

CAHIER D'ACTEURS COMMUN AUX DEUX DÉBATS PUBLICS

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

Janvier 2011

ASSOCIATION
**AGIR POUR LE TERRITOIRE
DES DEUX SEINES**



L'association AT2S (Agir pour le Territoire des Deux Seines) regroupe des élus et habitants du territoire correspondant, au sens large, à la moitié nord du département des Hauts-de-Seine. Son objectif principal est le développement de la qualité de vie de ses habitants par un renforcement des synergies et de la cohésion du territoire. Ses activités consistent en des analyses de fond et l'établissement de propositions concrètes sur les transports, l'urbanisme, le développement économique, l'environnement, etc.

Des perspectives intéressantes qui méritent d'être affinées

Le problème des transports constitue un élément majeur de préoccupation des habitants de la partie nord des Hauts-de-Seine, qui influe de façon déterminante sur leur qualité de vie. L'association AT2S considère que la qualité de vie pour chacun des habitants est conditionnée par sa possibilité d'avoir accès à l'essentiel des infrastructures nécessaires à la vie de tous les jours (travail, culture, éducation, santé, sport...) à moins de 30 minutes de chez lui et à une station de transport en commun interconnecté à un Grand Système Métropolitain à moins de 500 mètres de son lieu de résidence.

Cette nécessité se heurte dans ce bassin de vie à une insuffisance notoire des moyens de déplacement, notamment sur un axe Nord-Sud, qui limite sévèrement les pos-

sibilités de synergies entre communes voisines et le développement d'un véritable bassin d'emplois de proximité. Dans ce cadre, les projets de transports proposés dans le cadre du Grand Paris et d'Arc Express offrent de nouvelles perspectives très intéressantes qu'il convient d'affiner pour permettre une réelle amélioration de la qualité de vie des habitants et des personnes qui viennent y travailler, se former ou se détendre. Plus complémentaires que concurrents, ces projets sont encore trop exclusivement tournés vers des objectifs de transhumance des habitants aux heures de pointe plutôt que de développement local. Ils doivent donc mieux intégrer les problématiques d'interconnexion avec un maillage de transport secondaire plus local (piéton, vélo, tramways, bus, voiture...).

AT2S

7, rue Claude-Debussy
92500 Rueil-Malmaison
www.at2s.org
contact@at2s.org

Analyse centrale

1- De nouveaux axes de transports : une nécessité pour le territoire des Deux Seines

Le territoire des Deux Seines, correspondant à la partie nord du 92 (de Villeneuve-la-Garenne à Saint-Cloud) rassemble plus de 800 000 habitants et continue de voir sa population s'accroître rapidement (+10 % environ entre 1999 et 2006 par exemple). En raison de cette forte densité de population, et de la présence de nombreuses entreprises, les grands axes de transports qui le traversent sont actuellement complètement saturés (RER A, autoroute A86...). De plus en plus empruntés pour des déplacements de transit, notamment sur un axe Est-Ouest, les axes existants ne parviennent plus à répondre aux besoins actuels. Alors que près de 75 % des actifs de villes pourtant riches en emplois, comme Courbevoie ou Rueil-Malmaison, travaillent en dehors de leur commune, l'absence de réseau développé, notamment dans sa dimension Nord-Sud, entraîne un engorgement des voies routières existantes et perpétue un enclavement de plusieurs communes du territoire des Deux Seines.

Les projets Grand Paris et Arc Express sont donc nécessaires et complémentaires pour notre territoire : ces projets de rocades, largement compatibles dans le 92,

s'inscrivent dans une double optique de structuration des pôles d'activité et de meilleures liaisons Nord-Sud entre les communes de la boucle Nord de la Seine.



2- Développer un bassin d'emploi local pour tous

Le projet de métro automatique du Grand Paris a pour objectif de conforter l'émergence de pôles majeurs de développement économique dans la région Île-de-France, et de les relier entre-eux. Parmi eux, le pôle de la Défense situé au cœur de notre territoire. Si cette volonté de structurer notre développement économique de façon multipolaire a des avantages évidents, l'enjeu de la mise en place de ce nouveau réseau de transport, et de l'emplacement des gares futures, ne peut se réduire aux déplacements pôles à pôles mais doit aussi être de favoriser le développement économique et l'emploi de proximité.

