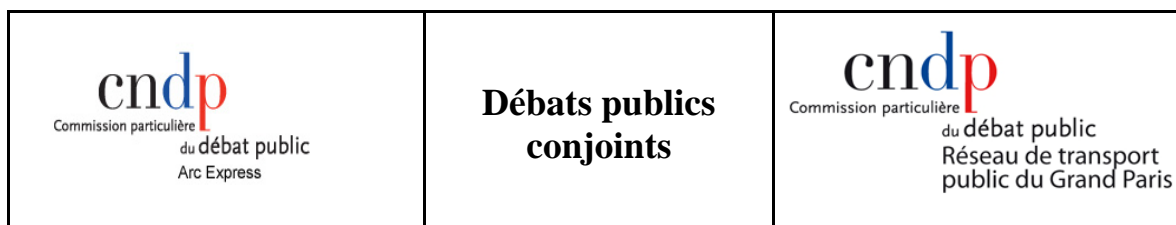


**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION
SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN**

Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996
Agréée pour la protection de l'environnement pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Arrêté préfectoral PACA n° 2004-277 du 9 septembre 2004)
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (DATAR) et de la COFHUAT

SECRETARIAT : 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON
Tél/Fax : 33 (0)4 93 35 35 17 - Courriel : gir.maralpin@wanadoo.fr ; Internet : www.gir-maralpin.org



**ARC EXPRESS & RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS
DEBATS PUBLICS CONJOINTS**



Les deux débats publics conjoints portant sur les projets d'Arc Express et de réseau de transport public du Grand Paris se sont achevés le 31 janvier 2011. Ils ont permis, à l'État et à la région d'Île-de-France, de rapprocher leurs projets respectifs pour aboutir à une esquisse de tracé d'un réseau de transport public commun, structurant et maillé, à réaliser d'ici 2025. Cette esquisse a été prise en compte par l'avant-projet de schéma national des infrastructures de transport, dit « consolidé », présenté le 26 janvier 2011, par le Gouvernement. Il constitue une version enrichie du premier document diffusé le 17 juillet 2010. Ce schéma national (SNIT) sera soumis, pour avis, au Conseil Économique, Social et Environnemental, avant l'été 2011, et fera l'objet d'un débat au Parlement avant d'être définitivement adopté.



**REUNION COMMUNE
SUR LA THÉMATIQUE DES « COÛTS ET FINANCEMENTS »**



COMPTE-RENDU



A. DÉROULEMENT DE LA RÉUNION

Cadre de la réunion

Objet de la réunion

La réunion thématique du 12 janvier 2011 tenue à Paris, à l'hôtel Méridien-Etoile, 81 boulevard Gouvion Saint-Cyr (17^{ème} arrondissement) organisée par les deux commissions particulières (CPDP) des deux débats publics (DP) s'est attachée à aborder les coûts et les financements associés à la

réalisation de chacun des deux projets d'ARC EXPRESS et du RÉSEAU DE TRANSPORT DU GRAND PARIS, dans le cadre des deux débats publics, ouverts le 30 septembre 2010 jusqu'au 31 janvier 2011.

Composition de la tribune

Les deux commissions particulières (CPDP) des deux débats publics engagés par la commission nationale du débat public (CNDP) relatifs au projet d'ARC EXPRESS et du réseau de transport public du GRAND PARIS, siégeant au centre de la tribune, étaient représentées par leurs deux présidents respectifs, MM. Jean-Claude Mathieu et François Leblond, ainsi que par Mme Yoba et M. Didier Serrat. Les représentants des deux commissions particulières étaient encadrés d'une part, par M. Jean-Paul Huchon, président du conseil régional d'Île-de-France, M. Jean-François Hélas et Mmes Sophie Mougard, directrice générale du syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) et Cendrine Gourlet, représentant le projet d'ARC EXPRESS et, d'autre part, par M. André Santini, président de la société du Grand Paris, ainsi que MM. Véron, Sénéze et Prazer, représentant le projet de réseau de transport public du GRAND PARIS.

