

**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

SECRÉTARIAT : Jacques Molinari 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

**Réseau de transport public du Grand Paris (RTGP)  
Débat public**

●  
**RÉUNION SUR LA THÉMATIQUE DE L'INTERMODALITÉ**

Le 15 novembre 2010 au 16, rue Jean Rey à Paris (Union internationale des chemins de fer)

●  
**Compte-rendu**

par Claude BRULÉ<sup>1</sup>

Administrateur et délégué du GIR Maralpin auprès des administrations centrales

●  
**Cadre de la réunion**

La réunion thématique du 15 novembre 2010, tenue à Paris, à l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC) était organisée par la Commission particulière du débat public (CPDP) présidée par François Leblond, préfet honoraire, sur le projet de réseau de transport du Grand Paris, dans le cadre du débat public ouvert le 30 septembre 2010 jusqu'au 31 janvier 2011.

[cf. [http://www.debatpublic-reseau-grandparis.org/participer/calendrier\\_view.html?id=23](http://www.debatpublic-reseau-grandparis.org/participer/calendrier_view.html?id=23)]

**Objet de la réunion**

« Le débat public sur le projet de réseau de transport du Grand Paris va aborder la thématique de l'intermodalité : la nécessité de bien mailler les réseaux est une évidence, dont le Législateur a fait l'un des grands principes de la Loi du 3 juin 2010 sur le Grand Paris.

La question qui se pose aujourd'hui au débat public est : "comment, dans les faits et dans le concret, réaliser ce maillage ? Quels sont les clés d'une intermodalité réussie, quels sont les obstacles à l'intermodalité ?".

Il faudra aborder, non seulement les tracés et les interconnexions, mais aussi la tarification et ses modalités, les trajets domicile-stations (en bus, en voiture, ou par les modes doux). Comme il est de règle dans un débat public, nous le ferons à partir de vos questions.

La Société du Grand Paris répondra sur ces sujets, en présence d'experts et de témoins, tels que Jean Louis Helary (Centre de recherches sur les transports de Lyon), Thierry Delarbre (Advancity), Marc Pelissier (FNAUT), Yves Ramette (DGA de la RATP), François-Régis Orizet (Directeur régional de RFF), Michel Leboeuf (Directeur à la SNCF), Hubert Peigné (Chargé des modes doux au Conseil général du développement durable) » [termes de référence proposés par la CPDP du RTGP].

**Introduction de Claude Bernet, membre de la CPDP du GRAND PARIS et présentation de la tribune, des experts et des "témoins"**

Il est fait rappel de la procédure de débat public telle que définie par la *loi de démocratie de proximité du 27 février 2002* et du planning de ce débat, comprenant 50 réunions réparties sur les quatre (4) mois

---

<sup>1</sup> Ingénieur divisionnaire des travaux publics de l'État, ex Chef du Bureau des Infrastructures au Ministère de l'Environnement

de débat. Après seulement quinze (15) réunions et un mois et demi (1<sup>1/2</sup>) de débat public, des tendances sembleraient, selon la CPDP, se dessiner sans que ces dernières soient dévoilées par elle.

Il est procédé ensuite à la présentation des trois (3) membres de la tribune, composée, outre Claude Bernet, de Michel Rostagnat, délégué général de l'Union des ingénieurs des Ponts, des Eaux et des Forêts (PEF) et de Lamia Abdel Naby, chargée d'assistance médicale, d'une part, et, d'autre part, d'un module de cinq experts comprenant Yves Ramette, directeur général-adjoint de la RATP, Michel Leboeuf, directeur de la prospective voyageurs à la SNCF, François-Régis Orizet, directeur régional Ile de France de RFF, Hubert Peigné, Ingénieur général des PEF chargé des modes doux au CGEDD et Bruno Maingon, adjoint au directeur de l'aménagement d'ADP. Ce collège d'experts était complété par l'adjonction de deux personnalités à vocation de « témoins », à savoir : Thierry Decoubre d'Advancity et Marc Pélissier de la FNAUT.

S'est ensuivie la projection d'un court film sur la réalisation du réseau de transport existant sur Paris et la région Ile de France suivie de la présentation du projet de réseau de transport du Grand Paris (RTGP). A ce titre est évoqué, notamment, l'interrogation des concepteurs du RTGP, sur l'utilisation de leur réseau pour le transport logistique.

### **Points les plus marquants**

En réponse à une question posée par un représentant de l'association des usagers de Rungis (MIN) insistant pour que les deux réseaux de transport constitués par le réseau TGV et le réseau du Grand Paris coexistent, la direction régionale d'Ile de France de la SNCF fait remarquer que les gares parisiennes sont saturées et qu'il paraît souhaitable de créer, à l'avenir, une dizaine de nouvelles gares hors Paris : « au-delà des trois nouvelles gares TGV proposées sur le réseau du Grand Paris (Roissy Charles de Gaulle, Massy et La Défense), la SNCF souhaite mettre en place un véritable réseau de gares périphériques, bien maillées avec les aéroports, les transports en commun et le réseau routier d'Ile de France. Ces nouvelles gares constitueraient une véritable alternative au passage obligé dans Paris et devraient être traversantes afin d'améliorer l'accès de tous les franciliens à l'ensemble des destinations du réseau à grande vitesse national et européen. Ce serait la condition indispensable pour qu'elles contribuent efficacement à la désaturation des gares parisiennes ; pour mettre en synergie le trafic province-province et le trafic de l'Ile de France, ce que ne ferait pas une gare terminus située hors de Paris. La SNCF propose également de réaliser, à terme, une rocade complète à grande vitesse, autour de Paris, en complétant les lignes d'interconnexion existantes, à l'Est ou à l'étude au Sud, par de nouveaux axes, à l'Ouest et au Nord. Le bouclage de cette rocade s'articulerait, notamment, avec les nouvelles infrastructures Paris-Orléans-Clermont-Lyon, Paris-Normandie et Roissy-Picardie.

