliennes (en 2006).

- **Les familles monoparentales de plus en plus nombreuses:**
Elles concernent une famille sur quatre et un enfant sur cinq en 2006 (contre un sur sept en 1999).
- **Une baisse régulière de la taille des ménages:**
Si l'on comptait 2,74 franciliens par ménages en 1968, on en comptait 2,34 en 2006 ... et on un taux moyen de l'ordre de 2,12 et 2,16 personnes par ménages est annoncé pour 2030.

Ces évolutions ont des effets directs dans deux domaines majeurs:

- Les besoins de logements et d'équipements;
- Le marché du travail et les capacités de croissance de l'emploi

Ces besoins en logements sont évalués à 60 000 supplémentaires par an dans le projet de SDRIF.

> L'évolution des emplois en Ile de France : rappels des objectifs du SDRIF à l'horizon 2030

Au cours des 20 prochaines années, la population active devrait stagner en Île-de-France, et baisser en France, et ce, principalement pour les raisons liées au vieillissement de la population énoncées précédemment.

De ce point de vue, les objectifs du SDRIF (+ 28 000 emploi par an) apparaissent volontaristes mais compatibles avec ces perspectives démographiques.

> Qu'en retenir ?

Ces tendances démographiques mettent ainsi en exergue :

- les besoins de construction alimentés par la croissance de la population et la baisse de la taille des ménages, d'une part
- la stabilisation de la population active et la modération de la croissance de l'emploi.

2) Des hypothèses démographiques et de développement urbain du Grand Paris très ambitieuses et très localisées

> Un horizon 2030, selon le Grand Paris, qui s'appuie sur 250 000 habitants et 300 000 emplois supplémentaires par rapport aux perspectives du SDRIF

	Projet de SDRIF	Projet Grand Paris
Population	+ 1,25 M hab de 2005 à 2030 soit 50 000 par an	+ 1,5 M hab d'ici 2030 soit 75 000 par an
Construction de logements	60000/ an	70000 / an
Créations d'emplois	+700 000 emplois / 25 ans soit +28 000 emplois / an	soit +50 000 emplois / an

Source : IAU

Les hypothèses de développement démographique et urbain qui ont été prises en compte par le Grand Paris pour l'élaboration du projet de transport posent donc question.

En effet, si les prévisions de trafic sur lesquelles s'appuie le projet Arc Express correspondent aux hypothèses de développement urbain prévues dans le SDRIF à l'horizon 2020⁸, celles du Grand Paris, elles, se projettent à l'horizon 2030 sur la base d'hypothèses bien spécifiques, non connues.

Les principales différences entre ces deux jeux d'hypothèses portent sur :

- **la localisation des développements**, concentrés sur **neuf pôles** selon le Grand Paris,
- ainsi que sur le total auquel on aboutit sur l'ensemble de l'Ile-de-France.

Sur les pôles de développement du Grand Paris, la concentration est saisissante sur 4 d'entre eux : la Défense, La Plaine St Denis, le Plateau de Saclay et Roissy. Par rapport aux prévisions du SDRIF, on relève – à titre d'exemple - des écarts de plus de 150 000 habitants sur le Plateau de Saclay, mais également au Sud de Paris ; concernant les emplois, le différentiel est de plus de 100 000 emplois sur la Défense, Roissy et la Plaine Saint Denis.

La captation des développements futurs par les 9 pôles "oublie" le reste du territoire régional qui se verra doter, **d'après le Grand Paris, de 200 000 emplois en moins et 250 000 habitants en moins**, en comparaison avec les prévisions du SDRIF pour 2030 précédemment citées.

> Qu'en retenir ?

La stratégie portée par le SDRIF, et sur laquelle s'appuie le Plan de Mobilisation – dont Arc Express constitue la pièce maîtresse – s'inscrit dans la perspective d'une **croissance démographique et économique modérée et équilibrée compatible avec les perspectives de croissance européenne** et fonde l'**attractivité métropolitaine** sur la **qualité de son offre urbaine** et la **maîtrise de son écosystème**.

Le projet de transport du Grand Paris se situe quant à lui **exclusivement** dans une **perspective de croissance économique et démographique très forte et sectorisée**, qui, par ailleurs s'avère inégalement répartie spatialement.

En effet, le projet du Grand Paris s'appuie **en très grande partie sur l'émergence ou le développement de pôles économiques puissants et internationalement attractifs**.

⁸ Les hypothèses de développement du SDRIF reposent quant à elles sur les chiffres de l'INSEE

3) *Vers une inéquité sociale et géographique*

Tout d'abord, **en voulant apporter une réponse équivalente à tous les sites** considérés comme stratégiques, **le projet du Grand Paris en abandonne plusieurs qui ont fait l'objet d'investissements publics importants** (Cergy par exemple), et suréquipe certains d'entre eux au regard de leurs besoins de déplacements prévisibles (Saclay, Descartes notamment).

Par ailleurs, **les quartiers d'habitat en difficulté** - qui, pour une partie d'entre eux restent **fortement enclavés - ne sont pas traités**, à l'exception de Clichy-Montfermeil.

En comparaison, le projet Arc Express s'intéresse de manière plus significative à la desserte de ces quartiers, parmi lesquels, à titre d'exemple : la cité Karl Marx à Bobigny (tracé éloigné de l'arc Nord), le quartier Cristino Garcia à Saint-Denis (tronc commun aux différentes variantes de tracé de l'arc Nord), encore le quartier des Blagis à Bagneux (tracé éloigné de l'arc Sud), ou encore le quartier des Mordacs (tracé éloigné de l'arc Sud).

Les deux principales explications à ces disparités entre ces deux projets : des différences de tracés, mais également des différences en termes de distance entre les stations.

Une grande infrastructure de transport, si elle facilite la mobilité, est largement insuffisante pour réduire les inégalités sociales. La mobilité doit être organisée et articulée du niveau régional au niveau local en assurant notamment partout la desserte locale.

Ainsi, le projet du Grand Paris ne va pas dans le sens d'une métropole intégrée et équilibrée.

3). LES BESOINS DE DEPLACEMENTS : LE RTGP, UNE REPONSE INADAPTEE

1) Les besoins de déplacements aujourd'hui identifiés

La connaissance de la mobilité en Ile-de-France : les sources d'information

L'Enquête Globale Transport observe la mobilité des Franciliens en Ile-de-France un jour ouvrable hors vacances scolaires. Elle décrit l'ensemble des déplacements des ménages enquêtés. La dernière enquête (EGT 2001) a été réalisée en 2001-2002, une nouvelle enquête est en cours.

L'Enquête Nationale Transports et Déplacements fournit des informations sur la mobilité des Franciliens à moins de 80 km de leur domicile, un jour ouvrable y compris pendant les vacances scolaires. La dernière enquête (INSEE-SOeS-ENTD 2008) a été réalisée en 2007-2008, il s'agit donc de la dernière photographie disponible de la mobilité des Franciliens.