Introduction de la séance par les deux présidents des commissions particulières

M. Jean-Luc Mathieu rappelle, en particulier, la lettre du 15 novembre 2010, adressée au Premier Ministre, demandant le rapprochement des deux projets ARC EXPRESS et réseau de transport public du GRAND PARIS.

M. François Leblond, quant à lui, effectue un bref rappel des éléments des projets soumis aux débats publics.

1^{ère} Partie – Présentation des projets

Présentation du projet d'ARC EXPRESS par le Syndicat des transports d'Île-de-France

Mme Sophie Mougard, directrice générale du syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) rappelle quelques éléments caractéristiques des transports assurés par le syndicat et du projet conduit par la région d'Île-de-France :

Éléments financiers

- en 2009, le STIF a investi environ 600 M€ sur le réseau Francilien (75 % émanant des départements et 22 % de la région). Ces investissements représenteront environ 3 Mrd € pour la période comprise entre 2007 et 2013. Il convient de souligner l'accroissement des dépenses annuelles de fonctionnement qui atteindront 1,2 Mrd € en 2025.
- le plan de mobilisation d'un montant de 19 Mrd € (12,4 Mrd € abondés par la région, les départements et le syndicat, 2 Mrd € par l'État et 4,6 Mrd € de ressources nouvelles) pour rénover et acheter des rames, moderniser les infrastructures du réseau express régional (RER), prolonger la ligne 14 pour soulager la ligne 13. Il restera à régler, notamment, la question d'un possible doublement du tunnel entre la station Châtelet et la gare du Nord, nœud de congestion où les lignes RER B et D se partagent les voies.

Éléments techniques du projet ARC EXPRESS

- métro automatique, similaire à celui en service sur la ligne 14 et circulant à une vitesse de 40 Km/heure pour desservir, toutes les 2 minutes en heure de pointe (HP), 50 stations espacées d'environ 1,5 Km.
- réseau constitué de 4 arcs : arc Sud (coût estimé entre 2,5 à 2,8 Mrd €) ; arc Nord (coût estimé de 1,8 à 2 Mrd €) ; arc Est (coût estimé de 0,8 à 1,2 Mrd €) et arc Ouest (coût estimé de 1,2 à 1,3 Mrd €) soit un coût total estimé entre 4,3 et 7,3 Mrd € auquel il convient d'ajouter celui du matériel roulant estimé à 2,7 Mrd €. Le coût annuel d'exploitation de l'ensemble des quatre arcs avoisinera les 325 M€
- début des travaux dans 3 ans pour une mise en service du premier arc, en 2017

Propos de M. Jean-Paul Huchon, Président du conseil régional d'Île-de-France

Il constate que le dialogue a été renoué avec l'État dans lequel la question du financement reste centrale. Il formule deux exigences, à savoir : l'amélioration de l'existant avant de lancer les grands projets, d'une part, et d'autre part, de trouver un accord sur un projet unique. Il pose 3 questions à M. Richard, de l'Équipement : 1°) est-on en accord pour augmenter le versement transport ? 2°) quid de l'équilibre financier entre le plan de mobilisation et la rocade, et les avances à consentir ? 3°) RGP doit-il supporter la dette qu'il va contracter pour réaliser son réseau de transport ? Selon lui, une autre difficulté devra être résolue, s'agissant de la nécessaire étanchéité financière entre les deux réseaux de transport d'ARC EXPRESS et du GRAND PARIS.

Présentation du réseau du GRAND PARIS

Sur l'invitation de M. François Leblond, président de la commission particulière de débat public du projet de réseau de transport du Grand Paris, M. André Santini, président de la société du Grand Paris, intervient pour préciser que le financement du futur réseau du Grand Paris n'obère en rien le financement des autres projets d'infrastructures de transport, d'une part, et, d'autre part, que l'État apportera, à la société du Grand Paris, une dotation en capital de 4 Mrd € Cette dernière interviendra à partir de l'année 2014 et se poursuivra au fur et à mesure des besoins. Il indique que la réalisation du projet de transport public du Grand Paris est estimée à 20,2 Mrd € dont 1,2 Mrd € pour les acquisitions foncières et 18,8 Mrd € pour les travaux qui devraient s'achever en 2025.

