

Contribution aux débats publics sur les projets de réseau de transport public du Grand Paris et d'Arc Express

Résumé de la Contribution

Priorités

- Mettre les usagers (habitant, travaillant ou visitant du territoire) au centre de la problématique
- Avoir une vision métropolitaine et moderne des transports en commun, pour faire partie intégrante de la vie de tous les jours au-delà des simples déplacements domicile-travail.
- Disposer d'un plan de financement pour une mise en œuvre effective des projets de transports et d'un calendrier de réalisation dans des délais courts et respectés.

Objectifs

- Améliorer significativement l'environnement, le cadre et la qualité de vie.
- Multiplier et améliorer la capacité à se déplacer sur le territoire.

Points de vigilance

- Faciliter l'intermodalité notamment les déplacements en bus, à pied, à vélos, et le stationnement.
- Rendre plus attractif et accessible le réseau de transport public.

Le Conseil de développement Plaine Commune, acteur du débat public



Les conseils de développement sont créés à l'initiative des élus locaux et sont régis par la loi Voynet de 1999 sur les pays et les agglomérations.

Élément clé de la participation démocratique à la vie intercommunale, ce conseil consultatif permet à la société civile organisée d'être partie prenante du projet de territoire. Le Conseil de développement de Plaine Commune est composé de 71 femmes et hommes investis dans la vie locale, sociale, économique, associative ou militante. Acteurs de la société civile, ces personnes bénévoles s'inscrivent dans l'action collective. Elles sont forces de propositions construites à partir d'échanges et de débats dans une diversité de points de vue. Le Conseil est, à l'échelle des territoires, un rassemblement d'intelligence collective.

Le Conseil de développement de Plaine Commune a contribué sur une diversité de sujets, tels que le logement, le développement économique et l'emploi local, la solidarité, les déplacements, l'environnement, les finances locales..., et plus globalement, sur les enjeux du développement durable et de territoire.

L'objectif est d'enrichir le débat public local et d'apporter de la valeur ajoutée dans l'élaboration des politiques conduites à l'échelle de l'agglomération, mais également auprès de l'ensemble des décideurs publics. Ainsi, le Conseil de développement de Plaine Commune participe depuis 2008 au débat sur le Grand Paris¹. Il est par ailleurs membre du Comité des partenaires de Paris métropole et de la Coordination nationale des Conseils de développement.

¹Première contribution sur le Grand Paris en octobre 2008, disponible sur internet http://www.plainecommune.fr/gallery_files/site_1/1725/cd_grandparis%20_2008.pdf.pdf suivi en mai 2010 d'une contribution commune avec la Coordination des Conseils de développement franciliens, puis d'un cahier d'acteur versé aux débats publics en janvier 2011.

Contribution au débat sur la métropole « Grand Paris »

Partant du constat de dysfonctionnements importants en métropole parisienne, les débats au sein du Conseil ont permis de dégager 32 propositions et d'insister sur des points de vigilance.

Le projet du « Grand Paris » impacte concrètement le quotidien. En conséquence, il doit être un projet partagé avec les habitants et usagers du territoire métropolitain.

Le souhait d'un aménagement et d'un développement pour tous de la région métropolitaine pour une meilleure qualité de vie

Les membres du Conseil estiment comme essentiels les enjeux consistant à :

- répondre aux besoins de la population du territoire ne disposant pas des droits fondamentaux essentiels (au logement, au travail, aux déplacements, à la santé, à l'école et la formation, ..),
- développer la métropole dans toutes ses dimensions à partir des bassins de vie, espaces où prévaut la qualité de vie pour tous avec des logements accessibles, des équipements publics, des facilités de déplacements et de travail. L'objectif est de sortir de la logique d'un territoire « de commodités » en périphérie et dépendant du fonctionnement du centre parisien. En effet, l'augmentation des prix repousse plus loin et ailleurs une grande partie de la population quand le territoire est uniquement perçu comme un lieu d'opportunité foncière.

Pour un développement équilibré métropolitain et de chaque bassin de vie qui compose cet espace, le Conseil souhaite une mixité des grandes fonctions nécessaires au vivre ensemble (logements, activités économiques, équipements sportifs et culturels, espaces verts). Le « Grand Paris » doit permettre une mixité fonctionnelle et des contrepoids à la spécialisation des territoires. Il doit, d'une part, réduire en urgence les inégalités sociales et spatiales avec une redistribution et une mutualisation des moyens, et d'autre part, faire en sorte que la concentration géographique des richesses soit redistribuée à l'échelle métropolitaine.

Résoudre de nombreux dysfonctionnements à l'échelle métropolitaine, dont les transports

Les dysfonctionnements sont pointés par le Conseil dans tous les domaines (déplacements, logement, développement économique et emploi, développement durable, solidarités et cohésion régionale, finances et fiscalité).

