

CAHIER D'ACTEURS DU CONSEIL ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL REGIONAL D'ILE-DE-FRANCE (CESER) DANS LE CADRE DU DEBAT PUBLIC SUR ARC EXPRESS, PROJET DE METRO AUTOMATIQUE EN ROCADE DANS LA PROCHE BANLIEUE AUTOUR DE PARIS

Cahier d'acteurs préparé par la commission spécialisée relative aux débats publics sur les infrastructures de transports du CESER et approuvé par le Bureau du 1^{er} décembre 2010.

Seconde assemblée régionale, le Conseil économique, social et environnemental régional est une institution consultative composée de membres de la société civile organisée. Placé par la loi auprès du Conseil Régional, le CESER « *concourt, par ses avis, à l'administration de la région* ».

Les mondes de l'entreprise, des organisations syndicales et de la vie collective et associative, organisés en commissions thématiques et une section de la prospective, débattent ensemble des grands sujets qui préoccupent, au quotidien, les habitants de la région.

Directement concerné par les sujets de société et la qualité de vie des habitants, le CESER d'Île-de-France s'est mobilisé, depuis sa création, il y a 40 ans, sur le grand dossier de l'aménagement du territoire régional.

Arc Express, une réponse indispensable aux besoins immédiats des Franciliens

Le Conseil économique, social et environnemental régional d'Île-de-France a toujours plaidé pour la réduction des déséquilibres territoriaux et sociaux et le renforcement de l'attractivité de la région. Les trois objectifs du projet Arc Express rejoignent les recommandations du CESER exprimées sur ce sujet depuis 2003.

Un tracé à raccorder

Le CESER soutient le projet de tracé en rocade en proche couronne visant à faciliter la mobilité des Franciliens par les transports en commun. Ce projet de tracé qui prévoit, dans un premier temps, la réalisation de l'Arc Sud puis l'Arc Nord devrait cependant être phasé en fonction des besoins des populations concernées, du nombre de voyageurs attendus, de la facilité de réalisation et du nombre d'interconnexions.

Toutefois, le CESER regrette de ne pas disposer d'éléments suffisants pour être à même de porter une appréciation argumentée sur les variantes des tracés proposés.

Le CESER préconise la définition de critères présidant au choix des tracés à l'occasion de la phase d'enquête publique. Ces critères devront permettre d'évaluer les avantages, les coûts socio-économiques et environnementaux du projet. Par exemple, l'évaluation au regard du critère passager/km, l'optimisation des correspondances et le gain de temps attendu doivent tenir compte également des aménagements intérieurs aux stations et du temps moyen d'accès de la gare aux quais...

Par ailleurs, bien que précisé pour les axes Nord et Sud, le projet de tracé doit prévoir en ses extrémités un raccordement au moyen de correspondances avec les tracés futurs des Arcs Ouest et Est. En effet, le CESER souhaite que l'exploitation se fasse au travers de tronçons indépendants correspondant aux différents arcs et constituant une boucle complète.

La réalisation des travaux des différents tracés va générer des impacts économiques et environnementaux ainsi qu'une accessibilité réduite pour le déplacement des Franciliens. C'est pour cette raison, que le CESER demande que, durant la mise en chantier commune des Arcs Est et Ouest, une attention particulière soit portée sur la maîtrise des nuisances environnementales (bruit, air, vibrations...) et que soit organisé un aménagement des conditions d'exercice et d'accès aux commerces de proximité. Un effort particulier de concertation avec les populations et le monde économique devra être réalisé.

Une qualité de transport à garantir

Le CESER considère que l'adéquation « gain de temps et confort des usagers » doit guider le choix des modalités d'exploitation du réseau. En effet, la fréquence, la vitesse et le nombre de gares doivent non seulement répondre aux attentes des Franciliens mais aussi rendre ce nouveau mode de transport attractif. Pour réaliser ce projet, il est important que le nombre de gares puisse être déterminé en fonction de la répartition entre les besoins de desserte locale et les souhaits de correspondances. Cette meilleure identification des futurs usagers permettra d'apporter les éléments nécessaires à la qualité de la concertation avec les acteurs du territoire tant en matière de localisation des gares qu'en matière d'horaires d'exploitation.