La mesure du trafic dans les réseaux de transport permet de compléter la connaissance des déplacements, elle intègre aussi les déplacements faits par des non-Franciliens.

> Les déplacements quotidiens entre les territoires franciliens

Les déplacements en banlieue sont caractérisés par leur diversité.

Le schéma classique tend à envisager **trois catégories de déplacements** :

- les déplacements dans Paris,
- les déplacements de type « radial », c'est-à-dire entre Paris et la banlieue,
- et les déplacements dits « de rocade », de banlieue à banlieue.

La réalité est évidemment plus complexe.

Aussi, les principales tendances observées sont les suivantes :

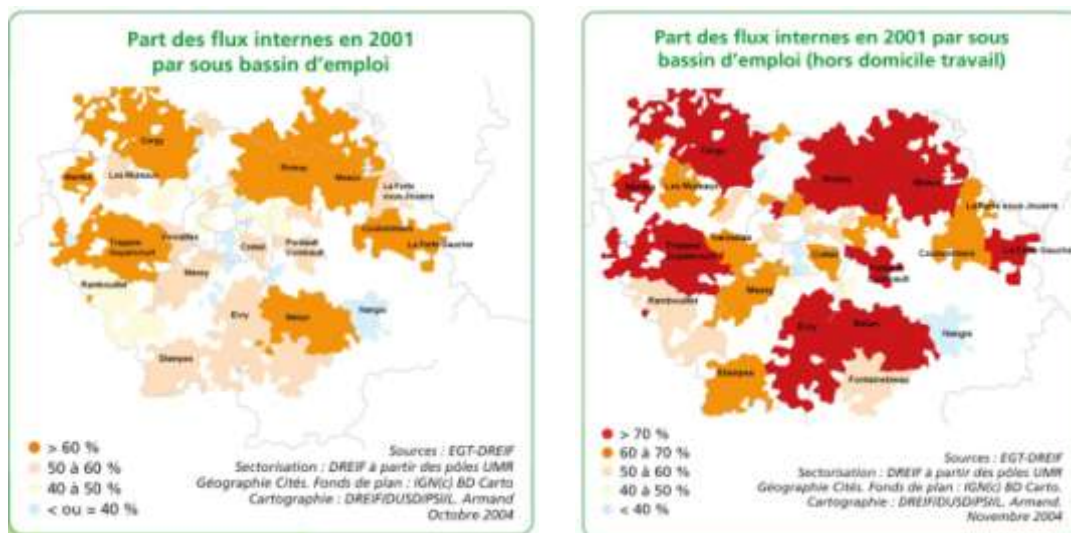
- **des bassins d'emplois devenus bassins de vie**

Les différents schémas successifs de planification de l'aménagement à l'échelle régionale ont cherché à faire de l'Île-de-France une région polycentrique. De nombreux pôles d'emplois ont été créés et se sont développés en périphérie, notamment dans les villes nouvelles ou les agglomérations secondaires.

La conséquence de cette dynamique : **les bassins d'emplois** qui regroupent plusieurs dizaines de communes autour d'un pôle urbain central **sont devenus des bassins de vie, capables de concentrer la majeure partie des déplacements des personnes qui y habitent (60 à 70% des déplacements).**

A contrario, les déplacements entre bassins de vie sont nettement minoritaires.

Les flux entre pôles sont donc très faibles. Ainsi, à titre d'exemple : on compte 250 000 déplacements internes au secteur de La Défense Neuilly, mais seulement 15 000 entre La Défense et Roissy et les 8 communes qui l'entourent.



- **des besoins en déplacements qui s'expriment à une échelle locale.**

Une grande part de la mobilité quotidienne, celle des déplacements pour se rendre à l'école, faire ses achats ou pratiquer une activité de loisirs, est une mobilité de proximité : la portée moyenne de ces déplacements est de l'ordre de 3 à 4 km (source EGT 2001).

Les déplacements quotidiens pour se rendre à son travail sont en général plus longs (près de 10 km).

Compte tenu de l'importance respective des motifs de déplacements, ce sont, en 2001, 85 % des déplacements des Franciliens qui faisaient moins de 10 km, en moyenne sur l'ensemble du territoire d'Ile de France.

Plus précisément, en ce qui concerne la **petite couronne**, les déplacements quotidiens sont de bien plus courtes distances, puisque **la distance moyenne des trajets motorisés est de 3,8 kilomètres.**

- **l'importance des déplacements en rocade.**

Près de 70% des déplacements sont réalisés de banlieue à banlieue.

- **des déplacements d'entreprise à entreprise marginaux.**

Les déplacements des actifs d'une entreprise (Cf. déplacements professionnels dans le courant de la journée) à une autre représentent une part très faible : moins de 3% de l'ensemble des déplacements quotidiens.

> Le projet de transport du Grand Paris : une offre inadaptée aux besoins actuels et à venir en termes de déplacements

In fine, le projet du Grand Paris propose des **solutions orientées pour des trajets longs, non adaptées à la très grande majorité des besoins de déplacements en Ile-de-France.**

Ainsi, le **projet de transport du Grand Paris**, qui se caractérise notamment par une **interdistance importante entre les stations**, apparaît donc comme une **solution répondant à des besoins minoritaires.**

En outre, le Grand Paris traverse, pour une grande partie de son trajet, de nombreuses zones très faiblement peuplées, à la différence d’Arc Express qui se positionne en intégralité là où les besoins de déplacements sont massifiés.

Cette inadéquation entre les besoins de déplacements des franciliens d’une part, et l’offre proposée par le projet de transport du Grand Paris d’autre part, est détaillée ci-après.

2) Un nombre insuffisant d’habitants et d’actifs desservis

Les populations et emplois desservis par la totalité des stations du projet de transport du Grand Paris (tel que présenté dans le Dossier du Maître d’Ouvrage) **sont quantitativement faibles**, au regard du linéaire d’infrastructures (environ 155 km).

> Les populations desservies par le réseau de transport du Grand Paris

En effet, le STIF estime – à l’horizon 2020 – que le projet de transport du Grand Paris desservira 10 000 habitants au kilomètre.

Ce ratio kilométrique est bien moins important que celui du projet Arc Express, qui représente un ratio – au même horizon 2020 – de l’ordre **de près de 14 000 habitants au kilomètre.**

> Les emplois desservis par le réseau de transport du Grand Paris

Le ratio kilométrique d’emplois desservi par le projet de transport du Grand Paris est quant à lui estimé par les services du STIF à 8 200 emplois au kilomètre.

Ce ratio est sensiblement proche de celui d’Arc Express (de près de 7 600 emplois au kilomètres).

Il importe ici de rappeler que le ratio kilométrique de dessertes d’emplois du Grand Paris est en grande partie atteint de part la desserte des neuf pôles – considérablement renforcés – qui ont été précédemment cités.

