

CAHIER D'ACTEURS COMMUN AUX DEUX DÉBATS PUBLICS

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

Décembre 2010

SAINT-MAUR DEMAIN

**Saint-Maur
DEMAIN**

Saint-Maur Demain, l'association de soutien de l'opposition municipale c'est :

- une équipe ;
- une méthode :
- favoriser l'engagement personnel des citoyens,
- écouter, réfléchir, chercher, comprendre avant d'agir,
- mettre en œuvre une véritable écologie humaine, plaçant la personne et la famille au cœur de la vie de la cité, afin de leur permettre de reconquérir l'espace urbain ;
- des objectifs :
- préserver Saint-Maur-des-Fossés et ses 8 Villages de La Varenne, Champignol, Le Parc, Le Vieux Saint-Maur, Adamville, Saint-Maur Créteil, La Pie et les Mûriers,
- assurer la sécurité et le dynamisme de notre ville, en respectant l'équilibre économique, culturel, écologique et social de la cité.

SAINT-MAUR DEMAIN

17, avenue des Lacs
94100 Saint-Maur-des-Fossés
www.saintmaurdemain.fr
nicolas.clodong@saintmaurdemain.fr

Non à une gare sur Saint-Maur car depuis la mainmise de la société du Grand Paris sur le projet cela aura de lourds impacts sur notre urbanisme

Créée en 2006, l'association Orbival à laquelle Saint-Maur a adhéré dès ses débuts, a étudié et proposé un tracé de métro automatique souterrain répondant aux problématiques actuelles et futures de la mobilité de l'Est parisien.

Pour Saint-Maur, une station, positionnée à Saint-Maur Créteil permettait de connecter le métro automatique au RER A et apportait un réel plus à l'offre de mobilité interbanlieue disponible sur la ville, sous réserve d'une complète intégration à la gare existante (point qui restait à instruire) et de la prise en compte de la fragilité du sous-sol saint-maurien (carrières du Vieux Saint-Maur). Ce projet Orbival, consensuel au-delà des clivages politiques, est maintenant repris et porté par le projet Arc Express.

Depuis le lancement du projet du Grand Paris, et officiellement depuis la loi du 3 juin 2010, il apparaît clairement **que le Projet du Grand Paris prend le pas sur le projet Arc Express.**

En effet, le projet du Grand Paris, plus qu'un projet de transport automatique interbanlieues, prétend aménager les villes autour des gares tout au long du tracé, au mépris des compétences des communes, de leurs territoires et de leurs spécificités.

Pour Saint-Maur, l'absorption d'Arc Express par le Grand Paris change complètement la donne (voir le détail pages 2 et 3 de ce cahier d'acteurs).

En effet, le débat Arc Express – Grand Paris est biaisé car seuls les aspects « tracés » sont soumis au public (les aspects aménagements du Grand Paris n'étant pas présentés), ce qui, pour Saint-Maur, change du tout au tout, car nous refusons la densification forcée de notre ville.

Nicolas CLODONG

Président de Saint-Maur Demain
Conseiller général du Val-de-Marne
Conseiller municipal de Saint-Maur

Orbival - Arc Express, un projet maintenant dangereux pour Saint-Maur

Le tracé Arc Express-Orbival représente désormais une menace pour Saint-Maur et son urbanisme village.

En effet, à cause de sa fusion programmée avec le métro du Grand Paris, les risques liés au Grand Paris sont maintenant à intégrer dans le débat.