À ce titre, nous saluons l'idée d'un pôle de la Défense « élargi », qui ne peut être uniquement centré sur l'activité financière, mais doit aussi prendre en compte les autres atouts économiques locaux.

Deux éléments majeurs de développement nous paraissent devoir être pris en compte :

- le développement d'un axe Paris-Ouest d'enseignement supérieur (La Défense, Nanterre, Cergy) à connecter avec Paris-Nord et Paris-Sud. Avec le déménagement programmé de nombreux laboratoires du sud des Hauts-de-Seine

vers le pôle de Saclay, notre territoire va perdre une partie de son attractivité en matière d'innovation. Cela doit être compensé par une meilleure structuration et un développement nouveau du pôle Paris-Ouest, qui ne peut être uniquement consacré aux seules sciences humaines et sociales. Ce développement doit être préparé et accompagné par une meilleure desserte en matière de transports collectifs afin de répondre notamment aux besoins des étudiants ;

- le maintien d'un secteur industriel encore très présent au nord de notre territoire, et le développement de l'artisanat et des services à vocation locale, pour compléter l'implantation des grandes entreprises, et proposer de l'emploi à une population qui n'est, et de loin, pas uniquement constituée que de cadres. Dans cette optique, l'implantation proposée de nouvelles gares au niveau du parc d'activité des Groues à Nanterre, ou à la limite Nanterre-Rueil près des Guillerets par exemple, sont des éléments positifs, mais qui devront être accompagnés d'un système de connexion à un réseau secondaire de transport performant, et d'une véritable maîtrise du coût du foncier, afin de maintenir sur place ce type d'entreprises.

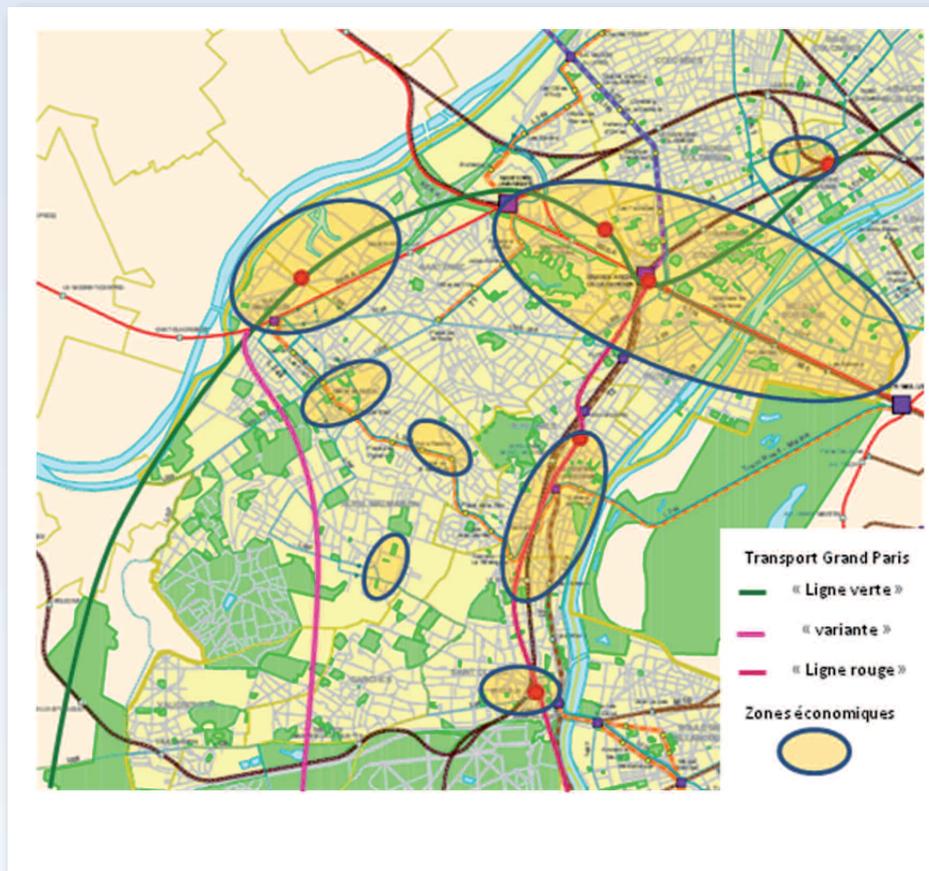


3- Interconnecter/compléter les lignes principales avec un réseau secondaire ramifié

Lorsque l'on superpose les projets du Grand Paris ou d'Arc Express avec le réseau actuel de transport, et que l'on met ces réseaux en liaison avec les zones d'activités économiques ou de développement de la population, certains problèmes apparaissent clairement.

