

CAHIER D'ACTEURS COMMUN AUX DEUX DÉBATS PUBLICS

Projet de réseau de transport public du Grand Paris et Projet Arc Express

Janvier 2011

CCIP-PARIS

DÉLÉGATION DE PARIS DE LA CHAMBRE
DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE PARIS



Chambre de commerce
et d'industrie de Paris
Paris

Au sein de la Chambre de commerce et d'industrie de Paris, établissement public animé par 84 membres élus par leurs pairs chefs d'entreprise, dont 36 à Paris, la CCIP-Paris intervient plus particulièrement en faveur du développement des 240 000 entreprises de la capitale en favorisant leur création et leur développement, en représentant leurs intérêts auprès des pouvoirs publics locaux et en développant l'attractivité du territoire sur lequel elles sont implantées.

CCIP-PARIS,

2 place de la Bourse

75002 PARIS

Tél. : 0820 012 112

Site internet : www.ccip75.fr

Maintenir Paris au cœur du nouveau réseau de transport et de la croissance économique de la métropole

- En combinant liaisons en rocade et radiales, la création d'un tel réseau apporte un réel avantage décisif au cœur d'agglomération. La prolongation de la ligne M°14 au Sud et au Nord et ses interconnexions avec les autres éléments du système de transport du Grand Paris, notamment les aéroports et les grands pôles de développement, est un atout pour la capitale.
- Un bon équilibre devra être trouvé entre Paris et les autres pôles scientifiques et technologiques de la région afin que le projet ne soit pas réduit à un « jeu à somme nulle ». En ce sens, une liaison directe entre Paris et Saclay ne devrait pas être exclue.
- Le maître d'ouvrage du réseau de transport du Grand Paris aura à répondre aux interrogations relatives à la capacité de la ligne M°14 de remplir le rôle prépondérant que lui assigne le projet sans dégradation de la qualité de la desserte intra muros que cette ligne procure actuellement.
- La création d'une station de la ligne M°14 à Rome doit être encouragée et la localisation de la nouvelle station Porte de Clichy devra en outre favoriser une bonne desserte du quartier Clichy-Batignolles.
- Les prolongements de la ligne M°14 au nord et au sud ne doivent pas pour autant remettre en question l'extension prévue des autres lignes de métro (4, 11, 12, 7).
- Enfin, il ne serait pas souhaitable que le bouclage de la grande rocade ou la création de nouvelles gares périphériques TGV s'accompagne de la suppression de la pénétration actuelle des TGV au cœur de Paris.

Les liaisons en rocade

Pour une désaturation du réseau de transport en commun parisien

La CCIP-Paris accueille favorablement la création de liaisons de métro en rocade qu'elle appelle de ses vœux depuis de nombreuses années pour alléger le réseau de transport parisien du trafic de transit « de banlieue à banlieue ».

En effet, nombreuses sont les lignes de métro et RER qui, ainsi confrontées à l'augmentation des flux de voyageurs, souvent en transit, ne sont plus en mesure d'offrir une qualité de confort à la hauteur de la notoriété économique et touristique de la capitale. Ces difficultés sont d'autant plus pénalisantes que la municipalité mène depuis plusieurs années une politique volontariste visant à limiter l'usage de la voiture particulière dans les rues de la capitale.

Du point de vue de l'allègement attendu sur le réseau de transport parisien, les projets Arc Express et Grand Paris apparaissent équivalents à l'ouest et au sud de Paris. En Seine-Saint-Denis, le plus grand éloignement de la boucle intérieure du projet Grand Paris devrait toutefois être compensé par la réalisation d'une portion de rocade supplémentaire, dans la zone dense proche de Paris.

Chiffres clés de l'économie parisienne

- 400 138 établissements, dont 352 220 sièges sociaux et 238 400 établissements ressortissants de la CCIP-Paris
- 42 % du total des établissements d'Île-de-France
- 2 181 000 parisiens, soit 18,9 % de la population francilienne
- 1 016 000 actifs travaillent à Paris sans y habiter
- 334 000 actifs habitent à Paris sans y travailler
- +18 % de voyages effectués sur le réseau métro en 5 ans
- +17 % de voyages effectués sur le réseau transilien SNCF en 5 ans (2003-2008)

Sources :

- « L'économie parisienne en chiffres », CCIP-Paris, 2009-2010

- « Le bilan des déplacements à Paris en 2008 », L'Observatoire des déplacements à Paris

Les liaisons radiales

Les nouvelles liaisons radiales prévues dans le projet du Grand Paris apparaissent essentielles pour favoriser les échanges entre le cœur d'agglomération et sa périphérie, aussi bien pour les déplacements des salariés que pour les déplacements professionnels intra-entreprise et inter-entreprise, notamment entre établissements, fournisseurs et clients plus ou moins éloignés du centre.

Pour un accès performant aux aéroports...

À cet égard, la prolongation de la ligne M 14, au Sud vers Orly et au Nord vers les aéroports du Bourget puis de Roissy CDG, avec ses interconnexions aux autres éléments du système de transport du Grand Paris, présente un grand intérêt pour la capitale.

Il serait souhaitable que la desserte de Roissy CDG ainsi améliorée puisse atteindre une qualité de service et une performance équivalente au standard « Airport Express », comme c'est le cas dans d'autres grandes métropoles et comme c'était l'objectif du projet CDG Express initié par l'État.

... et pour un bon équilibre entre Paris et les nouveaux pôles en connexion...

