



## **Contribution de la Fédération Bourg-la-Reine Environnement aux débats publics sur le Grand Paris et Arc Express.**

**La Fédération Bourg-la-Reine Environnement regroupe dix associations de quartiers de la ville. Elle est agréée par la Préfecture au titre de la protection de l'environnement. Active au niveau local (concertation sur l'aménagement de la RD 920, du pôle gare de Bourg-la-Reine) elle s'inscrit dans une action plus élargie dans son secteur géographique par sa participation à Ile de France Environnement et Sud Environnement.**

**Dans Bourg-la-Reine 25 % des actifs travaillent dans les Hauts de Seine, 60 % des actifs travaillent en dehors des Hauts de Seine, essentiellement à Paris. La moitié de ces actifs utilisent les transports en commun pour leur déplacement domicile-travail, 40 % utilisent leur voiture. La population est donc concernée au plus près par les projets de développement de l'Ile de France et les scénarios de déploiements de réseaux de transport en communs.**

*Siège chez la Présidente, Françoise KELLER:*

*4 Av Aristide Briand*

*92340 – Bourg-la-Reine*

*Tél : 01 46 64 69 12*

*Courriel : [francoisebeskeller@gmail.com](mailto:francoisebeskeller@gmail.com)*

*Secrétariat assuré par Anne CHEISSOUX*

*01 46 64 77 99*

*Courriel : [anne.cheissoux@wanadoo.fr](mailto:anne.cheissoux@wanadoo.fr)*

*Association agréée loi 1901*

## Les deux projets en débat

La loi de décentralisation a transféré à la Région Ile de France et aux départements la compétence sur l'organisation des transports. Pour remédier à la situation dégradée des transports en commun dans la région, un Plan de Mobilisation pour les Transports a été lancé qui inclut le projet Arc Express.

Le Plan de Mobilisation pour les Transports de la Région présente l'intérêt d'envisager de nouvelles structures pour désengorger le réseau existant et favoriser le développement économique de territoires actuellement mal desservis. Ce plan répond donc aux urgences et anticipe une cohérence territoriale. Son plan de financement est assuré par la Région IDF, l'État, la Ville de Paris, les Conseils Généraux du 92, 93, 94 et les échéances de réalisation concernent un futur proche.

Parallèlement, l'État a lancé le projet du Grand Paris qui par une loi impose un projet d'aménagement de l'Ile de France qui vise à son hyper-développement sur une échéance lointaine. Le financement du projet Grand Paris et son Grand Métro suscite des interrogations, et son échéance lointaine est totalement décalée par rapport aux besoins immédiats auxquels il faut répondre.

Le futur de l'Ile de France est envisagé selon deux visions différentes entre l'État et la Région. Cette opposition conduit au blocage de la validation du SDRIF, considéré comme incompatible avec la loi Grand Paris et à la rétention de crédits promis pour des financements d'études sur Arc Express.

Pour les Franciliens et les habitants de Bourg-la-Reine, ces tergiversations qui retardent la mise en route de solutions aux problèmes des transports ne sont pas acceptables. La recherche d'un accord Etat-Région est impérative et la priorité doit être accordée à la réalisation du Plan de Mobilisation des Transports et à la réalisation du projet Arc Express.

## Projet du Grand Paris

Il est construit sur un projet de création de pôles de développement localisés et spécialisés, reliés entre eux et aux aéroports/gares LGV par un métro dit « le Grand Huit ». L'argument du rôle de locomotive du développement économique français est contestable : il renonce à un aménagement équilibré du territoire métropolitain par une captation des investissements par le territoire de l'Ile de France. Les équipements prévus devant se surajouter à un territoire déjà dense auront de ce fait un surcoût notable, et on peut craindre que les transports en commun prévus, s'ils se réalisent (et à quelle échéance ?) ne répondront pas à la croissance de la population induite. De plus, à notre connaissance, aucune étude prospective sur l'augmentation du trafic poids lourds sur les artères autoroutières d'approvisionnement de l'agglomération densifiée n'est précisée.

La ville de Bourg -la -Reine située sur l'axe Paris-Vallée de Chevreuse est très concernée par le projet de développement du pôle scientifique de Saclay. Il prévoit le transfert d'établissements d'enseignement supérieur et recherche (ENS Cachan, École Supérieure de

Travaux Publics, École Centrale, Faculté de Pharmacie de Chatenay- Malabry... ) situés à la périphérie de notre ville.