> La desserte des populations et emplois

	Population 2020	Emplois 2020	Population+emplois 2020
Quart Sud de l'Ile de France			
Grand Paris	228 500	117 000	345 500
Arc Express (arc Sud)	358 600 à 364 000	183 700 à 185 800	543 500 à 548 000
Quart Nord de l'Ile de France			
Grand Paris	132 000	178 000	310 000
Arc Express (arc Nord)	281 700 à 288 050	176 400 à 236 300	464 500 à 518 000
Quart Ouest de l'Ile de France			
Grand Paris	31 350	32 900	64 250
Arc Express (arc Ouest)	110 200 à 195 000	52 590 à 107 500	163 000 à 302 500
Quart Est de l'Ile de France			
Grand Paris	66 100	9 900	76 000
Arc Express (arc Grand Est (*))	160 850	39 150	200 000

(*) : La nécessité d'une desserte accrue de l'Est francilien ayant clairement émergé dans les différents débats publics ayant eu lieu à ce jour, la Région propose aujourd'hui, dans le cadre d'un **plan de financement précis à l'horizon 2025, de compléter le métro Arc Express par un arc dénommé « arc Grand Est ».**

Aussi, sur le quart de l'Est francilien, il apparaît plus opportun de comparer le tracé du Grand Paris, à cet arc Grand Est.

Les **principaux enseignements** de l'étude des **populations et emplois** desservis par le projet de transport du Grand Paris sont les suivants :

- Sur le quart Sud de l'Ile de France, le Grand Paris dessert 345 500 habitants et emplois, contre environ 545 000 pour Arc Express.
- Sur le quart Nord, le Grand Paris dessert 310 000 habitants et emplois, contre 464 500 à 518 000 pour Arc Express.
- Sur le quart Ouest, le Grand Paris dessert 64 250 habitants et emplois, contre 163 000 à près de 302 500 pour Arc Express.
- Sur le quart Grand Est, le Grand Paris dessert près de 76 000 habitants et emplois, contre presque 200 000 pour l'arc Grand Est proposé par la Région.

Enfin, à titre d'information, notons qu'Arc Express dessert entre 1,350 et 1,600 millions d'habitants et emplois sur l'ensemble de la boucle complète (en sommant les habitants et emplois desservis par chacun des quatre arcs).

4).LE RTGP : DES ESTIMATIONS DE TRAFIC HETEROGENES ET SURESTIMEES, DES CHOIX TECHNIQUES QUI POSENT QUESTION

Le STIF a expertisé à l'aide de son modèle de prévision des déplacements les trafics estimés pour le projet du Grand Paris.

Cette expertise a porté sur la validité des estimations toutes choses égales par ailleurs (effet modèle) et sur l'impact sur les trafics des prévisions de développement urbain portées par le Grand Paris par rapport à celles du SDRIF.

Deux scénarios ont été modélisés à l'aide du modèle du STIF :

- le projet du Grand Paris avec les hypothèses de développement du SDRIF en 2020
- le projet du Grand Paris avec les hypothèses de développement du Grand Paris en 2030

Pour ces scénarios, l'ensemble des hypothèses présentées dans le dossier du maître d'ouvrage du Grand Paris (localisation des stations, organisation des lignes et de leurs correspondances, temps de parcours et fréquences de desserte,) ont été intégrées dans le modèle du STIF.

1) Des prévisions de trafic journalier présentées avantageusement par le Grand Paris

Le tableau ci-dessous récapitule les résultats de la modélisation STIF et rappelle les résultats de la modélisation Grand Paris. Il est à noter que le Dossier du maître d'ouvrage du Grand Paris présente des résultats de modélisation pour les années 2025 et 2035 alors que les hypothèses de développement urbain ne sont présentées qu'en 2030.

Nombre d'utilisateurs à la journée en 2035

	SDRIF 2020 – modèle STIF	Grand Paris 2025 modèle DREIF	Grand Paris 2030 – modèle STIF	Grand Paris 2035 modèle DREIF
Ligne rouge	630 000	820 000	720 000	1 105 000
Ligne bleue	520 000	980 000	680 000	1 064 000
Ligne verte	300 000	390 000	340 000	509 000
Total utilisateurs	1 300 000	2 000 000	1 500 000	2 450 000

Remarque : la somme des utilisateurs des lignes rouge, bleue et verte n'est pas la même que le total d'utilisateurs du projet, car les voyageurs qui utilisent deux lignes ou plus ne sont comptés qu'une fois.

Il est à noter que la modélisation Grand Paris est réalisée à l'heure du pointe du matin tout comme celle du STIF. Les résultats à la journée sont obtenus en multipliant les résultats de l'heure de pointe par un coefficient de passage qui est fixé par comparaison avec des lignes existantes. Il est probable que le coefficient utilisé par le STIF (basé sur les trafics observés dans les stations de métro de banlieue) soient différents de ceux utilisés par le Grand Paris.

Les hypothèses de développement retenues par le Grand Paris ont un impact fort sur les trafics estimés. La comparaison des résultats obtenus par le modèle du STIF avec le jeu d'hypothèses de développement urbain 2020 du SDRIF et avec le jeu d'hypothèse Grand Paris montre **un impact de l'ordre de 15 % en faveur des hypothèses Grand Paris. Cela pose la question de la validité de ces hypothèses de développement.**

Par ailleurs, la comparaison des résultats issus du modèle du STIF et du modèle du Grand Paris montre **une nette tendance à la surestimation du trafic par la modélisation Grand Paris** : de 30 % pour les résultats Grand Paris affichés en 2025 et de plus de 60 % pour les résultats affichés en 2035. Cette surestimation est particulièrement marquée pour les lignes bleues et vertes.

2) Des trafics dimensionnants parfois largement surestimés

Préambule : on appelle « trafic dimensionnant », le nombre maximal d'utilisateurs qui empruntent une section de la ligne entre deux stations consécutives sur une heure. Ce « trafic dimensionnant » permet ainsi de définir le mode de transport public le plus adapté, en fonction du nombre d'usagers attendus.



Source : STIF

Au-delà de l'estimation du trafic global des lignes, c'est l'estimation du trafic dimensionnant qui est primordiale. En effet, la charge dimensionnante conditionne le choix du mode de transport le plus adapté : bus, tramway ou mode à forte capacité. Elle conditionne aussi la conception du système : longueur des rames et stations notamment. Des prévisions de trafic erronées peuvent donc conduire à faire des fausses manœuvres soit en sous-dimensionnant l'infrastructure ce qui a des effets négatifs sur l'efficacité pour les voyageurs soit en la surdimensionnant ce qui a des conséquences financières.

A cet égard, **les charges dimensionnantes affichées par le Grand Paris en 2035 comparées à celles trouvées par la modélisation STIF sont assez nettement différentes** :

- le trafic de la ligne verte est manifestement erroné dans la portion Versailles – La Défense
- le trafic de la ligne bleue est surestimé au sud
- le trafic de la ligne rouge semble très élevé au sud.