Toutefois, un bon équilibre devra être trouvé entre Paris et les autres pôles scientifiques et technologiques de la région afin que le projet ne soit pas réduit à un « jeu à somme nulle ». En ce sens, la création du cluster de Paris-Saclay, et la modernisation de sa desserte prévue par la grande boucle

sud-ouest du projet de métro automatique du Grand Paris n'est pas sans rappeler le précédent de la création de l'université d'Orsay dans les années 1930 avec le prolongement concomitant de la ligne de Sceaux. Aussi, une liaison directe et supplémentaire ou alternative par rapport au projet qui nous est présenté, entre le cluster de Paris-Saclay et Paris, ne devrait pas être exclue.

... sans dégradation de la qualité de service intra-muros...

De plus, la CCIP-Paris souhaiterait des garanties sur la capacité de la ligne M 14 à remplir le rôle prépondérant que lui assigne le projet du Grand Paris, sans dégradation de la qualité de la desserte intra-muros qu'elle assure actuellement. En effet, de telles inquiétudes peuvent apparaître légitimes compte tenu, d'une part, de la décharge de la ligne M 13 évaluée dans le schéma de principe du projet d'extension de la ligne M 14 jusqu'à la Mairie de Saint-Ouen et, d'autre part, des effets de reports déjà identifiés dans le cadre du projet parisien d'extension du tramway T3 de la Porte de la Chapelle à la Porte d'Asnières du fait de l'interconnexion prévue avec la ligne M°14 à la station Porte de Clichy.

... et sans remise en cause des autres projets d'extension de lignes de métro radiales

Enfin, la CCIP-Paris souhaiterait que ces prolongements de la ligne M 14 ne remettent pas en cause l'extension prévue des autres lignes de métro radiales, également essentielle

pour achever le maillage et désaturer le réseau métropolitain de la zone dense à proximité de Paris :

- prolongements de la ligne M°4 au Sud, jusqu'à Bagneux, et au Nord, jusqu'à Mairie de Saint-Ouen ;
- extension vers l'Est de la ligne M°11, jusqu'à la gare de Rosny Bois Perrier ;

- prolongement de la ligne M°12 au Nord, jusqu'à Mairie d'Aubervilliers ;
- extension de la ligne M°7 le long de la RN 2 jusqu'au Bourget.

La desserte de la ligne M°14 dans Paris

Dans le cadre de la concertation sur la désaturation de la ligne M°13 par le prolongement de la ligne M°14, menée en début d'année 2010, la CCIP a élaboré un cahier d'acteur dans lequel elle soutient la création d'une station à Rome et la localisation d'une station au cœur du quartier Clichy-Batignolles.

Pour la création d'une nouvelle station à Rome...

Les prévisions de trafic établies dans le cadre du projet de prolongement de la ligne M°14 jusqu'à la Mairie de Saint-Ouen, montrent que la création de la station Rome augmenterait l'effet de décharge de la ligne M°13, tout en compensant la baisse d'attractivité liée à la moindre vitesse commerciale de la ligne M°14. Il faudrait toutefois aujourd'hui vérifier que la réserve de capacité soit suffisante dans la perspective de l'extension de la ligne M°14 au-delà de Mairie de Saint-Ouen prévue dans le projet du Grand Paris.

... et pour une localisation de la station Porte de Clichy au cœur du quartier Clichy-Batignolles

Deux options d'implantation sont à l'étude pour la station Porte de Clichy :

- la première, avec un accès principal au niveau de la Porte de Clichy ;
 - la seconde avec un accès principal sur le boulevard Berthier.
- La CCIP est favorable à la deuxième variante qui permet, outre une correspondance efficace avec la ligne M13 et le RER C, une meilleure desserte du projet urbain Clichy-Batignolles, et en particulier des secteurs de bureaux programmés à l'Ouest, le long des voies ferrées, ainsi qu'un accès direct à la future cité judiciaire. Par ailleurs, la perspective d'une interconnexion avec le tramway des Maréchaux (T3), dont la CCIP soutient l'extension au-delà de la Porte de la Chapelle vers l'ouest, plaide pour cette seconde configuration.



Le réseau ferroviaire à grande vitesse

Bien que non explicitement incluse dans le périmètre actuellement soumis au débat public, le projet du Grand Paris prévoit la création de nouvelles gares TGV étroitement interconnectées au projet de métro automatique qui ne peuvent laisser la CCIP-Paris indifférente.

Pour le bouclage de la grande rocade TGV...

La CCIP-Paris pense que le bouclage d'une grande rocade TGV du Grand Paris s'impose, et, notamment la rocade ouest TGV qui viendrait utilement compléter l'interconnexion sud TGV actuellement soumise à un débat public. Elle préconise sur ce point précis que la grande boucle sud-ouest du projet de métro automatique puisse faire office de

rocade ouest TGV avec un choix de matériel roulant approprié (TER GV).

... sans suppression de la pénétration des TGV dans Paris

Toutefois, la CCIP-Paris serait fermement opposée à l'idée que de nouvelles gares périphériques s'accompagnent de la suppression de la pénétration actuelle des TGV au cœur de Paris. A cet égard, la CCIP-Paris souligne la nécessité économique d'améliorer l'accessibilité routière des gares du Nord et de l'Est, récemment dégradée par les aménagements de voirie.

Pour des gestes architecturaux audacieux

La CCIP-Paris suggère également de souligner la création des nouvelles stations dans Paris par des « gestes architecturaux » audacieux, notamment aux entrées de la capitale.

