

AVIS SUR LES PROJETS DE RESEAU DU GRAND PARIS ET D'ARC EXPRESS
PROPOSITION DE LA COMMISSION MOBILITE APPROUVE LORS DE L'ASSEMBLEE PLENIERE DU
CONSEIL PARTICIPATIF DU PROJET DE TERRITOIRE
DU 16 NOVEMBRE 2010.

Les débats publics organisés pour le réseau de transport public du Grand Paris, Arc Express et le prolongement d'EOLE à l'Ouest donnent le sentiment que la Seine-et-Marne est la grande oubliée alors que les besoins actuels sont importants, que l'objectif de production de logements fixé au projet de SDRIF pour le département et les besoins de création d'emplois proches des lieux d'habitat notamment les plus éloignés du cœur de la métropole mais aussi les moins bien desservis ne se verront pas satisfaits par un système de transport exclusivement radioconcentrique.

Partant du constat que :

1. Arc Express ayant pour vocation d'améliorer la desserte interne de la zone dense du cœur de la métropole de type métro tout en permettant sa densification,
2. le réseau du Grand Paris devant assurer des liaisons rapides entre grands pôles régionaux dont la Cité Descartes;

ces deux opérations ne répondent donc pas aux attentes immédiates ou aux besoins futurs des Seine-et-Marnais même si la pertinence d'un métro en petite couronne est avérée. L'ensemble de la Seine et Marne y compris les secteurs ruraux doit bénéficier d'une amélioration sensible de l'offre de transport.

Il s'agit donc de:

- accorder la priorité au traitement des dysfonctionnements actuels, de la saturation de lignes et à l'amélioration de la qualité de service sur les réseaux existants (régularité, sécurité, vitesse commerciale, confort, qualité des matériels,...)
- concevoir un système global aux niveaux régional et départemental associant des lignes omnibus et des lignes express avec des points d'interconnexions, un maillage des réseaux longue distance et de proximité, des rabattements (lignes de TC de surface, réseau 2 roues, parkings) adaptés aux flux actuels et futurs notamment avec les rocade envisagées.

Pour la Seine-et-Marne, ces objectifs doivent se traduire par les orientations suivantes:

- mettre en relation par des navettes rapides les grands pôles seine-et-marnais métropolitains de Sénart et Marne-la-Vallée entre eux et avec les aéroports d'Orly et de Roissy par la mutualisation de la ligne à grande vitesse pour les TGV et des TERGV.
- renforcer les radiales et prolonger certaines lignes RER. Dans l'objectif de constituer un réseau maillé ces radiales, les Transiliens et certains TER doivent être connectés avec les lignes en rocade, transversales ou tangentielles existantes ou projetées.
- doubler le tunnel entre Châtelet et la gare du nord pour améliorer les conditions de circulation des RER B et D.
- utiliser des lignes existantes RER, en heures creuses, comme navettes à l'intérieur des villes nouvelles en premier lieu entre Noisy-le-Grand et Chessy sur le RERA pour répondre à des besoins de cabotage interne.

- améliorer les liaisons internes à la Seine-et-Marne en particulier dans les liaisons nord/sud et les liaisons entre les grands pôles départementaux économiques, administratifs, universitaires, d'habitat...:
 - d'abord par le réseau des Seine-et-Marne Express avec la création de voies réservées sur les réseaux routier et autoroutier comme sur la Francilienne (A104) et l'A4.
 - à terme par une/des tangentielles ferrées dont Roissy/Marne-la-Vallée/ Sénart pour lesquelles les études sont à engager dès maintenant.
- soutenir les secteurs en forte croissance démographique pour répondre aux besoins de logements, en aidant financièrement les créations de nouvelles offres en matière de transports publics (Marne-la-Vallée, Sénart, ...).
- remettre à plat de la tarification par zones concentriques de la carte orange qui ne correspond plus à la réalité des déplacements des Franciliens et aux services multimodaux à venir.
- prendre en compte la part dominante encore pendant de nombreuses années de la voiture particulière dans les déplacements des Seine-et-Marnais avec l'objectif de rechercher une amélioration des conditions de circulation sur les grands axes routiers, le développement de solutions alternatives à la voiture individuelle (covoiturage, autopartage, taxi collectif). Cet objectif implique, entre autres, une diminution du trafic routier de marchandises par un accroissement de l'inter modalité, des frets ferré et fluvial, la programmation d'aménagements routiers en complément à la politique en faveur des transports en commun.

Concernant le financement de ces deux opérations, le Conseil participatif souhaite attirer l'attention sur :

- les risques d'une concentration des budgets d'investissement futurs sur ces seules opérations au détriment d'autres projets plus urgents ou/et moins chers mais indispensables pour répondre aux besoins des Seine-et-Marnais. A ce titre les financements de toutes les opérations rendues nécessaires par Arc Express ou/et le réseau du Grand Paris (interconnexions, parkings, systèmes de rabattement) devront être intégrés dans les enveloppes budgétaires de ces deux réseaux.
- les incertitudes sur les conditions de gestion du réseau de transport public du Grand Paris dont la tarification doit être celle de l'ensemble du réseau francilien et sur le niveau des déficits futurs d'exploitation qui devront être pris en charge par le STIF. Cette perspective implique l'affectation de recettes nouvelles, dont une augmentation du versement transport à la charge des entreprises, pour tenir compte des coûts d'investissement et d'exploitation des lignes nouvelles.

Enfin, il exprime des réserves sur le montage des opérations d'aménagement autour des gares du réseau de transport public du Grand Paris du ressort de la Société du Grand Paris en dérogation aux compétences des collectivités territoriales concernées,