M. Senèze poursuit en indiquant que la loi n°2010-587 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris précise la nature des ressources affectées à l'établissement public.

M. Prazer précise que l'évaluation économique et sociale du projet du Grand Paris répondra à l'instruction cadre du 25 mars 2004. La conduite de cette évaluation demandera, selon lui, un énorme travail, dans la mesure où il n'existe, actuellement, que de très rares études relatives à des projets du même type que celui du Grand Paris auxquelles il serait possible de se référer. Il liste un certain nombre d'items qui devront être pris en compte dans la future évaluation économique et sociale, comme par exemple, les gains obtenus par l'amélioration de l'accessibilité pour les usagers (temps, etc.) qui pourraient être évalués selon la méthode Poulit¹ ; les gains réalisés par les¹ entreprises : les études économétriques menées font apparaître des gains considérables à long terme équivalent à 1 (un) point de produit intérieur brut (PIB) par an soit l'équivalent de 5 Mrd € ; les effets sur la santé et l'environnement relativement monétarisables ; la réduction des inégalités dont le chiffrage des avantages paraît, a priori, relativement complexe (à titre indicatif, l'étude menée en 2000 pour la région Île-de-France, faisait ressortir un bilan annuel positif de l'ordre de 3,9 à 5,3 M €).

Sur demande de la tribune, le préfet de la région d'Île-de-France intervient pour interpeller le président de la région d'Île-de-France sur la question de l'augmentation ou non du versement transport par les entreprises.

Interventions de la salle

Question : Sur les hypothèses retenues pour les estimations des coûts des ouvrages ? :

Réponse : Pour le projet Arc Express, le coût au kilomètre est estimé à 110 M € alors que la société du Grand Paris retient un coût de 150 M € au kilomètre. Pour le syndicat des transports d'Île-de-France et la société du Grand Paris, les estimations de leurs projets seront assorties d'une provision de l'ordre de 15 à 20 %.

Question : Qu'en est-il du fonctionnement de la boucle du réseau de transport du Grand Paris ?

Réponse : Pour la société du Grand Paris, M. Véron indique quelques-unes des estimations les plus importantes de leur réseau, à savoir que les hypothèses retenues pour les coûts des infrastructures sont comprises entre 96 M € et 158 M € au kilomètre ; le coût d'acquisition du matériel ferroviaire ressort à 2,7 Mrd € ; le coût moyen d'une station de voyageurs dont la longueur sera de 120 m et

¹ Jean Poulit, alors directeur régional de l'équipement d'Île-de-France, a mis en œuvre un principe dit « univers de choix » dans les études des déplacements liées à la définition du schéma des infrastructures du SDRIF, approuvé le 26 avril 1994.

propre à accueillir des rames de 8 wagons, avec une fréquence de 2 min, serait d'environ 80 M € Il précise, en outre, que les réunions de débat public conduisent, d'ores et déjà, la société du Grand Paris à retenir 15 gares supplémentaires.

En revanche, aucune station, complémentaire aux 50 stations déjà prévues au projet soumis au débat public, n'est retenue par le syndicat des transports d'Île-de-France.

Question : les coûts de construction au kilomètre soulèvent de fortes interrogations ; s'agit-il d'ailleurs d'une infrastructure en tunnel ou en aérien ? La conduite d'un audit sérieux sur ce sujet mériterait d'être réalisée.

Réponses : Pour le réseau du Grand Paris, la section située sur Saclay sera en souterrain. Le projet d'Arc Express sera totalement réalisé en souterrain en précisant, par ailleurs, que le prolongement de la ligne 14, jusqu'à Maison Blanche, présente des difficultés de réalisation.

2^{ème} Partie consacrée aux contenus des dossiers

La deuxième partie de la réunion thématique est consacrée aux contenus des dossiers.

