

Novembre 2010



La Communauté d'Agglomération de la Vallée de Montmorency

constitue la pointe sud-est de la Vallée de Montmorency.

8 communes : Andilly, Deuil-la-Barre, Groslay, Margency, Montmagny, Montmorency, Saint-Gratien, Soisy-sous-Montmorency
Le bassin d'habitat est complété par la ville d'Enghien-les-Bains, à ce jour isolée.

110 000 habitants

(122 000 avec Enghien-les-Bains)

2 500 hectares

(4 400 habitants au km²)

42 000 logements

(21 % de logements sociaux)

54 188 actifs

(+5 837 à Enghien-les-Bains)

20 989 emplois sur le territoire.

CAVAM

1, rue de l'Égalité - CS 10042
95233 Soisy-Sous-Montmorency
CEDEX
Tél. : 01 30 10 91 61

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE LA VALLÉE DE MONTMORENCY

Le droit à la mobilité : un véritable enjeu pour les habitants du territoire !

Le Grand Paris – projet ambitieux s'il en est – concerne un ensemble de sujets, tous au cœur de notre vie quotidienne. Cette vision large, inspirée des mégapoles mondiales, s'attache au développement de pôles d'activités, veut reconsidérer l'habitat, et s'applique à « changer la ville pour mieux la vivre ». Ce projet est passionnant !

Bien naturellement, selon l'expression consacrée, nous ne partons pas d'une page blanche : Paris, sa banlieue avec la première et la deuxième couronne existente, ont leur histoire, parfois commune, parfois distincte. Plus largement, la Région Ile-de-France n'échappe pas à ce constat et si l'on note que par bien des aspects le Grand Paris déborde largement de ces limites régionales, l'importance de ce paramètre ne peut échapper à personne.

Cette relative disparité, loin d'être un handicap, peut au contraire devenir un atout. Un véritable atout mais à une seule condition : posséder des moyens de communication et de transport performants et cela non seulement pour les déplacements des hommes

mais aussi pour les expéditions de marchandises. Un rapide regard sur l'Histoire des civilisations montre comment, de manière systématique, le développement humain s'est toujours fait autour des voies de communication.

Ainsi, au moment où le débat sur le futur réseau de transport public du Grand Paris

s'engage, et considérant la situation réservée aux habitantes et habitants des communes de notre Communauté d'Agglomération, il semble opportun de souligner que la partie nord du projet de réseau de transport public défendu par la Société du Grand Paris modifiera fortement les habitudes des ressortissants du territoire de la CAVAM dans leurs déplacements.

C'est le sens et l'esprit du message que nous voulons passer par l'intermédiaire de ce cahier d'acteurs, message à la mesure de l'importance de cet enjeu, qui se veut le garant d'un droit essentiel : le droit à la mobilité.

Luc STREHAIANO

Président de la CAVAM

La mitoyenneté de la CAVAM avec la Petite Couronne (quatre communes sont limitrophes à la Seine-Saint-Denis) renforce, pour ce territoire enclavé, l'intérêt que présentent les projets du futur réseau de transport public du Grand Paris.

Par quels
moyens les
Valdoisiens vont-
ils travailler ?

60 %

en voiture

31 %

en transports
collectifs (RER,
Train, autobus)

3,2 %

en deux-roues
motorisés

40,3 %

à pied

Les habitants de la CAVAM revendiquent le droit à la mobilité

Jamais les Valdoisiens, tous modes de déplacements comptabilisés et toutes tranches d'âge et de situations économiques et sociales confondues, ne se sont autant déplacés : **3,62 déplacements en moyenne, par jour et par habitant!** Un chiffre important qui traduit bien l'évolution des besoins et des attentes de nos concitoyens.

Si 3 déplacements sur 10 sont dictés par des motifs professionnels ou éducatifs, seulement 14 % de ces déplacements sont effectués en transports publics... Incontestablement parce qu'en dehors de moyens de transports collectifs vers la capitale, ils sont condamnés à utiliser l'automobile ou les deux roues motorisées pour leurs déplacements périphériques! Comment ne pas s'étonner alors que le nombre de voitures par ménage dans le département ait augmenté de 19 % et celui des deux-roues motorisés de 44 % entre 2001 et 2007 ?

Des habitants « prisonniers » des Transiliens de la ligne H

Les chiffres sont parlants : hormis l'accès à Paris via les lignes H du Transilien et la ligne C du RER pour les habitants de Saint-Gratien, le territoire de la CAVAM est particulièrement sinistré en moyens de transport public.

Si 80 % des actifs travaillant à Paris se déplacent par les transports publics, ce chiffre est inversé dès que le lieu d'activité s'éloigne de la capitale.

Dans ces conditions, les réseaux routiers communaux qui desservent les principaux axes se trouvent nécessairement saturés aux heures de pointe! Quelques chiffres éloquentes : 35 000 véhicules par jour dans les rues de Soisy-sous-Montmorency pour rejoindre la bretelle d'accès à l'autoroute A15, 20 000 véhicules sur les voies adjacentes fuyant les embouteillages des voies rapides... Et dans le même temps, la CAVAM consacre plus d'un million d'euros, chaque année, pour financer le déficit des transports par autobus pour acheminer, dans les embouteillages, des voyageurs qui, pour l'essentiel, rejoignent les gares du territoire, dans des conditions précaires et sans aucune fiabilité horaire.

