

DEBAT PUBLIC PROJET ARC EXPRESS

CONTRIBUTION DE VEOLIA ENVIRONNEMENT

10 janvier 2011



Aujourd'hui, la moitié de la planète habite en ville. Dans 40 ans, les trois-quarts de l'humanité seront citadins. Un français sur cinq sera français, participant au Grand Paris. La première attente des habitants des grandes agglomérations est que leurs villes soient attractives et agréables à vivre. Un défi du Grand Paris est de répondre à cette espérance. Les services urbains et environnementaux de la cité doivent évoluer pour contribuer à cette réponse, en prenant en compte les nouvelles formes d'urbanisme et en y apportant savoir-faire, technologie et anticipation. Pour Veolia, cette perspective s'inscrit dans un partenariat responsable avec les pouvoirs publics et une écoute des besoins des citoyens.

« Rien n'arrête une idée dont le temps est venu », disait Victor Hugo. L'ambition commune est de faire advenir le temps du Grand Paris.

Antoine Frérot
Président-Directeur général

Partenaire du Grand Paris

Veolia accompagne le développement de plusieurs grandes métropoles – notamment au sein du club compétitif des villes-monde - en y assurant la gestion et le développement de services publics urbains et environnementaux. Le groupe répond ainsi aux enjeux complexes du développement urbain (qualité de vie, attractivité globale) et à la réduction de ses pathologies (fractures territoriales, risques de thrombose, etc.).

Cette expérience mondiale - qu'il s'agisse de Bombay, Shanghai, Boston, Berlin, Bruxelles, Sydney, Séoul, Mexico, etc. - implique tous ses métiers, ceux des transports, mais aussi de l'eau et de l'assainissement, des déchets, de l'énergie.

Penser le Grand Paris pour ceux

qui y vivent, c'est avoir à l'esprit sa dimension future, en renforçant ses performances sociales et écologiques ainsi que les facteurs d'attractivité propres à pérenniser son rôle de ville-monde.

Cette préparation de l'avenir s'exprime au sein de l'entreprise par la gestion des compétences de ses collaborateurs et l'importance des programmes de recherche et développement.

Les projets de transport métropolitain et les enjeux de développement urbain qu'ils portent représentent pour Veolia l'occasion de procurer un retour d'expérience à la métropole dont elle est un acteur depuis plus de 150 ans, notamment à travers dix premières contributions pratiques au débat public.

MISSION MÉTROPOLE
GRAND PARIS

Veolia Environnement
38 avenue Kléber 75008 Paris
mmgp@veolia.com

DIX CONTRIBUTIONS PRATIQUES

1. L'Observatoire des Modes de Vie Urbain

Mis en place par Veolia depuis 2007, il fournit des indications sur les relations des habitants de grandes villes du monde avec leurs services publics.

Concernant la métropole parisienne, l'édition 2010 fournit quelques enseignements majeurs (qui s'apprécient complètement par comparaison entre métropoles, voir <http://www.observatoire.veolia.com/fr/>) :

- 82 % des habitants sont satisfaits de leur métropole
- 47 % d'entre eux pensent qu'elle va se dégrader d'ici dix ans
- Trois problèmes majeurs sont clairement identifiés :
 - > le prix des logements (81 %)
 - > l'insécurité (36 %)
 - > la pollution (36 %)
- L'amélioration de la qualité de la mobilité, tous modes confondus, vient largement en tête des préoccupations des habitants. 57 % d'entre eux attendent un développement important des transports en commun.

Le cahier des charges des futures enquêtes de l'Observatoire pourrait être défini en relation avec les responsables des transports et du développement urbain de la métropole.

2. La programmation

L'urgence des besoins justifie une réalisation des projets en grands tronçons cohérents. Des considérations pratiques pourront dans certains cas rendre un phasage opportun. On imagine, par exemple, une réservation d'emprise pour un futur métro et une mise en service rapide d'un bus à haut niveau de service sur cette emprise. Ce type de disposition a l'avantage de la réversibilité, critère important en période de disette des financements publics.