Considérations financières

M. François Leblond, président de la commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris, présente un résumé de ce projet, à savoir : Le coût du projet est estimé à 20 Mrd € et il sera réalisé entre les années 2010 et 2025. Il bénéficiera de 6,5 Mrd € de recettes fiscales et d'une dotation en capital de 4 Mrd € versés par l'État. La part d'emprunts ressort ainsi à 9,5 Mrd €. D'ores et déjà, les études de projet sont estimées à environ 2 Mrd €

Il est précisé que le législateur affectera au projet, le montant de la taxe sur les bureaux perçue en Île-de-France et abandonne tout projet de taxe sur les plus values foncières sur les terrains à urbaniser situés à proximité des infrastructures de transport neuves et structurantes.

Pour le projet d'Arc Express, il est rappelé que le plan de mobilisation, d'un montant de 19 Mrd € jusqu'en 2020, prend en compte le démarrage de la réalisation de l'arc Nord, une première tranche de travaux y est ainsi incluse.

Interventions diverses

Chambre de commerce de Paris

En tant que représentante de Paris et des communes de la petite couronne, elle exprime le souhait d'une convergence des deux projets d'Arc Express et du réseau de transport public du Grand Paris. Elle souligne, ensuite, la difficulté de l'équation financière, d'une part, et, d'autre part, elle souhaite une plus grande contribution des usagers. Ces derniers ne contribuent actuellement que pour 33 % du coût alors que les collectivités publiques apportent 20 %, et l'État 47 %.

D'autres contributions semblent envisageables comme celle qui pourrait être apportée par la mise en place d'un péage urbain. Jean-Paul Huchon, président de la région d'Île-de-France et Pierre Delanoë, maire de Paris, sont opposés, semble-t-il, à l'instauration de ce dernier.

La tarification ne constitue pas actuellement, semble-t-il, un élément prioritaire. En effet, selon les résultats d'un récent sondage, la première revendication des usagers des transports est la ponctualité devant le confort, le cadencement et la sécurité.

B. OBSERVATIONS ET COMMENTAIRES

Sur la fréquentation

Environ 600 personnes ont participé à la réunion thématique sur les coûts et les financements des deux projets d'Arc Express et du réseau de transport public du Grand Paris, ce qui est important et peu à la fois, au regard de la population concernée par les deux projets de transport de voyageurs.

Sur les coûts des infrastructures de transport de voyageurs

La Cour des Comptes, dans son rapport public thématique sur les transports ferroviaires régionaux (chapitre K sur les ressources financières) indique que le coût moyen de réalisation d'un métro en tunnel (ce qui sera le cas, à la fois pour le projet d'Arc Express et pour celui du réseau de transport public du Grand Paris qui seront réalisés avec un tube unique), en 2008, s'inscrit, pour l'Île-de-France, dans une fourchette de 110 à 370 M €au kilomètre, alors qu'il ne représente qu'un coût supérieur à 90 M €au kilomètre, pour la France. Ce même rapport pointe du doigt les retards, de l'ordre de dix (10) années, au minimum, constatés dans la réalisation de la plupart des projets, ces retards participant largement dans la dérive des coûts finaux.

Sur le financement du Réseau de transport public du Grand Paris

L'article 31 de la loi n°2010-587 du 3 juin 2010 sur le Grand Paris précise les ressources financières dont bénéficiera l'établissement public, à savoir :

1. *les dotations en capital apportées par l'État*
2. *les autres dotations, subventions, avances ou participations apportées par l'État et les dotations, subventions, avances, fonds de concours ou participations apportées par l'Union Européenne, les collectivités territoriales et leurs groupements, les établissements publics ou sociétés nationales ainsi que toutes personnes publiques ou privées françaises ou étrangères*
3. *les produits des redevances pour services rendus*
4. *les produits des redevances domaniales dues pour l'occupation de ses biens ou ouvrages immobiliers*
5. *les produits de la cession, de l'occupation, de l'usage ou de la location de ses biens mobiliers et immobiliers*
6. *les produits des emprunts*
7. *tous autres concours financiers*