En effet, certains territoires demeurent mal connectés. C'est par exemple le cas de la zone Nanterre-Rueil-Garches/Saint-Cloud dans son axe Nord-Sud (voir carte). La topographie et l'urbanisation de telles zones ne permettant pas facilement le développement de grands axes

de surface, il est important de considérer la faisabilité de développer l'irrigation de ces zones par un système souterrain et le développement d'un maillage secondaire de transport plus efficace (tramway, bus en site propre...). À l'heure actuelle, la mauvaise desserte de ce territoire contribue à une utilisation intensive de la voiture sur des axes saturés, et l'on peut légitimement inciter les maîtres d'ouvrage à affiner leurs tracés afin de proposer une gare additionnelle à proximité du Mont Valérien.



4- Maîtriser le développement urbain

Si le développement de nouveaux axes de transports collectifs sur le territoire des Deux Seines est une nécessité, sa réalisation et l'implantation de nouvelles gares vont nécessairement avoir des conséquences en matière d'urbanisme et de prix du foncier.

Le territoire des Deux Seines est déjà largement densifié. L'attractivité des zones d'implantation de nouvelles gares ne peut servir d'argument à une nouvelle phase de densification excessive qui aurait pour conséquence à la fois une diminution de la qualité de vie des habitants et une saturation rapide des nouveaux moyens de transports. Il

semblerait donc utile et nécessaire d'intégrer les propositions des Maires et des collectivités locales à la fois sur l'implantation fine des futures gares et sur le développement urbain qui accompagnera leur installation, afin de préserver les équilibres existants.

L'augmentation des prix du foncier autour des zones desservies par les nouveaux réseaux de transports est un effet mécanique qu'il convient de maîtriser. Cette augmentation peut induire deux risques majeurs :

- une délocalisation des PME artisanales ou industrielles et de certains services, en raison de coûts d'implantation

excessifs, ce qui aurait pour conséquence une perte d'emplois locale et la formation de nouveaux flux de travailleurs vers ces entreprises, à l'encontre des effets recherchés ;

- une déstructuration du tissu social, par exclusion des catégories sociaux-professionnelles les plus modestes, alors même que les communes s'efforcent de maintenir une importante mixité sociale sur leur territoire.

Afin de limiter les effets néfastes de cet accroissement de valeur du foncier, il conviendra de prendre des mesures de sauvegarde par acquisition de terrains par les collectivités locales ou l'État dans le périmètre des zones concernées, afin de préserver des logements sociaux et des bâtiments à vocation économiques aux tarifs raisonnables pour les activités de proximité indispensables à un développement équilibré du territoire.

Synthèse

1. L'association AT2S soutient les projets de nouvelles lignes de transports Grand Paris et Arc Express dans leur vocation à soulager les axes existants et à favoriser le développement d'emplois dans de nouvelles zones d'activités.
2. Dans la boucle nord des Hauts-de-Seine, les projets de transport Grand Paris et Arc Express sont largement compatibles. AT2S propose une fusion partielle des projets, de façon à préserver les marges de manœuvres financières permettant, à court terme, une amélioration des lignes existantes et du réseau secondaire, et à moyen terme la réalisation d'une ligne orbitale rapide permettant de désenclaver les zones délaissées.
3. Afin d'affiner les projets actuels, AT2S demande que chaque maître d'ouvrage présente un schéma détaillé d'interconnexion avec les réseaux de transports existants et prévus pour les 15 années à venir, et lorsque de nouvelles gares sont prévues, les éléments d'accessibilité proposés et mécanismes de connexions avec les gares voisines.
4. Afin de limiter la spéculation foncière et permettre le maintien d'un tissu de PME locales près des futures gares, AT2S demande que les futurs développements urbains soient maîtrisés par les collectivités locales concernées.