Il est à noter de plus que ces charges maximales sont donc loin de concerner l'intégralité des tronçons bien au contraire. Dans le dossier du Maître d'ouvrage d'Arc Express, c'est un serpent de charge sur l'ensemble du projet qui a été publié. Le lecteur peut ainsi visualiser les portions de forte charge et celle où le trafic est plus modeste. La présentation qui est faite par le projet du Grand Paris est donc très optimiste, voire tronquée.

3) Hétérogénéité des territoires desservis, et donc hétérogénéités des charges de trafic

Les trafics annoncés dans le dossier du Grand Paris mettent en exergue de **considérables écarts de trafic d'une ligne à l'autre, voire d'un tronçon à l'autre d'une même ligne**. La ligne bleue, qui correspond à la ligne 14 prolongée, est à cet égard très symptomatique, si l'on compare le tronçon central aux tronçons à destinations d'Orly et de Roissy.

De ce point de vue, la différence avec Arc Express, dont le trafic attendu est homogène sur l'ensemble du tracé, justifiant donc le choix du mode métro sur la totalité du linéaire, est déterminante.

4) Une desserte hétérogène et incomplète du territoire francilien

> L'hétérogénéité des distances entre les stations du projet du Grand Paris

Tout d'abord, le projet de transport du Grand Paris présenté dans le Dossier du Maître d'Ouvrage présente des **stations particulièrement éloignées les unes des autres** :

- plus de 2,5 km en moyenne pour l'interstation sur la ligne rouge
- plus de 3 km en moyenne pour l'interstation des prolongement Sud et Nord de la ligne 14
- et plus de 5 km pour l'interstation sur la ligne verte.

Pour comparaison, le projet **Arc Express s'appuie quant à lui sur des interstations comprises entre 1 et 1,5 km, et ce, quelque soit la séquence considérée.**

Par ailleurs, l'hétérogénéité des territoires desservis induit des interstations très variables.

Ainsi :

- sur la ligne verte : l'interstation est comprise entre 0,8 km (Nanterre -La Défense) et 12,8km (Versailles-Matelots – Rueil-Malmaison).
- sur le prolongement Nord de la ligne 14 : l'interstation est comprise entre 1 km (Nanterre St Ouen RER C - Mairie de St Ouen) et plus de 6,5 km (Villepinte Tremblay - Aéroport CDG)
- sur la ligne rouge: l'interstation est comprise entre 1 km (*Bagneux M4 - Arcueil Cachan*) et 4,3 km (*Créteil l'Echat - Champigny le Plant*).

Les distances entre les stations sont donc très variables.

> L'impact des interstations du projet du Grand Paris sur les déplacements des franciliens

Ce maillage trop lâche et non optimisé du Grand Paris fait **perdre de sa crédibilité à l'objectif global de report modal de la voiture vers les transports en commun pourtant affiché, et ce, pour deux principales raisons** :

- d'une part, **l'accès aux gares du Grand Paris se fera majoritairement en voiture**, compte tenu de la distance interstations
- et d'autre part, **ces longues interstations ne sauraient constituer une réponse à la désaturation de certaines lignes de bus en rocade.**

En effet, le projet Arc Express, de part son interstation moyenne de l'ordre de 1 à 1,5 km, permet une désaturation partielle de certaines lignes de bus en rocade (les interstations moyennes observées sur les lignes de bus étant de l'ordre de 300m et les déplacements quotidiens des franciliens étant majoritairement de courtes distances, comme expliqué précédemment).

Ce n'est donc pas le cas du **projet de transport du Grand Paris, qui induira donc des surcoûts considérables en termes de restructurations – et donc également en termes de fonctionnement – des lignes de bus.**

> Des lacunes observées localement en termes de desserte des territoires

Parmi les trois lignes qui composent le projet de transport du Grand Paris, les tronçons mentionnés ci-après posent les questions suivantes :

- **le tronçon de la ligne verte [La Défense - Versailles - Massy – Orly].**

Ce tronçon se caractérise notamment par des interstations considérables d'une part (5 gares intermédiaires seulement pour une longueur de 44 km), et par des charges de trafic qui ne justifient pas une desserte en mode métro, comme expliqué ci-après dans le présent document.

- **le tronçon sud-ouest de la ligne rouge [Chatillon-Montrouge - La Défense].**

Cette portion longe la Seine en doublant le T2 et la section Saint-Cloud-La Défense du groupe 2 de Saint-Lazare et ne dessert que quatre stations intermédiaires (pas de maillage à Clamart avec le réseau de Montparnasse, à Issy les Moulineaux avec le RER C et à Boulogne avec la ligne 10 du métro).

- **la tronçon nord-est de la ligne rouge [Villiers-sur-Marne - Le Bourget],** s'éloigne du centre de l'agglomération (par rapport aux différentes variantes de tracé de l'arc Est proposées par le projet Arc Express) et, de ce fait, dessert des zones de moindre densité..

- **Le Port de Gennevilliers**

La desserte du Port de Gennevilliers par une seule gare n'a aucune efficacité compte tenu de l'étendue du site.

S'il s'agit d'un secteur en développement, le site restera globalement insuffisamment dense en emplois pour justifier d'une desserte en métro. En revanche, un rabattement en bus optimisé et adapté à la configuration du Port s'avère tout à fait pertinente.

- **La gare de Rueil**

La station proposée par le Grand Paris est implantée à l'extrémité nord de la commune, à environ 500m de la gare du RER A (pas de maillage), et donc loin du centre-ville de Rueil, qui est pourtant actuellement mal desservi par les transports collectifs

Le choix de l'emplacement d'une gare à Rueil n'est donc pas optimisé par rapport aux carences de desserte. C'est le centre ville de Rueil qu'il convient de desservir car il est dense et à l'écart de tout réseau lourd. C'est une des plus grandes carences de desserte de la proche couronne.

- **La gare de Versailles**

En solution de base, la station proposée par le Grand Paris est positionnée à Versailles-Matelots (gare de triage, pas de maillage avec le RER C et les lignes de Montparnasse, site contraint entre la RN12 et le parc du château de Versailles) et non à Versailles-Chantiers (solution variante) qui est un pôle de transport majeur.

- **la desserte des aéroports :**

Les prolongements Nord et Sud de la ligne 14 proposés par la Société du Grand Paris semblent principalement motivés par la desserte des aéroports d'Orly et de Roissy : est-ce la meilleure solution pour améliorer l'accessibilité à ces deux aéroports.

o **la desserte au sud de l'aéroport d'Orly**

Le dossier du Grand Paris envisage un prolongement de la ligne 14 d'Olympiades à Orly. Ce prolongement, très coûteux (plus de 2 milliards d'euros), et induit par ailleurs d'importantes contraintes en termes de matériel roulant (démontré ci-après).

> d'autres solutions peuvent-elles être envisagées pour l'optimisation de la desserte de l'aéroport d'Orly ?