Sur l'évaluation économique et sociale du réseau de transport public du Grand Paris

L'évaluation économique et sociale du réseau de transport public du Grand Paris constituera une pièce importante du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux nécessités pour la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris. L'article R11 du code de l'expropriation pour utilité publique précise au 7°), consacré à la composition du dossier d'enquête, que ce dernier inclue : « *l'évaluation mentionnée à l'article 5 du décret n°84-617 du 17 juillet 1984 pris pour l'application de l'article 14 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, lorsque les travaux constituent un grand projet d'infrastructures tels que définis à l'article 3 du même décret* ». L'article 12 du décret sus-indiqué précise en outre : « *cette évaluation comporte, notamment, une analyse des différentes données, de nature à permettre de dégager un bilan prévisionnel des avantages et des inconvénients du choix retenu. Ce bilan comporte l'estimation d'un taux de rentabilité pour la collectivité, calculé selon les usages des travaux de planification. Il tient compte des prévisions à court et à long terme qui sont faites au niveau national ou international dans les domaines intéressant les transports ainsi que les éléments qui ne sont pas inclus dans les coûts des transports tels que la sécurité des personnes, l'utilisation rationnelle de l'énergie, le développement économique et l'aménagement de l'espace urbain et rural. Il peut être établi sur la base de grandeurs physiques ou monétaires. Ces grandeurs peuvent ou non faire l'objet de comptes distincts* ». Enfin, l'article 8 de ce même décret stipule : « *le bilan, prévu à l'article 14 de la loi du 30 décembre 1982, des résultats économiques et sociaux des infrastructures dont le projet avait été soumis à l'évaluation, est établi par le maître d'ouvrage, au moins trois ans et au plus cinq ans après la mise en service des infrastructures concernées. La collecte des informations nécessaires au bilan est organisée par le maître d'ouvrage, dès la réalisation du projet.* ». Ce bilan est rendu public.

De nombreux grands projets ferroviaires ont donné lieu, ces dernières années, à l'établissement et à la publicité du bilan LOTI rendu obligatoire par l'article 14 de la loi du 30 décembre 1982. A titre d'exemple, les bilans des lignes ferroviaires à grande vitesse Nord (2005), interconnexion Île-de-France (2005), Rhône-Alpes (2006), Méditerranée (2007) ont été dressés et publiés par Réseau Ferré de France (RFF), établissement public de l'État et maître d'ouvrage, et ont donné lieu à avis du conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) en tant qu'autorité environnementale. La conduite de l'évaluation économique et sociale du projet de réseau de transport public du Grand Paris s'avèrera similaire à celles réalisées pour ces lignes ferroviaires consacrées au transport des voyageurs. La contrainte majeure pour la réalisation de toute évaluation, soumise ultérieurement à la production d'un bilan, réside dans la description, la plus précise possible, de la situation de référence, item par item. En effet, certains des bilans réalisés et rendus publics se sont révélés inexploitable du fait des insuffisances et des imprécisions des données recueillies préalablement à la réalisation et à la mise en service de l'infrastructure considérée.

Par son rapport public thématique sur les transports publics régionaux, la Cour des Comptes, dans sa formation commune avec la chambre régionale des comptes d'Île-de-France, relevait la faiblesse de l'évaluation des investissements après la mise en service des nouvelles infrastructures. Ainsi, le syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) ne procède pas, selon elle, systématiquement à cette évaluation comme l'exige l'article 14 de la loi LOTI. En Île-de-France, ce même rapport indique que les bilans obligatoires n'ont été réalisés par le STIF que dans 1 (un) cas ou 2 (deux), en moyenne, ces dernières années, d'où le constat du manque de disponibilité de références opérationnelles pour les projets à venir.