On peut s'interroger sur le bien fondé de la mobilisation d'investissements importants pour de tels transferts que la proximité géographique de ces établissements avec ceux d'Orsay-Saclay et le développement des modes de communication par réseaux ne justifient pas. De plus, cette migration vers le Sud les éloigne des établissements universitaires de Paris intra-muros avec lesquels ils échangent chercheurs et étudiants.

L'inadaptation des transports en commun au développement du plateau de Saclay risque de tuer le projet dans l'œuf. Déjà ceux qui travaillent sur ce site n'ont pratiquement pas d'autre moyens de déplacement que leur voiture et la saturation des accès est un dissuasive pour ceux qui voudraient les rejoindre. Les Franciliens connaissent trop bien les décalages entre urbanisation et création de moyens de transports.

Prévu pour une échéance très lointaine, le tronçon du Grand Métro la Défense-Orly par Versailles, Saclay, Massy représente un investissement considérable pour un taux de fréquentation qui paraît mal évalué : la priorité des chercheurs du plateau de Saclay-Orsay n'est pas l'accès à la Défense ou Orly, mais à des liaisons avec les établissements de la Vallée de la Bièvre et de Paris. Ce besoin de déplacements auquel se rajoutent les TCSP St Quentin-Massy-Orly, le tram-train Massy-Orly rabattront sur Massy, pôle d'accès au RER B, un nombre important d'usagers sur un réseau déjà saturé.

Le RER B Sud est l'axe structurant entre Paris et Orsay-Saclay. Le pôle gare de Bourg-la-Reine est un pôle d'échange majeur sur cette ligne. La surcharge d'utilisation qu'elle connaît (+ 30% depuis 10 ans), conduisent à des dysfonctionnements insupportables pour ses utilisateurs. Cette situation sera aggravée par la densification prévue sur le foncier libéré par les établissements scientifiques transférés et l'augmentation d'usagers en provenance de Orsay-Saclay.

**Les investissements dédiés à l'aménagement du plateau de Saclay doivent inclure en priorité un plan ambitieux d'aménagement des transports en commun portant entre autres sur la rénovation du RER B, partie intégrante du projet, par son rôle de pont entre l'Arc Express Sud et le réseau des transports envisagés sur le plateau de Saclay.**

### Le Projet Arc Express

Parce qu'il vise, dans un avenir proche, à améliorer les transports pour les habitants de la petite couronne, il doit être réalisé en priorité. Il est construit sur un maillage des réseaux existants (métro, RER) et futurs (trams, bus en site propre) avec un éloignement modéré des gares qui remplira un rôle efficace de desserte locale et d'accès aux correspondances.

Pour les habitants de Bourg-la-Reine, l'Arc Sud offre une réelle opportunité de déplacements vers les bassins d'emplois des banlieues Sud, Ouest et Est, via une correspondance avec le RER B.

Parmi les tracé proposés, celui dit « intermédiaire » (Villejuif-Arcueil-Cachan-Bagneux-Chatillon Montrouge-Vanves- Mairie d'Issy-Issy Val de Seine) offre une possibilité importante de correspondances avec métro, RER, trams. Il devrait être privilégié.

### Evolution du RER B

Par sa connexion à Arc Express Sud, le RER B Sud est un axe structurant du développement de ce projet. Il ne pourra supporter une augmentation de sa fréquentation si un plan ambitieux d'investissements destiné à améliorer son fonctionnement n'est pas programmé. Un Plan de mobilisation du RER B Sud + doit être lancé. La priorité d'aménagement de cette ligne doit être du même niveau que celui accordé à Arc Express.

### Autres remarques

Il faut faciliter la liaison entre les aéroports Nord (Roissy, Le Bourget) et Orly. On remarque qu'elle existe déjà via le RER B et Orly-Val. Sa sous-utilisation est probablement imputable aux dysfonctionnements du RER B. Par voie de conséquence, les investissements de la liaison Orly-Val ne sont pas rentabilisés.

Le prolongement de la ligne 14 au Nord et au Sud est un bon projet. Outre sa desserte des aéroports, ce métro automatique assurera une liaison transversale Nord-Sud de Paris-Banlieue qui soulagera la fréquentation du RER B.