La proposition ainsi formulée par la Société du Grand Paris doit être mise en balance avec le prolongement de la ligne 7 jusqu'à Orly (estimé à 715 millions d'€HT⁹, avec correspondance assurée à Pont de Rungis RER C), réaménagée à l'occasion du prolongement de la ligne 14 jusqu'à Maison Blanche.

o **la desserte de l'aéroport de Roissy**

Le dossier du Grand Paris envisage un prolongement de la ligne 14 de Saint-Lazare Saint-Denis Pleyel à l'aéroport de Roissy, ce qui pose d'importantes difficultés sur les interstations proposées (comme explicité précédemment), et induit là encore d'importantes contraintes en termes de matériel roulant.

Notons à ce titre que les prolongements nord et sud de la ligne 14 porterait le linéaire de la ligne ainsi prolongée à près de 50 km (contre 8,5 aujourd'hui), ce qui induirait donc de réelles difficultés dans la mise en œuvre : le coût du prolongement étant évalué à 200 millions du kilomètre, soit approximativement le double du coût kilométriques estimé pour la création d'une nouvelle infrastructure pour le projet Arc Express.

Par ailleurs, l'objectif poursuivi par la desserte de Roissy est peu clair. S'il s'agit de desservir les emplois, le Dossier du Maître d'Ouvrage n'évoque pas le fait que les emplois sont extrêmement dispersés sur la plateforme, ce qui nécessite donc d'être accompagnés d'une offre en transports collectifs routier de qualité (Bus à Haut Niveau de Service) de qualité sur le site même.

Enfin, le projet sous-entend le développement de l'aéroport de Roissy (on parle d'un 4^{ème} terminal). Ce développement a-t-il fait l'objet d'une concertation avec les riverains ?

> d'autres solutions peuvent-elles être envisagées pour l'optimisation de la desserte de l'aéroport de Roissy ?

L'articulation du métro Arc Express avec le projet CDG Express, complètement revu dans ses attendus et son montage, pourrait quant à elle être de nature à assurer une bonne desserte de la plateforme aéroportuaire de Roissy à court terme. La réalisation de quelques arrêts sur CDG Express permettrait d'accroître très fortement sa zone de chalandise, sans pénaliser réellement ses performances.

La reprise de CDG Express sur ses bases optimisées doit ainsi permettre de renvoyer au-delà de 2025 la réalisation d'une branche de la rocade métro en direction de Roissy.

o **L'aéroport du Bourget**

La desserte de l'aéroport du Bourget semble tournée vers la desserte de l'aéroport d'affaires. Or il s'agit d'une clientèle qui ne prend pas le métro pour se rendre à l'aéroport. Du coup, la localisation possible de la station pose question (car les emplois sont aussi dispersés sur la plateforme et les populations relativement éloignées de l'aéroport vers l'est).

⁹ coût du matériel roulant inclus

5) Le mode métro : non adapté à certains tronçons du projet du Grand Paris

Les **écarts de trafic** précédemment explicités **interrogent sur la pertinence du mode métro pour les tronçons du réseau de transport du Grand Paris sur lesquels la charge de trafic est estimée à moins de 7 000 voyageurs à l'heure de pointe** (en dessous de ce seuil de 7 000 voyageurs/heure, le mode métro est considéré comme étant inapproprié).

Plus précisément, le mode métro s'avère particulièrement inapproprié sur le tronçon de la ligne verte compris entre Versailles et Saclay.

6) Le faible niveau de correspondance avec l'offre existante et prévue à termes en transports collectifs

Le projet de transport du Grand Paris et le projet Arc Express diffèrent de manière considérable en termes de correspondances avec l'offre existante et prévue à termes en matière de transports collectifs, puisque :

- par définition, **toutes les stations de maillage proposées par Arc Express sont localisées sur la rocade**. De ce fait, chaque maillage sert potentiellement à tous les utilisateurs du projet Arc Express sans correspondance supplémentaire.
- le projet de transport du Grand Paris, quant à lui, propose des points de maillage situés pour la plupart sur une seule des lignes bleu, rouge ou verte.

> Le quart Sud de l'Ile de France

En ce qui concerne le quart Sud francilien, les principales lacunes du projet de transport du Grand Paris tel que présenté dans le Dossier du maître d'ouvrage sont les suivantes, en comparaison avec le projet Arc Express (Arc Sud) :

- absence de maillage avec la branche du RER A à destination de Boissy Saint-Léger
- absence de maillage avec le Transilien N en petite couronne (la correspondance avec le Transilien N serait seulement assurée sur le secteur de Versailles, mais pas sur le territoire de Clamart)
- absence de correspondances avec la ligne 12 du métro
- absence de correspondance avec le prolongement Est du T1.

> Le quart Nord de l'Ile de France

En ce qui concerne le quart Nord francilien, les principales lacunes du projet de transport du Grand Paris tel que présenté dans le Dossier du maître d'ouvrage sont les suivantes, en comparaison avec le projet Arc Express (Arc Nord) :

- absence de maillage avec le Transilien J
- absence de maillage avec les lignes 5 et 7 de métro (le Dossier du Maître d'Ouvrage de la SGP indique de telles correspondances, mais il importe de souligner ici qu'il s'agit là encore d'une présentation avantageuse, compte tenu du fait que ces correspondances sont assurées par la seule ligne 14 actuelle)
- absence de maillage avec la branche de la ligne 13 de métro, en direction e Saint-Denis Université
- absence de maillage avec le tramway T1, dans la proposition de base du projet de transport du Grand Paris (la variante qui desservirait Gennevilliers RER C permettrait quant à elle une correspondance avec le T1).

- Enfin, notons que le projet Arc Express ne présente pas de maillage avec la ligne H à Stade de France Saint Denis (appelée Pleyel dans le Grand Paris) car cela nécessite de faire arrêter les trains qui aujourd'hui y passent sans s'arrêter, ce qui induit des coûts de travaux tout à fait considérables (nouveaux quais, reprise du plan de voie ...). Le Grand Paris n'a pas chiffré le coût de la mesure mais la tient pour acquise. Aussi, nous avons choisi de ne pas indiquer cette correspondance avec la ligne H – plus qu'hypothétique – dans les tableaux ci-dessous.

> Le quart Ouest de l'Île de France

En ce qui concerne le quart Ouest francilien, les principales lacunes du projet de transport du Grand Paris tel que présenté dans le Dossier du maître d'ouvrage sont les suivantes, en comparaison avec le projet Arc Express (Arc Nord) :

- absence de maillage avec la ligne 10 de métro
- absence de maillage avec le tramway T2

> Le quart Est de l'Île de France

La nécessité d'une desserte accrue de l'Est francilien ayant clairement émergé dans les différents débats publics ayant eu lieu à ce jour, la Région propose aujourd'hui, dans le cadre d'un **plan de financement précis à l'horizon 2025, de compléter le métro Arc Express par un arc dénommé « arc Grand Est »**.