Sur la date de mise en service du réseau de transport public du Grand Paris

Lors de la séance du 18 février 2011, à la Chambre des députés, des questions au Gouvernement, le ministre de la ville, M. Maurice Leroy, en réponse à une question de M. André Santini (président de la société du Grand Paris) sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris, a indiqué à l'honorable parlementaire que, d'une part, l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux se déroulerait d'ici la fin de l'année 2011 et que les premiers travaux interviendraient en 2017.

Incohérences et insuffisances relevées

Des incertitudes sur les schémas directeurs

A l'heure où s'est tenue la réunion sur le thème des coûts et des financements des deux projets de transport de voyageurs, il convient de relever que le schéma directeur d'Île-de-France (SDRIF) n'est toujours pas approuvé par le gouvernement, ce qui constitue, sans nul doute, un obstacle majeur pour établir, en toute clarté et légitimité, un projet de transport urbain crédible. De plus, la desserte du plateau de Saclay par la boucle du réseau de transport public du Grand Paris ne semble pas avoir reçu l'aval de l'assemblée régionale. Il faut rappeler que le plateau de Saclay est concerné par la mise en place d'une opération d'intérêt national (OIN), à l'initiative de l'État, laquelle soulève de nombreuses oppositions de certains groupes politiques siégeant au conseil régional ainsi que de la plupart des associations locales.

Crédibilité des données fournies

Il convient, tout d'abord, de souligner une relative dispersion, selon les sources, des chiffres représentatifs des projets en cause et de leurs financements.

Les estimations des travaux, avancées au cours des débats publics, peuvent être sujettes à caution, en particulier pour le réseau de transport public du Grand Paris. Elles présentent tous les risques de sous-estimations auxquelles il faut ajouter les problèmes de financement, en période de difficultés financières auxquelles l'État est confronté et mises en lumière par les organismes spécialisés. Il convient, en particulier, de rappeler les mises en garde successives de la Cour des Comptes qui relève notamment, en Île-de-France, des **coûts** « à la dérive » (le coût final des projets du contrat de plan

État-Région a augmenté, en moyenne, de 92 % par rapport aux prévisions), des « lacunes » **dans la sélection des projets**, des **bilans économiques préalables surestimés** en ce qui concernent, en particulier, les gains de temps pour les usagers et un **déséquilibre financier grandissant** (les usagers n'acquittent que 26,5 % des coûts, investissements et fonctionnement confondus, les employeurs 41 % et les collectivités 21 %). La cour des comptes préconise, entre autre, un renforcement de la procédure de sélection des projets passant par une expertise indépendante de celle des opérateurs qui ne peuvent être juge et partie, en procédant à l'examen systématique de plusieurs options possibles et en présentant un plan complet de financement de l'infrastructure, investissement et fonctionnement inclus, d'une part, et d'autre part, la recherche de moyens financiers supplémentaires comme, par exemple, l'augmentation des tarifs, des gains de productivité des entreprises de transport, sans oublier les recettes fiscales : revalorisation de l'amende de stationnement, instauration d'une taxe sur les plus-values foncières engendrées par les modernisations, refonte de la fiscalité sur les bureaux et celle du versement transport.

La loi n° 2010-1657 du 29 décembre 2010 de finances pour 2011 et la loi n° 2010-1658 du 29 décembre 2010 de finances rectificative pour 2010 (JO du 30 décembre 2010) introduisent plusieurs dispositions relatives au financement des transports publics dont le versement transport. Le taux de ce versement, exprimé en pourcentages des salaires, est fixé par le syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) dans les limites suivantes : de 26 % à Paris et dans le département des Hauts de Seine ; de 1,7 % dans les communes autres que ces dernières et dont la liste sera arrêtée par décret en Conseil d'État, pris après avis du STIF ; de 1,4 % dans les autres communes de la région Île-de-France