3. La résilience du service

Pour éviter les «effets domino» consécutifs à un incident, la conception du service doit intégrer sa fiabilité et sa «résilience». Plusieurs mesures peuvent y concourir :

- le dimensionnement suffisant des infrastructures,
- leur dédoublement, chaque fois que possible, et en général la modularité des équipements,
- une organisation des lignes qui autorise des déconnexions à la demande à leurs principales jonctions,
- l'adoption de standards pour les matériels,
- les organisations retenues pour la maintenance.

4. Conception des infrastructures

Compte tenu du phasage des projets et de l'évolution des technologies, la conception des infrastructures devra préserver une certaine liberté de choix des systèmes de transport.

Ce choix devra tenir compte du coût d'investissement mais aussi du coût global, y compris l'exploitation et la maintenance. La mise en concurrence pour ces systèmes de transport gagnerait à intégrer exploitation et maintenance sur une longue durée.

Dans ce cadre, Veolia Transport pourra apporter sa contribution.

Quant aux infrastructures aériennes ou souterraines ?

Les solutions aériennes facilitent la réversibilité. Les solutions souterraines peuvent être valorisées par des options en faveur de l'intégration de réseaux de différentes natures - eau, énergie, télécommunications -, selon une approche analogue à celle adoptée par Haussmann et Belgrand pour les égouts de Paris.

Une autre valorisation des ouvrages souterrains serait le fret ferroviaire, compte tenu des intentions de développement de ce service annoncées par le cahier d'acteur de Réseau Ferré de France.

5. Desserte locale

L'organisation des transports collectifs de desserte locale et de rabattement devra être revue pour s'articuler avec les grandes infrastructures.

A un niveau de capacité intermédiaire, des lignes de tramway ou de bus à haut niveau de service trouveront leur place et se prêteront d'ailleurs à des financements innovants.

Pour l'ensemble des lignes dont elle a la charge, en particulier lors de la préparation des contrats de développement territorial, Veolia Transport proposera au STIF et aux maîtres d'ouvrage des solutions irrigant les territoires concernés et cohérentes avec le schéma d'ensemble.

6. Gares, intermodalité et insertion urbaine

Les gares du réseau métropolitain auront plusieurs fonctions :

- l'intermodalité ferroviaire métropolitaine,
- l'intermodalité avec la mobilité nationale ou internationale (TGV, aéroports),
- l'intermodalité avec tous les autres modes de déplacement locaux, tant collectifs qu'individuels – voiture, marche, vélo, taxis et autres formes de transport à la demande.

Les parkings, partie intégrante de la gare, valorisent le véhicule électrique ou l'auto partagée.

- d'autres fonctions urbaines, services divers, espaces récréatifs, commerces, etc.

Cela impose une conception intégrée de chacun de ces lieux, sous l'angle du développement durable, et une gestion en conséquence.

Notamment, toutes les options d'accessibilité concernant les personnes à mobilité réduite doivent être prises en compte.

La maintenance sera conçue pour assurer une disponibilité importante, ce qui requiert de la confier à des équipes structurées et formées.

Veolia peut participer aux démarches prototypes et émulatrices que les maîtres d'ouvrage devront définir, et bien entendu s'impliquer dans la gestion d'ensemble de ces sites complexes.

7. Information du public et des usagers

L'optimisation de la mobilité passe par une information en temps réel des usagers.

Dans ce domaine, il est possible d'améliorer les systèmes en particulier sur les interfaces entre réseaux locaux et réseau métropolitain et sur les informations données sur les zones traversées. Veolia Transport développe une plateforme numérique autour de ses réseaux de transport de surface franciliens qui pourrait être utilisée dans le contexte d'ensemble des réseaux de transport métropolitains du Grand Paris.

