

# CAHIER D'ACTEURS COMMUN AUX DEUX DÉBATS PUBLICS

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

Janvier 2011



## VAL D'OISE ENVIRONNEMENT

L'association loi 1901 Val d'Oise Environnement (VOE) s'est constituée en 1995 pour rassembler les associations de protection de l'environnement et de la qualité de vie dans le Val d'Oise.

Son action s'étend, notamment, en matière :

- d'aménagement du territoire : occupation des sols, moyens de communication de toutes sortes, politique paysagère.
- de prévention des pollutions et nuisances de toute nature, à défaut d'actions correctrices.
- de protection de la nature, de la faune et de la flore.

L'association est agréée au titre de la protection de l'environnement et membre d'Île-de-France Environnement (IDFE).

### VAL D'OISE ENVIRONNEMENT

19, allée du Lac  
95330 Domont

Tél. : 01 39 35 00 50  
bernardloup@wanadoo.fr

## Pour un projet de transport au service du projet d'aménagement et non l'inverse

VOE conteste la situation qui conduit à débattre du projet de transport alors que le projet d'aménagement régional (SDRIF) n'est toujours pas arrêté.

Les milliards d'euros d'investissement dans un projet de transport n'amélioreront pas les conditions de transport :

- si le schéma d'aménagement vise à

concentrer l'activité en Île-de-France, à y accroître encore la population,

- s'il n'est pas mis fin à l'étalement urbain,
- s'il n'y a pas une meilleure répartition des emplois et des logements réduisant la distance entre le domicile et le travail et si la ségrégation sociale des territoires n'est pas réduite.

Le Val d'Oise se compose d'une grande diversité de territoires : des communes très urbanisées au Sud, deux parcs naturels régionaux, le Vexin au Nord-Ouest et Oise-Pays de France au Nord-Est, des espaces agricoles importants, le Vexin et la Plaine de France, une ville nouvelle, Cergy, aux portes du Vexin. **Si une partie de ses habitants a choisi d'y vivre pour cette diversité, une autre partie y a été repoussée au gré des opérations de renouvellement urbain de la zone centrale.** Pour toutes et tous, la question des déplacements dans et hors du Val d'Oise est un enjeu important de leur qualité de vie comme de leurs conditions de travail.

Dans le Val d'Oise : 54 % des déplacements se font en voiture, plus de 500 000 véhicules (en 25 ans le parc a doublé), 62 % des actifs utilisent un véhicule particulier, déplacements quotidiens (1,9 million en voiture et 0,5 million en transport en commun). (Source enquête globale des transports, 2007)

# La loi Grand Paris reflète la volonté historique d'un État centralisateur

## Que dit la loi du Grand Paris ?

**Article 1 :** « Ce projet intègre un objectif de croissance économique afin de soutenir la concurrence des autres métropoles mondiales.

*Il doit permettre des liaisons plus rapides et plus fiables avec chacune des régions de la France continentale et éviter les engorgements que constituent les transits par la région d'Île-de-France. »*

L'objectif n'a ainsi aucun rapport avec l'amélioration des transports publics actuels en Île-de-France.

**Article 2 :** « La réalisation de ce nouveau réseau de transport est coordonnée avec les mesures de création, d'amélioration et de modernisation du réseau existant en Île-de-France ».

Il ne semble pas que cette coordination ait eu lieu. Nous en voulons pour preuve l'organisation de deux débats publics : Grand Paris porté par la Société du Grand Paris, émanation directe de l'État, et Arc Express porté par le Conseil régional d'Île-de-France dans le cadre de sa compétence en matière de transports régionaux.

**VOE regrette, à ce propos, les décisions des Commissions Particulières des Débats Publics qui font que le projet Arc Express n'aura été présenté à aucune des six réunions publiques en Val d'Oise.**

## Le Grand Paris : un projet d'aménagement contestable

### L'objectif principal du projet Grand Paris est de soutenir le développement économique.

Ce développement est basé sur la théorie du Cluster (pôle d'excellence) de Michaël Porter qui date de l'an 2000. Or, depuis, le développement foudroyant d'Internet, y compris de la vidéoconférence, pose à ce jour la question de la nécessité des échanges de personne physique à personne physique et de la pertinence de cette théorie, génératrice à la fois de concentrations et de déplacements. Ce projet aura pour conséquence d'augmenter la désertification de la province.

L'Île-de-France n'est pas la région la moins bien lotie en pôles d'excellence existants. Il serait plus facile de renforcer les pôles existants connus que d'en créer de nouveaux qui mettront plus de 10 ans à émerger. Les pôles d'excellence peuvent être développés ou créés en province. Nous en avons de bons exemples : Toulouse en aéronautique, Sophia-Antipolis. De même, les grandes universités américaines ne sont ni à New York, ni à Washington.