Aussi, sur le quart de l'Est francilien, il apparaît plus opportun de comparer le tracé du Grand Paris, à cet arc Grand Est, tel que défini dans le cadre du plan de complémentarité récemment présenté par la Région.

Sur ce secteur, l'impossibilité d'un accès direct à la gare du Bourget RER B depuis la ligne rouge (Cf. rupture de charge imposée) constitue une lacune évidente du projet de transport du Grand Paris.

7) Un matériel roulant imposé par le prolongement de la ligne 14

En outre, l'ensemble du projet de transport du **Grand Paris repose sur les prolongements nord et au sud de la ligne 14. Ce parti pris impose des choix techniques** qui seront nécessaires pour assurer la cohérence d'ensemble du réseau :

- le choix du matériel roulant : le projet du Grand Paris impose de retenir un métro sur pneus.

Avec le choix de la ligne 14 comme armature du réseau, **le projet de transport du Grand Paris est définitivement contraint de retenir un métro sur pneus sur une grande partie de son tracé** : ce sera le cas pour la ligne bleue allant de Roissy à Orly, mais également inévitablement sur tout ou partie de la ligne verte, qui desservira l'ouest, celle-ci empruntant un tronçon commun avec la ligne bleue (entre Pleyel et Roissy).

Or le roulement fer s'avère bien plus performant, et ce, principalement pour les raisons suivantes :

- une **consommation d'énergie inférieure de 30%** à celle d'un métro sur pneumatiques de génération technique équivalente (la surface de frottement est moins importante),
- la possibilité de circuler à une **vitesse plus élevée** (jusqu'à 100 km/h) en préservant un niveau sonore extérieur et intérieur minimal,
- un **éventail de constructeurs de matériel roulant plus larges** qui permet une réelle mise en concurrence de l'industrie ferroviaire.
- les accélérations des métros pneu et fer sont comparables, de l'ordre de 1 à 1,4 m/s².

Par ailleurs, le métro sur pneus présente des inconvénients majeurs, parmi lesquels nous rappelons notamment :

- une **charge à l'essieu plus limitée** du fait de la structure même du pneu
- **empêche d'atteindre pas adapté à la pratique des vitesses supérieures à 70km/h**
- **limite les conditions de la concurrence** pour la fourniture du matériel. Schématiquement, à iso-longueur et iso-équipements, un matériel pneu coûte 30% plus cher qu'un matériel fer
- une **consommation énergétique du matériel pneu de l'ordre de 30% supérieure** à celle d'un matériel classique
- la vitesse de pointe limitée à 80 km/h pour les rames actuelles de la ligne 14 (MP89)
- et enfin, la largeur des rames de la ligne 14 étant de 2,40 mètres, il ne sera donc pas possible de mettre des rames plus larges en circulation.

- le coût du matériel roulant. Ce type de rame, qui n'est plus aujourd'hui utilisé que pour les renouvellements et non pour la construction de nouveaux métros, sera **plus cher** car n'apparaissant quasiment plus dans les normes marché.

8) La remise en cause de l'objectif de vitesse commerciale

> Ces objectifs de vitesse commerciale sont-ils maintenus ?

Le STIF s'interroge sur le maintien – ou non – de cet objectif de vitesse commerciale annoncé à 65 km/h ,qui s'avère relativement ambitieux.

Comment maintenir cet objectif de vitesse commerciale considérable, si le projet du Grand Paris doit évoluer en y intégrant des gares supplémentaires, comme demandé à la SGP depuis le début du débat ?

En effet, l'interstation moyenne proposée par le projet de transport du Grand Paris étant particulièrement élevée, de nombreuses demandes de gares supplémentaires sont exprimées depuis le début du débat, parmi lesquelles notamment :

- 3 stations supplémentaires dans le cadre du prolongement Sud de la ligne 14,
- 1 station supplémentaire à Saint-Maur Créteil RER A,
- 1 station supplémentaire à Villejuif Louis-Arragon ligne 7,
- 1 station supplémentaire à Sevran Beaudottes RER E,
- 1 station supplémentaire à la Courneuve,
- 1 station supplémentaire au Blanc-Mesnil (quartier des Tilleuls),
- 1 station supplémentaire sur le RER E, dénommée « station des trois communes » située entre « Les Boullereaux Champigny » et « Villiers-sur-Marne Le Plessis-Tréville ».

Il s'agit là d'un élément tout à fait structurant pour juger de l'équilibre d'ensemble du projet, puisque les trafics d'usagers attendus sont directement liés à la vitesse commerciale envisageable pour le projet.

9) Des ruptures de charges, des superpositions missions partielles / missions directes

> Les ruptures de charges inhérentes à la structure du projet de transport du Grand Paris

Les trois lignes de métro proposées par le Grand Paris aboutissent finalement à de **nombreuses coupures, qui seront autant de correspondances obligées pour les usagers** : changements obligatoires à la Défense, à St Denis Pleyel, à Orly, au Bourget, voire aussi probablement à Versailles.

> Les missions partielles : une offre dégradée et non attractive

Par ailleurs, les nombreuses **missions partielles identifiées** dans le projet de transport du Grand Paris seront autant d'éléments d'une offre dégradée, non attractive pour l'utilisateur.

Plus précisément, notons parmi les principales missions partielles identifiées :

- **des services partiels de la ligne 14 terminant à Pleyel**
 - o fréquence annoncée sur le tronçon commun entre Pleyel et Roissy : 85 secondes.
Or, si l'on somme les fréquences annoncées sur la ligne verte (85 secondes tronçon Pleyel – Le Bourget) et la ligne bleue (85 secondes), on obtient une fréquence d'environ 50 secondes .
- **des services partiels de la ligne verte s'arrêtant à Versailles**
 - o fréquence annoncée sur le tronçon Versailles-La Défense : 2'50". Fréquence annoncée sur le tronçon Versailles-Orly : 5'40".

> La superposition de missions partielles et de missions directes : des surcoûts considérables, et des difficultés d'exploitation

Enfin, le fait que certaines missions soient directes génère des difficultés évidentes, parmi lesquelles :

- des conditions d'exploitation particulièrement compliquées. En effet, ces **services partiels cohabiteront avec des missions directes**.
- des **surcoûts considérables en termes d'infrastructures** : au niveau de certaines gares, le Dossier du Maître d'Ouvrage mentionne 4 voies pour permettre le doublement des métros entre eux.

5). FINANCEMENT ET EXPLOITATION : DES RISQUES MAJEURS POUR LE STIF ET POUR LA GESTION DURABLE DU RESEAU FRANCILIEN

1) Les coûts d'investissement du projet du Grand Paris

> Le caractère extraordinaire du montant de l'investissement

Dans le dossier du maître d'ouvrage, le coût du projet de métro automatique est estimé à un montant compris entre **21,4 et 23,5 milliards d'€HT**. Ce montant comprend les acquisitions foncières, la réalisation des voies et des gares nouvelles.