Une situation préjudiciable pour les actifs

Moins de 1 000 actifs de la CAVAM travaillent sur le secteur de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle alors que 33 880 emplois nouveaux y ont été créés entre 1999 et 2006!

Plus que tout commentaire, ces chiffres témoignent à l'évidence de l'incompatibilité majeure à vouloir travailler sur le prospère bassin d'emplois de

On le voit sur cette carte, le territoire de la CAVAM (en vert) est particulièrement sinistré en moyens de transports publics. Comment s'étonner alors que les réseaux routiers communaux qui desservent les principaux axes se trouvent saturés aux heures de pointe ?





La gare de Saint-Gratien, seul lien RER entre le territoire de la CAVAM et La Défense !



Les Transiliens de la ligne H assurent, à ce jour, l'essentiel des migrations vers Paris et la banlieue nord.



Le futur grand équipement nautique réalisé par la CAVAM attirera un public dépassant largement les limites du territoire communautaire.



La pépinière d'entreprises créée par la CAVAM sera construite à un point stratégique du territoire, la future gare d'interconnexion de la tangentielle nord, à Epinay – Villeteuse.

l'aéroport et habiter dans la partie sud la plus urbanisée du Val d'Oise.

A contrario, et dans la logique des infrastructures de transport en radiale vers la capitale, plus de 7 actifs sur 10 travaillent sur Paris et les deux départements limitrophes de la Seine-Saint-Denis et des Hauts-de-Seine.

Quant au bassin d'emplois de La Défense, les difficultés d'accès, tant par les transports que par la route, font que moins de 3,5 % des actifs de la CAVAM y exercent une activité (1 877 personnes). Reste que sur ce point, la situation devrait évoluer plus favorablement avec l'arrivée du tram au Pont de Bezons qui, à partir de 2012, assurera une liaison directe vers La Défense et Issy-les-Moulineaux.

Un territoire attractif... sauf pour y venir et en sortir !

Territoire d'habitat, la CAVAM dispose, pour autant, d'atouts majeurs qui contribuent à son équilibre économique, social et environnemental. Des atouts qui pourraient pleinement remplir leurs rôles de polarité s'ils étaient plus accessibles depuis le territoire communautaire mais aussi depuis l'extérieur.

Des atouts pour l'emploi et l'activité économique : le Parc technologique de Montmagny et sa future pépinière, les autres zones d'activités en cours de création (17 ha sur les Monts de Sarcelles à Groslay et l'extension de la ZAE du Moutier à Deuil-la-Barre).

Des atouts pour les projets éducatifs : le futur CFA des métiers de la restauration à Saint-Gratien sous la maîtrise d'ouvrage de la Chambre de Commerce et d'Industrie (800 apprentis).

Des atouts pour les loisirs sportifs : le Centre Départemental de Formations et d'Animations Sportives (Conseil général) et les équipements du Stade Michel Hidalgo (communes de Saint-Gratien – Sannois – Eaubonne), l'équipement nautique inter-

communal réalisé par la CAVAM (en cours de construction).

Des atouts pour les activités culturelles avec le Musée Jean-Jacques Rousseau et la collégiale de Montmorency.

Des atouts pour les loisirs et la détente : l'hippodrome d'Enghien-Soisy avec ses activités hippiques, ses nombreux salons et manifestations festives, la proximité du lac d'Enghien avec ses équipements de loisir, de jeu et de bien-être (activités nautiques, groupe Lucien Barrière), la forêt de Montmorency et le futur Parc régional de la Butte Pinson, poumons verts de l'espace communautaire.

Quel transport public demain ?

Le dossier de saisine met en exergue huit territoires de projet et six gares majeures dont trois auront un impact direct pour le territoire de la CAVAM : Saint-Denis Pleyel, Roissy, Défense-Grande Arche avec des temps de parcours attractifs : 19 minutes pour Pleyel – Roissy, 10 minutes pour Pleyel – Défense-Grande Arche (13 minutes avec la variante par le Port de Gennevilliers).

À l'évidence, pour les populations domiciliées dans la partie sud du Val d'Oise (essentiellement pour les agglomérations de la CAVAM et de Val de France), ces temps de parcours annoncés vont modifier sensiblement les modes de déplacement actuels et attirer de nouveaux usagers. Enfin, ces dispositifs renforceront l'importance stratégique de la future gare de Saint-Denis – Pleyel.

Quatre pôles majeurs à desservir

Parmi les huit Territoires de Projet irrigués, quatre sont situés directement dans un périmètre attractif pour les habitants de la CAVAM :

1 Roissy – Villepinte – Tremblay : un pôle d'emplois théoriquement majeur pour les valdoisiens mais

CAVAM : moins d'un actif sur cinq travaille sur le territoire communautaire*!