Ces difficultés existent, quelle que soit l'échelle du territoire concerné (de la commune à la région, de la zone dense en 1^{ère} couronne à la troisième couronne).

Le projet du « Grand Paris » peut être utile pour résoudre les dysfonctionnements vécus par les usagers de la métropole francilienne.

En matière de déplacements, le Conseil propose de développer les transports en commun pour l'ensemble de la métropole avec :

- une vision moderne et métropolitaine des transports en commun pour qu'ils fassent partie intégrante de la vie quotidienne de chacun et la facilite.
- un territoire métropolitain maillé dans son ensemble en transports en commun comme cela est le cas à Paris *intra-muros* notamment en reliant l'ensemble des pôles de travail et de vie de la métropole.
- des tarifications par bassin de vie en substitution à la tarification concentrique des transports en commun aujourd'hui aimantée sur une seule ville-centre (Paris).
- des lignes de bus de banlieue prolongées jusqu'à des nœuds ferroviaires dans Paris et de « rabattement » sur les gares rocales métropolitaines prévues.
- la réalisation des transports en commun accélérée en banlieue et entre les bassins de vie de la métropole, dont celui de Plaine Commune.



Contribution aux débats sur les transports en commun en rocade proposés avec Arc Express et le réseau de transport du Grand Paris

Les déplacements, et les transports en commun en particulier, sont une des premières préoccupations des individus avec le logement et l'emploi. Les personnes pratiquent quotidiennement la métropole dans leurs déplacements du domicile au travail ainsi que dans leurs activités professionnelles ou pour leurs déplacements liés aux études ou aux loisirs.

C'est pourquoi il est prioritaire de mettre les usagers (personnes habitant, travaillant ou visitant le territoire) au centre des déplacements métropolitains. Ces infrastructures nouvelles et maillées au réseau existant doivent répondre aux besoins immédiats, de court et de moyen terme des individus.

Des financements fermes dans des délais de réalisation respectés

Parmi les grandes difficultés à se déplacer, résoudre les déplacements en rocade de banlieue à banlieue est une évidence de longue date. Ils représentent 70% des trajets en 2001 et sûrement plus aujourd'hui. Cela correspond à un budget temps considérable et un stress quotidien important.

Dans ce contexte, la question majeure qui se pose est le financement des projets de transport métropolitain. Il détermine dans les faits les délais de réalisation.

Le financement et les nombreux retards en la matière freinent souvent l'avancement des projets. Le Conseil de développement souhaite que soit clairement posée la question du financement des projets proposés et des partenaires financiers pour ces transports métropolitains.

Aucun des projets de transport dont nous débattons aujourd'hui n'était connu en 2007 quand le Conseil de développement a contribué au Plan local des déplacements de Plaine Commune. En revanche, ceux qui étaient prévus de longue date ont tardé à se concrétiser. Certains ne sont que pour partie financés. Il existe trop de projets de transport dont la réalisation s'est faite attendre parce qu'il fallait étaler les financements ! L'inverse est vrai sur certains territoires ayant les moyens d'y contribuer financièrement !

Le Conseil inquiet sur l'avancement du plan transports de la Région demande qu'il soit enfin réalisé, notamment pour la ligne de métro n°13 (dé-saturation de la ligne et son prolongement jusqu'à la tangentielle nord à Stains), le prolongement du tramway T8 vers Paris et l'amélioration des conditions de transport dans les RER et les bus. Il souhaite que l'ensemble des projets déjà enclenchés soit achevé. Le Conseil demande une réelle amélioration de l'existant concomitant à la réalisation de rocades. Il ne faut pas opposer les deux projets.

Le Conseil voudrait davantage de précision sur la tarification de ce nouveau réseau de transports et demande le même tarif que les transports existants. Ces projets sont enfin l'occasion de proposer des tarifs moins discriminants, construites à l'échelle du bassin de vie. Enfin, le Conseil souhaite que la tarification soit adaptée aux personnes qui se déplacent de façon occasionnelle (au ticket ou au carnet et non au Pass Navigo). Le prix ne doit pas être prohibitif afin de favoriser l'usage des transports en commun en remplacement de la voiture.

Des projets de transports pour les habitants autant que pour les salariés

Les projets de transports exposés aux débats publics doivent permettre l'accès à l'emploi des différents pôles économiques de la métropole pour l'ensemble des habitants.

Entre 75 et 83 minutes / jour dans les transports -

- 35 millions de déplacements quotidiens dans la région

« Le temps moyen journalier consacré au déplacement est relativement stable quelle que soit la zone de résidence, **mais** le choix du mode de transport est fortement dépendant du lieu d'habitation et de la géographie des déplacements »

Source diagnostic pour le réseau de transport public du Grand Paris

Le Conseil rappelle que les transports desservent mal les zones d'habitat. Les axes structurants traversent le territoire mais ne le desservent pas suffisamment. Ces projets doivent absolument être accompagnés d'un **maillage en transports en commun** sur le territoire, au risque sinon de se retourner contre la population des 8 villes de Plaine Commune.