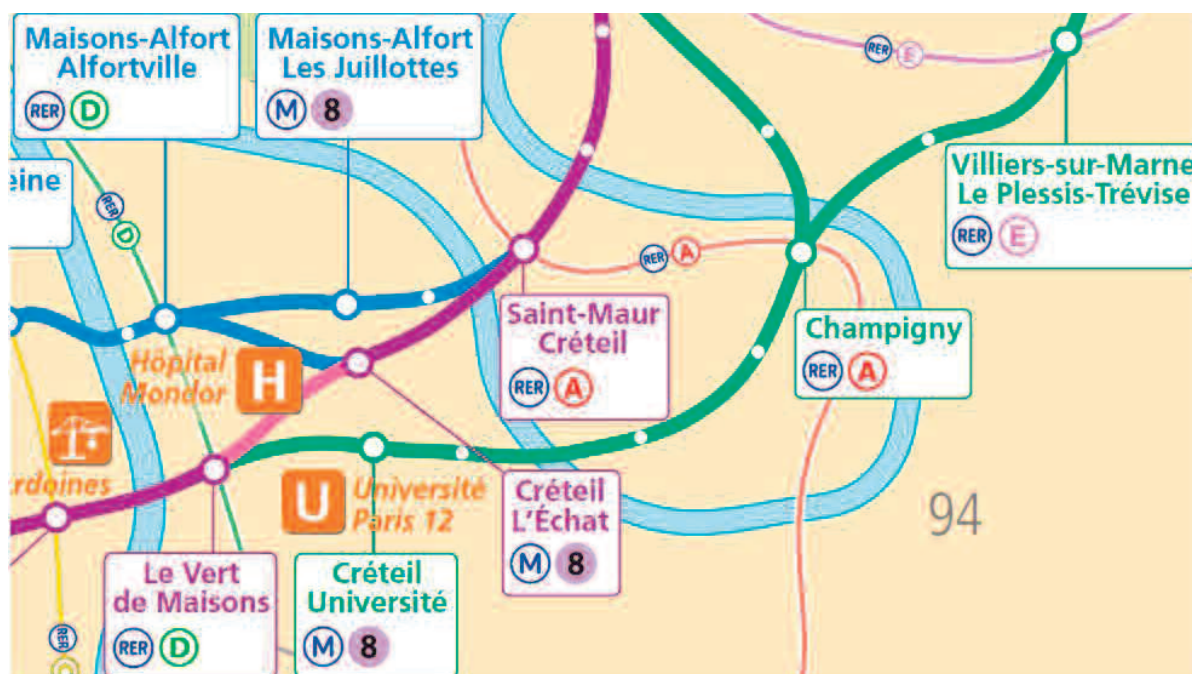
Le projet du Grand Paris n'est pas qu'un projet de transport, mais un projet global d'aménagement de l'Île-de-France autour de nouveaux réseaux de transports. Pour Saint-Maur, cela signifie en clair que :

- le projet du Grand Paris fait perdre aux communes leurs prérogatives sur l'aménagement (non-application du Plan d'Occupation des Sols, surdensités)
- la société du Grand Paris, chargée de la mise en place du Grand Paris, utilisera le droit de préemption pour réaliser les aménagements nécessaires (notamment 400 m autour des gares) et équilibrer financièrement le projet.

Ces risques pèsent donc de manière certaine (loi du 3 juin 2010) sur les zones autour des gares envisagées dans le projet Arc Express, à savoir :

- la gare de Saint-Maur – Créteil (gare qui avait été définie de manière consensuelle au sein de l'association Orbival) ;
- la gare de Saint-Maur Champigny et les 2 gares annexes (Place d'Adamville-Kennedy et Place Jean-Moulin) prévues sur le tracé dit « éloigné ».

Les atouts d'Orbival (respect de l'urbanisme saint-maurien, coût divisé par cinq, passage en souterrain et interconnexion avec le RER A) deviennent ainsi caducs avec le transfert du pouvoir d'aménagement à la Société du Grand Paris.



Arc Express

Non au Grand Paris et à la démolition de l'urbanisme village !

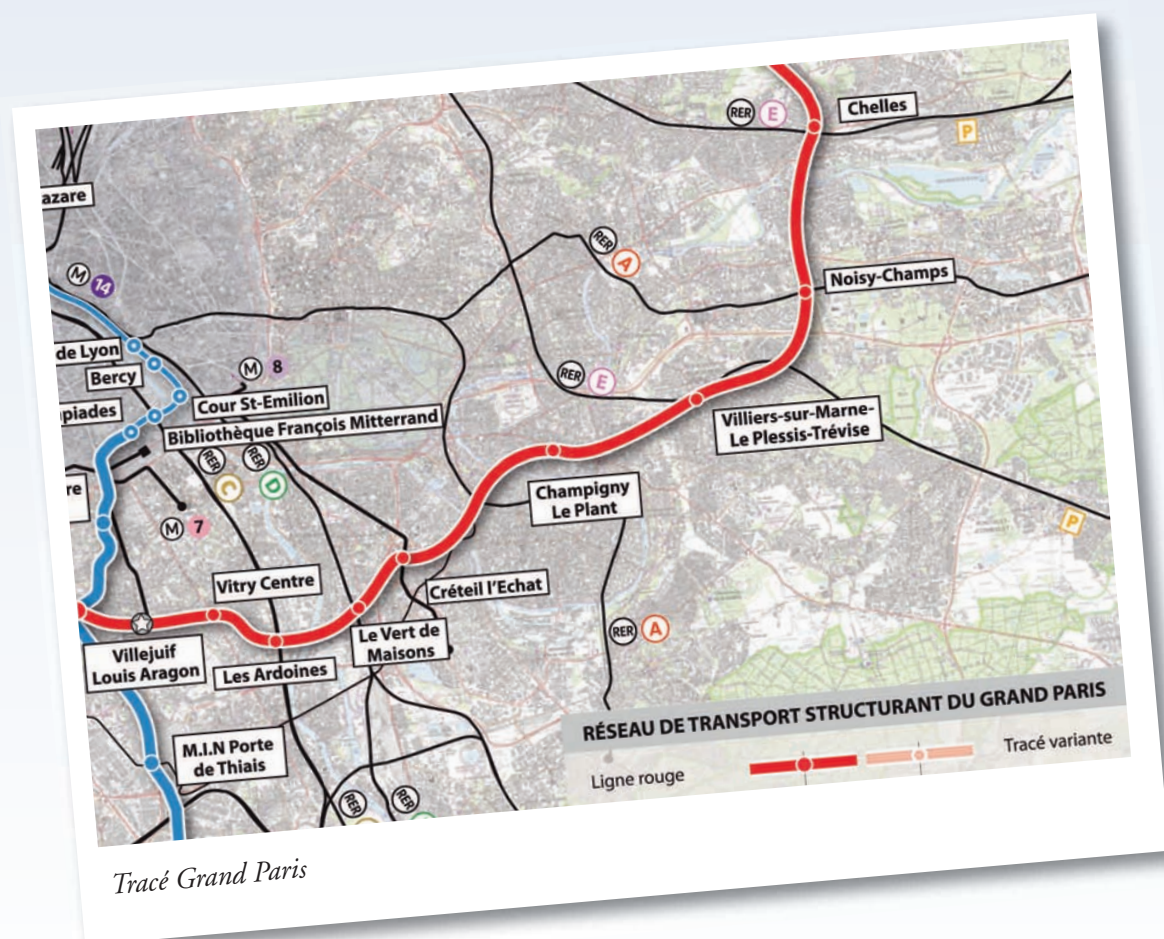
Principaux points du projet de tracé « Grand Paris » à ce jour