25 % travaillent sur Paris

14 % sur les Hauts-de-Seine (dont **3,5 %** à La Défense)

13,5 % en Seine-Saint-Denis (dont **8,5 %** sur Plaine Commune)

6 % sur Enghien-les-Bains et seulement

2 % à Cergy-Pontoise

2 % sur Roissy CDG !

* source AGP INSEE 2006

La partie nord du projet de réseau de transport public du Grand Paris impactera fortement les habitudes de déplacement des habitants du territoire de la CAVAM. Les temps de trajets annoncés, l'importance donnée à plusieurs gares nouvelles, les pôles de développement irrigués constituent autant de perspectives d'amélioration des conditions de déplacement de banlieue à banlieue. Des améliorations attendues tant par les habitants de la Petite Couronne que par ceux qui vivent dans ce secteur très urbanisé du département du Val d'Oise.

aujourd'hui quasiment inaccessible en transports publics.

2 Le Bourget: inaccessible aussi, même si la tangentielle nord devrait, à moyen terme, offrir une desserte intéressante depuis les gares d'Épinay – Villetaneuse, d'Épinay-sur-Seine et de Villetaneuse Université.

3 La Défense: une desserte peu satisfaisante à ce jour par le RER C (pour Saint-Gratien) ou par le cœur de la capitale pour les autres villes (Paris Nord – RER B ou D – RER A) avec des temps de trajet sans commune mesure avec la distance à parcourir. À remarquer que le T2 au Pont de Bezons va offrir une alternative à court terme qui pourrait être intéressante pour les habitants de la CAVAM s'il est possible de prolonger la ligne du réseau VALMY desservant la gare d'Argenteuil.

4 La-Plaine-Saint-Denis: c'est le site, en devenir, le plus facile d'accès depuis les communes de la CAVAM d'où l'importance stratégique pour notre territoire de la future gare Saint-Denis Pleyel.

Des gares essentielles pour la CAVAM

1 Roissy-Charles-De-Gaulle et Parc des Expositions (Villepinte)

Pour ces gares, la solution de base avec son interconnexion avec le RER B, le Barreau de Gonesse et le futur TCSP Bezons – Villepinte paraît plus rationnelle au regard de la situation présente. Le tracé nord, par Gonesse, est essentiel pour le développement du Triangle de Gonesse et pour l'accès aux emplois depuis le Val d'Oise.

2 Saint-Denis Pleyel et Le Bourget

Saint-Denis Pleyel: une gare stratégique pour le sud du Val d'Oise irrigué par les Transiliens de la ligne H. Elle desservira plusieurs villes de la CAVAM: Montmagny, Deuil-la-Barre, Groslay, Soisy-sous-Montmorency et Montmorency via Enghien-les-Bains. **Pour les habitants de ces villes, la solution proposée est nettement meilleure que la desserte offerte par Arc Express puisque la gare du Stade de France ne permet pas, à ce jour, une liaison avec les Transiliens de la ligne H.**

La situation géographique de Saint-Denis Pleyel traduit aussi tout l'intérêt que présente, pour le sud du département, une nouvelle gare TGV pour le faisceau nord.

Le Bourget, gare RER B et son interconnexion avec la Tangentielle Nord et la prolongation de la ligne 7 du métro.

Par ailleurs, les tronçons **Saint-Denis Pleyel-Saint Lazare et Saint-Denis Pleyel-La Défense** restent déterminants pour le territoire.

Le premier avec la gare de Saint-Ouen pour sa correspondance avec la ligne C du RER (accessible depuis Saint-Gratien et Ermont-Eaubonne).

Le second dont le tracé nord par le port de Gennevilliers permet une interconnexion au RER C à Ermont-Eaubonne et Saint-Gratien avec la gare de Gennevilliers au lieu de celle des Grésillons.

Notons que cet accès au Port de Gennevilliers assurera une desserte vers les emplois du site. Une desserte qui n'existe pas à ce jour.

Enfin, il faut souligner que le tronçon Orly-Villejuif est intéressant pour le territoire. Via la ligne 14, il offrira un bon accès au Marché d'Interêt National (M.I.N.) de Rungis et à l'aéroport d'Orly que le RER C dessert actuellement dans de mauvaises conditions.

Deux projets complémentaires soutenus par les élus

Le dossier analyse très objectivement la situation présente pour les déplacements des habitants de la Grande Couronne. Le manque de liaison en rocade est une évidence, et conduit les élus du territoire communautaire à soutenir le projet de tram train de la Tangentielle Nord qui traverse pour partie les villes de Deuil-la-Barre et de Montmagny. Le tronçon Épinay-sur-Seine – Le Bourget en 2014 est une première réponse aux besoins de liaisons inter-banlieues.

C'est dans le même esprit que le projet de Bus à Haut Niveau de Services en site propre sur les emprises de l'avenue du Parisien est défendu par les élus et les instances professionnelles.

Son intitulé dans le dossier de saisine (TCSP Bezons – Villepinte), dans la logique des conclusions de la Mission Dermagne, est conforme aux engagements pris par l'ancien Secrétaire d'État au Grand Paris de voir cette infrastructure inscrite au prochain Contrat de Projet État Région.