Il n'intègre pas, par contre, le coût des parkings de stationnement (la SGP ayant précisé au cours du débat que de tels parkings de rabattement seraient étudiés au cas par cas, aux abords des gares du Grand Paris), ni les effets induits sur le réseau existant (mise à niveau des gares connectées).

L'ambition d'un tel investissement est tout à fait considérable, puisque cela signifie que, pour une réalisation comprise entre 2013 et 2023, il faudra porter le niveau d'investissement pour la réalisation de lignes nouvelles à environ 2 milliards d'€ par an, soit **dix fois ce qui a été réalisé en moyenne annuelle au cours des 25 dernières années**.

La SGP évalue ainsi le coût total d'investissement à près de 150 €HT du kilomètre (ce coût intégrant l'infrastructure et les gares, mais pas les parkings de stationnement et correspondances au niveau des gares, comme indiqué précédemment).

Par ailleurs, la réalisation de ce projet n'épuise pas les besoins d'investissements (modernisation du matériel roulant et du réseau existant, achèvement des nombreuses infrastructures engagées dans le CPER, nouvelles lignes de bus et de tramway ...)

Un tel choix engage lourdement l'avenir à l'échelle régionale, certes, mais également à l'échelle nationale (le GART¹⁰ s'interroge notamment sur l'assèchement des financements pour les AOT de province, qui serait induit par une relative concentration de l'investissement transport sur l'Île de France).

> Le financement de cet investissement

Ce sujet a fait l'objet d'abondants travaux et débats, en amont du débat sur le projet de loi et avant le dépôt du dossier du maître d'ouvrage.

L'essentiel de ces réflexions sont consignées dans le **rapport Carrez**, remis au Premier Ministre le 30 septembre 2009.

Ce rapport posait quelques principes clés pour conduire les analyses du projet :

- Apprécier les besoins de financement de l'investissement et de l'exploitation, en préservant la capacité de gestion future du réseau
- Assurer l'unité de gestion du réseau
- Privilégier le recours à des ressources financières pérennes et limiter le recours à l'emprunt
- Assurer une répartition équilibrée du financement, entre usagers, monde économique et contribuables,

Or le STIF déplore que depuis la publication de ce rapport, peu d'éléments nouveaux aient permis de sécuriser le financement du projet. Dans le dossier du maître d'ouvrage, la description du montage financier se résume à deux pages très générales (pages 168 et 169) qui posent des principes généraux déjà évoqués et critiqués lors du débat parlementaire, et sans réels apports novateurs.

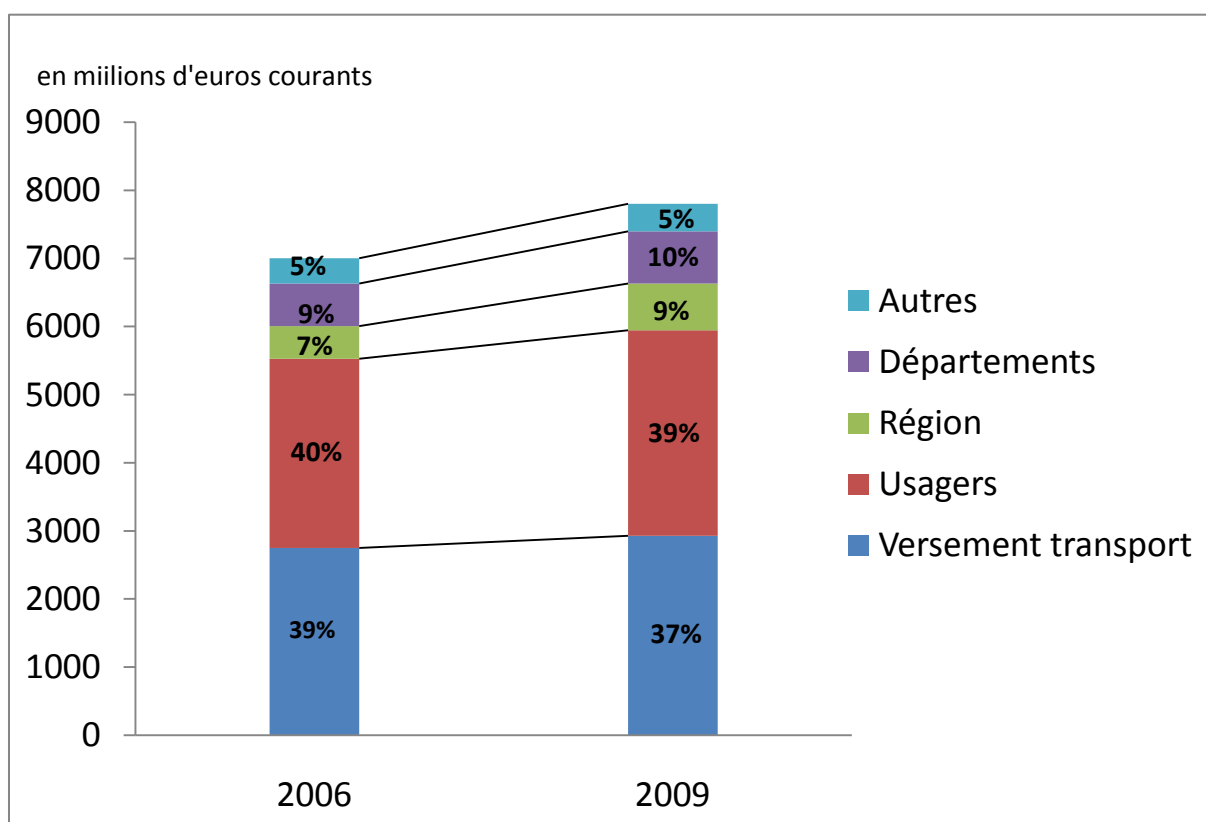
¹⁰ GART : Groupement des Autorités Responsables de Transports

2) Les coûts de fonctionnement du projet du Grand Paris

> Rappel des financements actuels des frais d'exploitation actuels

Aujourd'hui, les trois sources principales de financement des dépenses de fonctionnement sont les suivantes :