La SNCF soutient, par ailleurs, la création d'un itinéraire fret à haute performance, électrifié, entre les grands ports maritimes normands et le dispositif logistique francilien via Serqueux-Gisors et la Grande Ceinture, crucial pour affirmer la façade maritime du Grand Paris. Elle propose des services de transport combiné de seconde génération, qui requièrent des terminaux performants dans le proche Sud-Est parisien. L'accès efficace, pour le fret, à la Grande Ceinture et ses terminaux est un pré-requis. La SNCF étudie aussi un service à très grande vitesse, pour lequel une plateforme air-fer en zone aéroportuaire de Roissy CDG serait nécessaire. Enfin, la question de l'usage du réseau du Grand Paris pour certains types de fret est à approfondir » [cf. Cahier d'acteurs de la SNCF].

### **Commentaires sur les propos émis par les organismes en charge des réseaux de transport**

Les propos émis par les responsables des réseaux de transport laissent dubitatifs dans la mesure où ils donnent l'impression d'une « fuite en avant » où chacun invente son propre réseau, indépendamment des autres, pour laisser à penser que tout cela débouchera, en définitive, sur une juxtaposition de trois réseaux concentriques, certes avec quelques points d'échanges probables, constitués par Arc Express, Réseau de transport Public du Grand Paris et Rcade TGV.

De plus, tout se passe comme si les acteurs en présence connaissaient, par avance, ce qui est urbanisable, alors que le schéma directeur d'Ile de France, bien qu'approuvé par le conseil de Paris, a fait l'objet, tout récemment, d'un avis défavorable du Conseil d'Etat repoussant d'autant son approbation par l'Etat d'une part, et d'autre part, comme si les très importants financements nécessaires à la réalisation de ces nouveaux réseaux ( le RTGP est chiffré entre 21 et 25 Md€ et l'Arc Express à 6 Md€) pourront être rendus possibles dans un contexte de pénurie économique et financière (cf. les rapports successifs de la commission économique du Sénat) et d'incertitude politique.

Dans le même temps, le Conseil de Paris, jusqu'alors opposé à la réalisation des tours dans Paris, vient de délibérer en faveur de la réalisation de telles tours d'habitation sur certains secteurs parisiens permettant ainsi, me semble-t-il, de mettre en adéquation une desserte de transport renforcée associée à une densification des terrains urbanisables situés en petite couronne justifiant par là-même le développement du réseau d'Arc Express

Dans cet état d'esprit, le cahier d'acteurs du collectif d'associations « Grand Paris-Grande et Petite Ceintures » dénonce l'irréalisme des nouveaux réseaux proposés et rappelle qu'une étude RFF/Systra d'avril 2006 montrait qu'il est possible, pour engager un premier renforcement du réseau de transport existant, de réactiver l'infrastructure existante de la Petite Ceinture Ferroviaire (PCF) à l'aide de trams-trains modernes pour un coût relativement acceptable et un délai de réalisation de l'ordre de quatre (4) à cinq (5) ans.

### **Personnalités rencontrées à l'occasion de la réunion thématique de débat public**

Dans le cadre de cette réunion du lundi 15 novembre, à Paris, le rédacteur s'est entretenu avec les personnalités suivantes :

- **M. Hubert Peigné**, *Ingénieur général des Ponts, des Eaux et des Forêts, en charge des modes doux au Conseil Général de l'environnement et du développement durable (CGEDD)* afin de l'informer de l'état d'avancement des actes du colloque tenu à Nice, en Juin dernier, avec sa participation.
- **M. Patrick Legrand**, *Vice-président de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)*, lequel a confirmé la réception du courrier relatif à la demande du GIR Maralpin pour la tenue d'un débat public sur l'Opération d'intérêt National (OIN) de la Basse vallée du Var, dans le département des Alpes Maritimes et a témoigné l'intérêt qu'il portait à la démarche du Collectif associatif constitué pour la circonstance.
- **M. Michel Mercadier**, *ex membre de la DATAR*, auquel a été proposé de conduire une réflexion commune sur le thème de l'aménagement du territoire, sur le dossier de l'OIN de la basse vallée du Var. Intéressé par la proposition, il donnera sa réponse après en avoir discuté avec le petit groupe formé d'anciens de la DATAR dont il fait partie.
- **M. Claude Bernet**, *ancien Inspecteur général de l'agriculture et ancien président de CPDP de projets d'infrastructures (dont celle relative au projet de TGV Languedoc-Roussillon pour laquelle Jacques Molinari et Claude Brulé étaient intervenus à sa demande) et actuel membre de la CPDP relative au projet de RTGP*. A été entretenu du *modus operandi* de l'actuelle commission particulière de débat public sur le projet de RTGP.