Ce maillage est indispensable. L'ensemble des pôles économiques soutenus et les deux pôles concernant Plaine Commune (sur les thèmes de la création à Saint-Denis dans les quartiers de La Plaine-Pleyel et de l'aéronautique au Bourget en limite de La Courneuve) doivent être connectés avec la totalité du territoire de Plaine Commune, du nord au sud.

L'ensemble des déplacements de la personne doit être pris en compte et donc l'intermodalité.

Le Conseil demande que les déplacements soient possibles et attractifs en développant les sites propres, les accès et des stationnements aisés aux gares pour les piétons, vélos et bus. La possibilité de garer sa voiture dans des parking-relais doit être étudiée tenant compte notamment des désagréments importants générés par les 850.000 véhicules sillonnant le territoire de Plaine Commune chaque jour. Ils dégradent d'autant les conditions de circulation des bus et polluent.

Le Conseil souhaite ouvrir le débat sur les politiques nécessaires pour rapprocher le travail des gens et de leur lieu d'habitation plutôt que d'augmenter les distances domicile-travail. Il est important de dépasser la question avec une autre logique de développement plus intégré localement.

Selon leurs différentes activités, une personne entre 25 et 54 ans, donc au cœur de la période d'activité, réalise 22 km par jour environ, les 15-24 ans et les 55-64 ans en font 16 km. En 25 ans, la distance moyenne pour se rendre au lieu de travail s'est allongée. (...) Le gain obtenu dans la vitesse de déplacements s'est traduit par une augmentation des distances parcourues plutôt que par une diminution du temps consacré au transport par les Franciliens, qui représente en moyenne 83 minutes par jour et par personne en 2001.

Source Stif « les chiffres clés de la mobilité en Ile de France »

Conclusion

Le Conseil de développement de Plaine Commune se félicite de l'organisation d'importants débats publics sur la question des transports en commun et du Grand Paris permettant une appropriation des enjeux. Il regrette néanmoins que la parole ait davantage été prise, au détriment de la population concernée, par les élus et décideurs, faute d'avoir trouvé les termes préalables d'un accord et un cadre concerté avec les collectivités locales et les intercommunalités. Il est en effet rapidement apparu dans les débats une incompréhension sur l'existence de deux projets présentés comme concurrents entre la Région et l'Etat. Il se félicite que le débat public ait donné lieu à des négociations pour aboutir à des projets concrets.

L'enjeu de la mobilité est important : il est source de liberté pour les uns, mais en l'absence de moyens pour se déplacer, il est source d'exclusion pour les autres.

Le Conseil de développement souhaite que ce projet permette une vision métropolitaine et moderne des transports en commun et une amélioration réelle, rapide et phasée des conditions de déplacements sur l'ensemble du territoire de Plaine Commune et du Grand Paris.

Les membres du Conseil de développement de Plaine Commune demandent que les projets présentés soient, comme les autres, rapidement décidés, financés, travaillés et réalisés.



© Photo Julien Jaulin

Les membres du Conseil de développement de Plaine Commune aux 8^{èmes} rencontres nationales des Conseils

Conseil de développement de Plaine Commune

21 rue Jules Rimet - 93218 Saint-Denis Cedex

Contact Valérie Grémont : 01-55-93-57-52
conseil-developpement@plainecommune.com.fr

http://www.plainecommune.fr/page/p-303/art_id-/

2 millions de déplacements effectués quotidiennement du lundi au vendredi sur un bassin de vie : le nombre moyen effectué par la population d'un bassin de vie de 500 000 habitants. Dans les pôles métropolitains de plus de 300 000 habitants disposant de transports publics (métro, tramway...), les personnes effectuent en moyenne entre 3 et 3,5 déplacements, soit le même nombre qu'en Région île de France.

Par comparaison, on compte **1,2 million de déplacements par jour sur Plaine Commune**, intercommunalité regroupant au nord parisien 353.800 habitants des 8 villes d'Aubervilliers, Epinay-sur-Seine, La Courneuve, L'île Saint-Denis, Pierrefitte-sur-Seine, Saint-Denis, Stains et Villetaneuse. 136.000 personnes y travaillent. Les 3/4 de la population sont employés ou ouvriers et statistiquement amené à chercher l'emploi le plus loin. 50 % de la population n'a pas de voiture.

Seuls 30% des actifs travaillent et habitent le territoire. 45.000 étudiants, 31.000 lycéens et collégiens circulent sur le territoire. 300.000 personnes empruntent quotidiennement les transports collectifs sur Plaine Commune.