L'objectif du Grand Paris est de mettre en réseau les pôles d'excellence, les gares TGV, les aéroports : il s'agit des deux gares TGV d'interconnexion (Massy et Roissy) et des aéroports d'Orly et Roissy (la clientèle du Bourget ne prend pas souvent les transports en commun !).

Sans la création de nouveaux sites de pôles d'excellence en Île-de-France, il n'est pas nécessaire de concevoir un tel réseau.

**La mise en réseau se fera de plus en plus via le télétravail, Internet, la mise en synergie pour les centres de recherche, les laboratoires et les universités, et de moins en moins par les déplacements physiques. Plutôt qu'un métro automatique, il y a nécessité de lier tous ces pôles d'excellence par le très haut débit et les moyens les plus performants de télécommunication.**

L'objectif démographique d'augmentation de la population de l'Île-de-France de 1,8 million de personnes se fera au détriment de la qualité de vie et d'un aménagement du territoire équilibré.

**Le financement n'est pas assuré : si le projet Grand Paris est retenu, il sera cause de difficultés financières pour les collectivités régionales et locales**

Comment la Société du Grand Paris va-t-elle financer un tel projet en 10 ans ? Quelles dépenses de fonctionnement laissera-t-elle à la charge de la Région Île-de-France en lui cédant une infrastructure pour laquelle elle n'aura rien décidé et qui ne répondra pas aux besoins des Franciliens ?

# Arc Express : un projet inscrit dans un plan d'aménagement de l'Île-de-France

Le projet Arc Express fait partie du projet d'aménagement de l'Île-de-France qui a fait l'objet d'une concertation de 2005 à 2008 dans le cadre de la révision du Schéma Directeur d'Île-de-France (SDRIF). Il s'inscrit dans le Plan Régional « Mobilisation transports ».

Bien que les tracés des deux rocades Grand Paris et Arc Express diffèrent peu dans leur partie Nord qui concerne le plus directement le Val d'Oise,

- **VOE s'exprime favorablement pour la réalisation du projet de rocade d'Arc Express dans sa variante verte la plus éloignée de Paris à la condition d'un maillage avec toutes les lignes ferrées RER et Transilien.**
- **VOE demande que la ligne H ne soit pas oubliée comme c'est le cas dans le dossier actuel du maître d'ouvrage.**

## Pour l'amélioration urgente de l'existant

Pendant des décennies la priorité a été donnée, en Val d'Oise, à la réalisation d'infrastructures routières au détriment des transports en commun et des circulations douces. Le réseau de transport ferroviaire est organisé vers Paris sous la forme de grandes radiales. Les besoins de mobilité se renforcent continuellement : migration de travail, flux de loisirs, fréquentation des équipements de santé, éducatifs, sportifs, culturels et commerciaux. Excepté pour une partie des déplacements domicile-travail en direction de Paris, l'automobile est le moyen le plus utilisé, y compris pour des déplacements courts et ce au détriment de l'environnement comme de la qualité de vie et de la santé.

**Les lignes RER (A, B, C et D) ainsi que les lignes H et J du Transilien sont très sollicitées.** Les doléances exprimées par les usagers en dénoncent les innombrables déficiences : retards, trains supprimés, défauts de synchronisation entre trains, entre trains et bus comme entre bus. Il est inadmissible que des trains « petits gris » soient toujours en service à des heures d'affluence sur la ligne H et que n'existe aucun aménagement correct pour le public en gare du Nord-banlieue.

**Le rapport de la Cour des comptes de novembre 2010 sur les transports par rail en Région Île-de-France demande avant tout l'amélioration impérieuse de l'existant et son constat est particulièrement sévère.**

**Les améliorations nécessaires sont connues et figurent dans le plan régional « Mobilisation transports ». Les débats en cours ne doivent pas servir de prétexte pour en retarder la réalisation :**