(septembre 2010, source : Gouvernement et Commission Nationale du Débat Public)

- Pas d'interconnexion avec la ligne du RER A (sauf à Noisy).
- Tracé en souterrain par Saint-Maur – Créteil et le Vieux Saint-Maur.
- Coût exorbitant (entre 20 et 25 milliards d'euros) essentiellement financé par la vente des droits à construire aux promoteurs à 400 mètres autour des gares (après expropriations) et des taxes spécifiques sur les opérations immobilières.
- Aucune gare prévue sur Saint-Maur (gares retenues à ce stade : Créteil l'Échat et Champigny-Plant)

Des risques majeurs qui subsistent pour Saint-Maur

- Un tracé encore largement provisoire et qui risque d'évoluer (l'État voudra sans doute remettre une connexion avec le RER A, peut-être à Saint-Maur – Créteil ou Champigny).
- La réapparition, dans ce cas, de tous les risques majeurs pour notre urbanisme, prévus par la loi sur le Grand Paris, que nous avons été les premiers à dénoncer il y a plus d'un an : la non-application du Plan d'Occupation des Sols Village (qui interdit tout habitat collectif sur plus de 80 % du foncier saint-maurien), un droit de préemption renforcé pour la Société du Grand Paris, voire l'expropriation dans un périmètre de 400 mètres autour des gares afin d'y construire des logements de masse.
- Le percement du sous-sol du Vieux Saint-Maur qui pourrait s'avérer périlleux et coûteux dans la mesure où celui-ci est constitué de carrières, qui donnent lieu d'ores et déjà à des affaissements réguliers de pavillons (par exemple rue Mahieu), avec un risque de fragilisation de l'habitat en surface.



Priorité à la rénovation et à l'amélioration du RER A !

La mise en chantier d'un nouveau réseau de transport ne doit pas se faire au détriment de l'amélioration des réseaux existants.

Les Saint-Mauriens, mais également les habitants de Sucy-en-Brie, Bonneuil, Champigny, Joinville-le-Pont, Nogent-sur-Marne, Vincennes... pour ne citer que nos plus proches voisins utilisateurs de la ligne A2, sont tous les jours confrontés à **de graves problèmes de fiabilité de la ligne A du RER**.

Avaries matériels, retards importants, rames bondées... tel est le quotidien des usagers de la ligne de transport en

commun la plus fréquentée d'Europe (plus d'un million de voyageurs par jour).

Aussi, la priorité des investissements doit avant tout être concentrée sur l'amélioration du RER A, avec notamment :

- le remplacement des rames existantes par des rames à 2 étages,
- la maintenance régulière des matériels roulants et du réseau ferré,
- l'amélioration de la régularité des trains, et l'optimisation de la fréquence,
- l'amélioration du confort et de l'information des voyageurs,
- l'isolation phonique des voies ferrées proches des habitations (Le Parc, Champigny, Saint-Maur – Créteil...).