Sur les bilans provisionnels de gaz à effet de serre

Certains effets consécutifs à la réalisation du projet de réseau de transport public du Grand Paris semblent, d'ores et déjà, sujets à caution. Il en est ainsi du bilan prévisionnel des émissions de gaz à effet de serre (GES). Certains organismes habilités contestent ainsi les prétendus avantages de la mise en service de ce réseau conduisant, selon les responsables du projet, à une diminution de la production des gaz à effet de serre (GES) due aux transports, en Île-de-France. Selon les propos de M. Jean Maxime Risacher, directeur d'études Egis Rail et Jérémie Simon, ingénieur transport Egis Rail, recueillis dans le magazine des nouvelles mobilités « Ville Rail et Transports de janvier 2011 » : *« Tous les bilans carbone réalisés dans le cadre de projets de transports montrent que les travaux occupent une part considérable dans les résultats. Les travaux doivent être amortis sur la période la plus longue possible si l'on souhaite que le bilan carbone de l'opération soit positif. »*.

Par Claude Brulé
Délégué du Gir Maralpin auprès des administrations centrales



ANNEXE

Questions formulées auprès des deux Cdpd et leurs réponses



Monsieur Claude BRULE

4, rue Robespierre
78390 BOIS D'ARCY

Paris, le 09/02/2011

Référence de votre question : 1154

Votre question :

Suite aux propos tenus lors de la réunion thématique "intermodalité" du 2010.11.15 à Paris (UIC), 1°) par RTGP : Qu'en est-il de leur interrogation sur l'utilisation de leur réseau pour le transport logistique? 2°) par SNCF (son cahier d'acteur) : Qu'en est-il de l'approfondissement de la question de l'usage du RTGP pour certains types de fret avancée par la société nationale ?

La réponse de la Société du Grand Paris :

Dans l'hypothèse d'une éventuelle utilisation des infrastructures du métro automatique du Grand Paris pour le fret, les conditions de faisabilité doivent être analysées en termes d'exploitation. En effet, il n'y a pas aujourd'hui de modèle économique (opérateurs, financeurs...) stabilisé permettant de quantifier l'insertion d'un service de fret dans le réseau de transport de voyageurs.

Le critère fondamental à respecter sera de garantir que l'intégration d'activités de transport de marchandises s'effectue sans perturber l'activité de transport de voyageurs, vocation première du réseau du Grand Paris : maintien des fréquences de passage, du niveau de confort ainsi que du niveau de sécurité pour les personnes et les biens. Ainsi, seule la période des heures creuses (milieu de journée, soirée, nuit) semble compatible avec une activité mixte incluant du transport de marchandises.

Le deuxième critère concerne la conception et la gestion adaptées des espaces (à bord des trains de voyageurs, dans les gares et dans les zones de livraison sur la voirie) afin que les échanges de marchandises ne gênent pas les flux de voyageurs, ainsi que, le cas échéant, la gestion centralisée et coordonnée des circulations de trains de voyageurs et de fret sur les infrastructures du réseau de transport du Grand Paris.

p.o. François Leblond

**Président de la Commission particulière
du débat public réseau de transport public
du Grand Paris**

Monsieur Claude BRULÉ
4, rue Robespierre
78390 BOIS D'ARCY

Paris, le 07/01/2011
Référence de votre question : 709

Votre question :

1ère demande : Je souhaite pouvoir disposer pour examen, l'étude RFF/Systral d'avril 2006 sur la Petite Ceinture citée dans le cahier d'acteurs du collectif d'associations "Grand Paris et Petite Ceinture"

2ème demande : quelles sont, à ce jour, les répercussions sur le projet d'origine Arc Express des négociations engagées avec le réseau du Grand Paris?

Merci par avance. Claude Brulé administrateur-délégué du Gir Maralpin auprès des administrations centrales.

La réponse de la CPDP Arc Express:

Première réponse
nous ne disposons pas de cette étude. Demandez-la à l'auteur du cahier d'acteur.

Deuxième réponse : les répercussions sont en cours, le Ministre Monsieur Leroi et le Président du Conseil régional d'Ile-de-France, Monsieur Huchon, ont annoncé une probable fusion des projets dans les jours à venir.

p.o. Jean-Luc Mathieu
Président de la Commission particulière
du débat public Arc Express