- **amélioration des RER et Transiliens** pour une plus grande régularité, un meilleur confort et accueil des usagers ;
- **réalisation de la tangentielle Nord** (Sartrouville/Noisy-le-Sec par Epinay et Le Bourget) et de la **tangentielle Ouest** Cergy/Saint-Quentin pour améliorer les déplacements de banlieue à banlieue et réduire la part des déplacements en voiture. Ces tangentielles utilisant des voies existantes peuvent être rapidement mises en service. Elles permettront de réduire la fréquentation des lignes radiales, faciliteront les déplacements de banlieue à banlieue et réduiront l'usage de la voiture ;
- **réalisation du barreau de Gonesse** : avec mise en service dès 2013 d'un BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) et BHQE (Bus à Haute Qualité Environnementale) reliant les RER D et B, préfiguration du barreau ferré. Il permettra aux actifs qui travaillent sur la plate-forme de la rejoindre rapidement ;
- **prolongement des lignes de tramways** en zone dense, par exemple le T8 vers la Vallée de Montmorency ;
- **création de lignes transversales de bus en sites propres** : Cergy-Roissy, Vallée de Montmorency. La ligne Cergy-Roissy existe, mais est tributaire des encombrements de la Francilienne. Avec un investissement modeste, il est possible d'extraire le service de bus des encombrements en lui donnant la possibilité d'utiliser la voie d'arrêt d'urgence, en suivant l'exemple de Grenoble. Cette ligne devrait desservir la zone d'activité de Saint-Ouen l'Aumône ;
- **renouvellement des bus existants au profit de bus à gaz** (GNV) qui n'émettent ni NOx, ni particules, sont moins trépidants, plus silencieux.

# Position de VOE sur quelques points du débat en Val d'Oise

**Interconnexions LGV :** il est de plus en plus question d'une ligne TGV Paris-Normandie avec une interconnexion au niveau de la confluence Seine-Oise. Sur certaines cartes, il est déjà imaginé une liaison proche de la Francilienne avec l'interconnexion LGV du Nord de Roissy. VOE rappelle que la réalisation de la Francilienne en Vallée de Chauvry a fait l'objet d'un compromis qui s'est traduit par un « Classement » et une Charte de protection. VOE considère qu'une liaison LGV (d'une nécessité discutable), ne devra en aucune façon remettre en cause ce compromis.

**Barreau de Gonesse, Triangle de Gonesse : faut-il vraiment une gare ?** Rappelons que dans les années 60 et 70 l'implantation de l'aéroport à Roissy a été acceptée au prétexte de la manne d'emplois à portée de domicile pour les populations de l'Est du Val d'Oise. Il n'en a rien été et il n'en sera rien (12 % seulement sont dévolus aux Valdoisiens). Alors que la crise énergétique approche de plus en plus, faut-il continuer cette fuite en avant ? Ne peut-on pas impérativement rechercher une baisse de trafic

aérien ou tout au moins une stabilisation plutôt qu'un doublement comme l'espèrent des élus et des acteurs économiques du secteur de Roissy.

Est-ce bien sérieux de faire croire à la création dans les 20 ans qui viennent de 150 000 emplois sur la plate-forme (90 000 actuellement), de 50 000 emplois de plus à Paris-Nord 2 (18 000 créés en 30 ans), de 40 000 emplois nouveaux sur le Triangle de Gonesse ? Et que nous annonce-t-on pour le Triangle de Gonesse ? Europa City, nouveau projet de la société Auchan, après ceux de Sarcelles et de Roissy (Aéroville !). Inutile de détruire le dernier grand espace agricole pour de tels projets et de prévoir une nouvelle gare qui ne rendrait pas nécessaire le barreau ferré de Gonesse.

**Desserte de Roissy :** Pour VOE, la desserte de Roissy ne nécessite pas le doublement de la ligne B (Saint-Denis, Le Bourget, Roissy). La modernisation de la ligne B et son interconnexion à Arc Express à la gare du Stade de France permettront de lui donner un fonctionnement satisfaisant et de relier Roissy à la Défense en un temps compétitif par rapport à la voiture.

Pour VOE, c'est la qualité de l'existant qui contribue principalement à l'attractivité de l'Île-de-France et non les grands projets : Grand Paris, Grand Roissy... qui réduisent la France à l'Île-de-France et dégradent les conditions de vie des Franciliens.

Alors que dans les décennies précédentes, seules les rocade routières ont fait l'objet d'investissement, il est urgent de réaliser une rocade ferrée comme Arc Express dans la partie dense de la Petite Couronne permettant d'étendre au-delà du périphérique l'offre de transports en commun compétitive à la voiture. La prolongation des lignes de métro jusqu'à cette rocade, la modernisation des radiales ferrées et du matériel roulant amélioreront les conditions de déplacement des habitants du Val d'Oise en Grande Couronne.

Cet investissement en faveur des transports en commun doit s'accompagner d'une politique économique et d'aménagement du territoire mettant fin à l'allongement continu de la distance contrainte domicile-travail.

VOE souhaite que le débat public, maintenant ouvert sur les transports en Île-de-France, se poursuive sur les questions du transport du fret et sur la tarification.