8. Objectifs environnementaux

Les aménagements induits par les projets de transport métropolitain, dans des conditions de densité urbaine accrue, doivent prendre en compte concomitamment :

- l'amélioration du cadre de vie (espaces verts et biodiversité, fonctions écologiques, récréatives et climatiques de l'eau en ville...).
- les opportunités de systèmes locaux de recyclage (biomasse, eaux pluviales...) et de production d'énergies renouvelables (réseaux de chaleur avec chaufferie bois, géothermie, récupération des calories des eaux usées...),
- la concentration des nuisances et des pollutions,
- l'augmentation des facteurs de risques (incendie, ruissellement...).

Veolia apportera sa contribution aux acteurs du Grand Paris concernés par ces enjeux complexes.

9. Cohérence territoriale

Une cohérence s'impose entre la conception de ces projets de transport métropolitain, et les évolutions des services publics urbains de l'agglomération. Veolia, présent auprès de nombreux maîtres d'ouvrage franciliens de différents services urbains ou environnementaux, à de multiples échelles, sera force de proposition pour ces mises en cohérence.

10. Financement

La qualité environnementale des projets pourrait les rendre éligibles à un *fonds vert* pour lequel des financements européens sont possibles.

LES ATTENTES PROPRES DE VEOLIA ENVIRONNEMENT

L'activité de Veolia sur le territoire du Grand Paris génère d'intenses besoins de mobilité, répartis sur l'ensemble de l'agglomération, ses prolongements, ses interfaces.

- Les actions des services urbains et environnementaux gérés par Veolia s'accomplissent en priorité sur les voiries, qu'il s'agisse de la collecte des déchets, de la circulation des bus, de l'entretien des réseaux d'eau, de chaleur, ou du dépannage des installations de réseaux, publiques ou privées, etc. Le désengorgement des voiries publiques, que doivent induire les grands projets de transport ferroviaire métropolitain, constitue un enjeu primordial pour l'efficacité de ces services.
- Les 20 000 salariés de Veolia qui vivent et travaillent en de multiples lieux du territoire francilien participent de l'attente d'amélioration des transports, repérée dans les dossiers maître d'ouvrage des deux projets de transport métropolitain, ainsi que dans l'enquête de l'observatoire des modes de vie urbain.
- Le siège de Veolia comprend différentes implantations dans le centre de l'agglomération, selon les fonctions de siège, auxquelles se rajoutent les grands centres de recherche et de formation de Veolia en région francilienne.
- L'animation du groupe, vis-à-vis de ses implantations nationales ou internationales, comme la relation de Veolia avec ses clients, requièrent pour ces implantations un meilleur accès aux gares TGV d'une part, aux aéroports d'autre part.

Pour tous ces besoins de mobilité, internes ou externes au Grand Paris, attentes propres des salariés, nécessités de services publics ou autres impératifs économiques de Veolia, chacun des deux projets de transport métropolitain soumis à débat public apporte des réponses globales, tant par lui-même que par son articulation possible ou prévue – et de toute façon indispensable – avec d'autres projets de mobilité.

Dans les deux cas, la pondération de ces réponses selon les lieux et fonctions n'est pas la même, mais elles sont déjà significatives du point de vue des besoins très répartis de Veolia.

Présence opérationnelle de Veolia en Île- de-France

(hors siège, formation, recherche et développement)

Propreté

5 100 collaborateurs
26 agences de collecte
36 centres de traitement ou de recyclage, 8 unités de valorisation énergétique, 4 centres de stockage des déchets ultimes
70 déchetteries pour le compte des collectivités et des industriels

Eau

4 500 collaborateurs
1.4 millions d'abonnés
19 300 km de conduites de distribution d'eau
9 250 km de conduites de collecte des eaux usées

Transport

4 000 collaborateurs
130 millions de voyages
2 000 véhicules
73 millions de km parcourus
420 lignes régulières

Énergie (Dalkia)

3 200 collaborateurs
112 réseaux de chauffage ou de froid urbains
10 300 installations gérées