Le CESER constate que le dossier soumis au débat public ne donne pas d'indications suffisantes sur les risques de saturation de certaines lignes radiales (ligne 13...) et s'interroge sur les investissements qui devront avoir été préalablement réalisés sur ces tronçons saturés. En effet, les nouveaux flux de voyageurs entrants et sortants, la gestion des échanges et des lieux d'attente doivent être regardés comme des données primordiales dans les projets d'interconnexions.

Concernant les modalités de rabattement vers les futures gares, il est recommandé par le CESER d'envisager des parcs de stationnement attractifs, tant pour les automobiles que pour les vélos et les motos, et de concevoir une tarification combinant transport et stationnement. Le CESER souhaite une concertation avec les municipalités concernées afin d'améliorer ou renforcer les transports publics locaux de proximité sans oublier l'aménagement des abords des futures gares en lien avec la révision du Plan de déplacement urbain d'Ile-de-France (PDUIF).

Par ailleurs, pour faciliter la vie des Franciliens effectuant leurs achats à distance (e-commerce), le CESER souhaite que les futures gares intègrent des dépôts où les voyageurs pourront venir récupérer leurs achats.

Le CESER souhaite que le choix d'un tracé aérien demeure exceptionnel afin de limiter au maximum toutes les nuisances d'exploitation pour les populations.

Un financement à assurer

Arc Express est pour le CESER prioritaire car il répond à un besoin immédiat et urgent des Franciliens. Les modalités retenues pour la réalisation par phases en fonction du financement des financeurs publics (Etat, Région et départements) sont certes un élément important, mais elles ne permettent pas dès maintenant de garantir les budgets nécessaires à court et moyen terme.

Afin de répondre aux objectifs de desserte des territoires prioritaires franciliens par le réseau de transport, il est nécessaire qu'une maîtrise des coûts du foncier aux alentours des gares soit préalablement mise en place pour éviter un risque de départ des populations les plus fragiles vers des territoires plus éloignés.

Au-delà des coûts d'investissement, le CESER souhaite que des engagements soient pris sur les coûts d'exploitation afin d'éviter toutes dérives.

Synthèse à trouver entre Arc Express et le Réseau de transport public du Grand Paris

L'avis du CESER ne peut faire abstraction de l'analyse comparée des deux projets de réseaux de transport en commun que sont Arc Express et le Réseau du Grand Paris.

C'est pourquoi, bien que le CESER estime que les deux projets répondent à des vocations différentes, il constate que les tracés sont superposables sur certains tronçons.

Le CESER demande qu'une synthèse retenant les portions superposables de tracés répondant aux attentes des Franciliens et tenant compte des possibilités budgétaires soit effectuée entre les deux projets. Ceci pose, en particulier, le problème de la compatibilité des matériels et des infrastructures. De plus, cet effort de synthèse peut aboutir à la nécessité de concevoir un nouveau projet qu'il conviendrait de soumettre au débat public.

En toute hypothèse, cela ne doit pas occulter la nécessaire complémentarité avec les autres projets de transports en commun comme le prolongement du RER E (Eole), les nouvelles lignes de TGV, l'extension des lignes existantes (notamment le projet de prolongement de la ligne 14 jusqu'à la Mairie de Saint Ouen pour désaturer la ligne 13...). En effet, cette nouvelle infrastructure ne doit pas se faire au détriment des investissements déjà programmés sur les réseaux existants pour améliorer la qualité de service ni sur les autres projets.

L'objectif de faciliter les déplacements des Franciliens par les nouveaux réseaux de transports collectifs impose, selon le CESER, l'harmonisation des conditions et des modes d'exploitation (tarification, connexion, horaires...).

Conclusion : Une nouvelle vitalité pour la proche couronne

Le CESER recommande de faire d'Arc Express, au nom du développement économique et urbain, le projet prioritaire pour décongestionner le réseau central et desservir les principaux pôles émergents ou à développer, en proche couronne constituant ainsi un élément déterminant de leur identité et de leur relation avec les autres territoires.