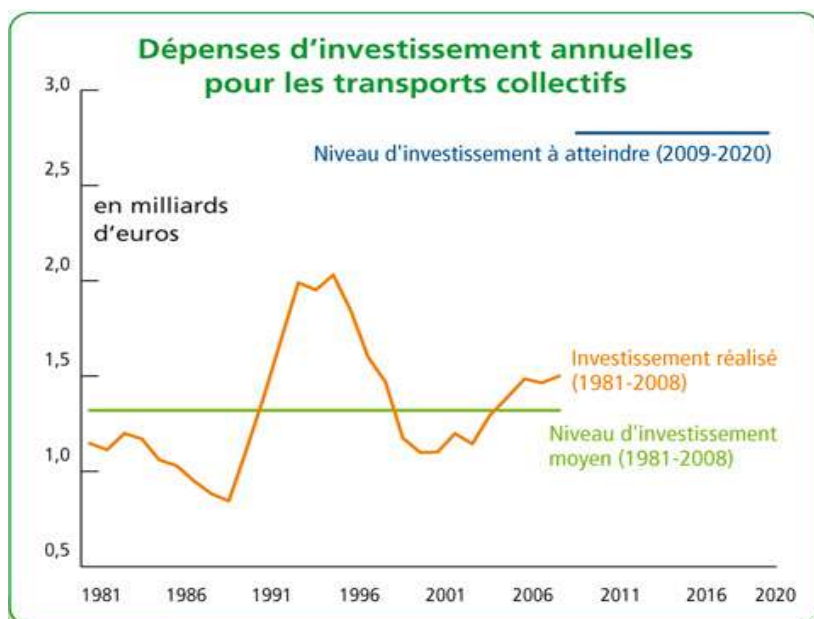
- les recettes des titres de transport (les usagers)
- le versement transport (le monde économique)
- les contributions publiques (les impôts)



Le financement d’Arc Express : une question qui se pose dans le cadre plus général du Plan de Mobilisation

Le financement du Plan de Mobilisation correspond à :

- > Un investissement de 19 milliards € pour l’ensemble du Plan de mobilisation à réaliser d’ici 2020
- > Des financements des collectivités (Région, départements et Ville de Paris) à hauteur de 12,4 milliards €



Les sources de financement identifiées pour couvrir les coûts d’exploitation induits sont les suivantes :

- Une augmentation du Versement Transport (235 M€ par an)
- Une augmentation des tarifs respectueuse du pouvoir d’achat des ménages
- La poursuite de l’effort financier des collectivités locales
- Les dépenses pourraient être mieux maîtrisées par une amélioration de la productivité

> Quelles modalités de financement de l’exploitation du RTGP ?

Le STIF évalue les **frais de fonctionnement du projet du Grand Paris** approximativement à **1,15 milliards d’euros supplémentaires par an**.

Compte tenu de la nature mesures identifiées pour financer les frais d’exploitation d’Arc Express (explicitées précédemment), le STIF – en tant qu’autorité organisatrice des transports en Ile de France – s’interroge fortement quant aux nouvelles mesures complémentaires qui devraient être prises pour financer ce surcoût d’exploitation.

3) Des questions qui restent en suspens sur l'ensemble des recettes attendues

> La taxation des plus-values immobilières

La taxation des plus-values immobilières au sein d'un périmètre de 400 mètres autour des stations du Grand Paris est-elle réellement productive ?

Nous notons trois principaux effets néfastes et contre-productifs à cette taxe :

- **l'éviction des populations actuelles dans les 400 mètres** alentours de chacune des gares du Grand Paris.
- **l'"effet d'aubaine" générés sur des quartiers éloignés d'à peine plus de 400 mètres de la gare.** En effet, la taxation constituerait alors un avantage accordé aux propriétaires de biens immobiliers situés dans le reste de l'Ile-de-France.

Le risque de cet « effet d'aubaine » : **l'étalement urbain**, et les complications ainsi induites en termes de rabattement en transports collectifs sur les gares du Grand Paris.

- et le **désintéressement des investisseurs sur des sites à forts potentiels aux abords des gares du Grand Paris.**
Des territoires tels que Saclay, Pleyel, Le Bourget ou encore Villejuif, sur lesquels le marché immobilier est en devenir, deviendraient des territoires de sur-imposition **avant même de pouvoir bénéficier** d'une desserte en transports collectifs améliorée. Aussi, ce principe de taxation des plus-values immobilières risquerait de détourner les investisseurs de certains des territoires de projets du Grand Paris.

Enfin, quel est le rendement escompté de la valorisation foncière?

Cette recette avait fait l'objet de multiples réserves lors des débats au Parlement. Existe-t-il depuis le vote de la loi, des travaux d'évaluation de la recette effectuée par les services fiscaux ?

Dans les opérations d'aménagement, comment doit s'opérer le partage de cette valorisation entre la SGP et les collectivités, sachant que celles-ci devront assurer le financement de nombreuses « opérations connexes » aux abords de la gare?

> La structure des recettes

- **La structure des recettes:** Quelle est la répartition envisagée entre ces diverses recettes?

L'absence totale de structuration du financement et d'évocation des ressources pérennes attendues ne permet pas d'apprécier la viabilité du plan de financement ni la capacité de remboursement ultérieure des emprunts.

- **Les recettes commerciales et les gares:**

Compte-tenu de la durée de mise en oeuvre du projet, à partir de quelle date est-il envisagé de percevoir des recettes commerciales apportées par les gares et quel montant des remboursements d'emprunts devraient être couverts par ces recettes?

- **Redevance domaniale et coût de fonctionnement:**

A quel niveau se situera la redevance domaniale demandée à l'entreprise exploitante? Quel sera son impact sur les tarifs?

Cette redevance acquittée par les entreprises exploitantes se répercutera sur l'équilibre de gestion assuré par les tarifs et des fonds publics, via le STIF. Cela montre le lien indissociable entre investissement et fonctionnement dans le montage financier. Le rapport est muet sur le niveau de redevance envisagé ainsi que sur son financement ou celui du coût de fonctionnement de ce réseau qui sera transféré au STIF dès 2023.

Le maître d'ouvrage a-t-il établi un bilan prévisionnel du projet prenant en compte son coût global sur la durée d'amortissement des emprunts (40 ans) ?

- **Les contribuables franciliens:**

Depuis la disparition de la Taxe professionnelle, la Taxe spéciale d'équipement pèse essentiellement sur les ménages (ses composantes étant réduites à la taxe d'habitation et aux taxes foncières).

Pour assurer une répartition équilibrée entre usagers, monde économique et contribuables, quelle contribution est-il prévu de demander aux entreprises?

- **L'impact de la dynamique économique sur les recettes:**

La TVA est la principale recette fiscale assise sur la croissance économique. Elle bénéficiera avant tout à l'Etat.

Par quel mécanisme budgétaire est-il prévu d'affecter une part de la TVA au bénéfice de la SGP ou de l'institution qui assurera le service de la dette?

- **Les conséquences fiscales de la concentration du développement:**

Les 8 pôles attireront 90% de la croissance en emploi des 20 prochaines années. Les collectivités qui ne sont pas situées dans ces pôles regroupent les 2/3 de la population francilienne et devront faire face à des charges supplémentaires pour accueillir les populations nouvelles.

Quels mécanismes assurant un minimum de solidarité financière entre collectivités sont prévus pour éviter l'aggravation des inégalités territoriales déjà criantes?

Au regard de l'ensemble de ces éléments, il est donc proposé au Conseil du STIF d'émettre un avis sur le projet de réseau de transport du Grand Paris.