

CAHIER D'ACTEURS COMMUN AUX DEUX DÉBATS PUBLICS

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

Janvier 2011

ENVIRONNEMENT 92



Environnement 92 est une union de 65 associations de protection de l'environnement et du cadre de vie située dans le département des Hauts-de-Seine (6 000 adhérents). Ses associations veillent à la sauvegarde et la mise en valeur de l'environnement et de la qualité de la vie des Haut-séquanais dans tous ses aspects : notamment l'aménagement du territoire, l'urbanisme, la protection du patrimoine, la protection des sites naturels et bâtis, la protection de la faune et de la flore, l'amélioration du cadre de vie, la lutte contre les pollutions et les nuisances afin de permettre un développement soutenable.

ENVIRONNEMENT 92

23 rue Henri-Savignac
92190 Meudon
www.environnement92.fr

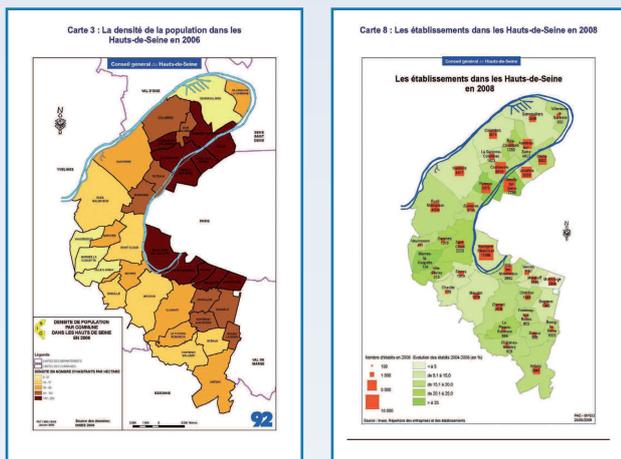
2 - Environnement 92 et les Hauts-de-Seine

(données INSEE 2009)

a - Population-logements

Les Hauts-de-Seine à l'ouest de Paris, avec 175 km², est le plus petit département de l'Île-de-France. C'est le 2^e département le plus peuplé de la région avec 1 560 000 habitants. Sa densité est moins de moitié de celle de Paris avec 8 870 habitants/km² car plus de 30 % du département sont constitués de parcs et forêts domaniales. Elle est très hétérogène, les villes proches de Paris ont la même densité que la capitale, Boulogne-Billancourt ou Levallois-Perret sont peuplées de 20 000 habitants/km² alors que Marnes la Coquette ne compte que 1 500 habitants/km². Le département compte en 2007, 560 000 logements résidences principales et 187 000 logements sociaux. Chaque année en moyenne de 1999 à 2007, il a été construit 5 730 logements/an dont environ 3 500 logements sociaux.

b - Emplois-entreprises



62 % de la population est en âge de travailler, les femmes sont légèrement plus nombreuses (52,3 %) et les professions intellectuelles supérieures représentent plus du tiers de la population. En 2008, 820 000 salariés travaillent dans le département, c'est le 2^e vivier d'emplois de la région après Paris. La structure de l'emploi est dominée par les emplois tertiaires avec 72 % contre 11 % dans le secteur industriel, 12 % dans le secteur commercial et 5 % dans la construction. Avec 99 000 établissements les Hauts-de-Seine sont le deuxième lieu de fixation des entreprises en Île-de-France avec 12 % contre 40 % à Paris. Les grandes entreprises ont

leur siège à La Défense, à Rueil, Boulogne ou Issy (Total, Saint-Gobain, Renault, Vinci...). 5 communes concentrent 40 % des établissements du département : Boulogne, Neuilly, Courbevoie, Levallois, Puteaux mais plusieurs autres montent rapidement en puissance : Nanterre, Issy, Montrouge.

c - Recherche-Développement-Enseignements supérieurs

La recherche et développement des entreprises privées concentre 23 000 chercheurs et techniciens dans le département et dépense en 2008 plus de 15 milliards d'euros. La recherche publique, les universités et les grandes écoles publiques et privées sont très bien implantées avec le CEA à Fontenay-aux-Roses, le Centre de recherche en économie et statistiques à Vanves, le CNRS à Meudon, l'ONERA à Châtillon et Meudon. La vallée scientifique de la Bièvre comprend 11 communes des Hauts-de-Seine et 7 du Val-de-Marne concentrant 230 laboratoires de recherche, 10 000 personnes dont 4 000 chercheurs et ingénieurs. L'enseignement supérieur accueille plus de 80 000 étudiants dont 50 000 hors IUT et le département dispose de 10 000 logements étudiants dont 4 000 en résidence. Les formations supérieures sont bien représentées avec des branches des universités Paris I, III, V, X et XI, des écoles d'ingénieurs : école Centrale de Paris, EPF, ESFF, et des écoles de commerce.

d - Attractivité et développement futur des Hauts-de-Seine

La construction de bureau dans les Hauts-de-Seine est forte, avec 600 000 m² de bureaux par an soit la moitié de la production régionale. 4 000 entreprises se sont installées dans le 92 depuis décembre 2007. Deux secteurs se développent, le Nord avec le territoire de l'OIN de La Défense et dont les effets se font sentir de Gennevilliers (1^{er} port fluvial d'Europe) à Suresnes, et le centre avec la communauté d'agglomération Grand Paris Seine Ouest. Ce sont surtout les activités tertiaires qui se développent, l'emploi industriel ayant tendance à disparaître. En revanche, le futur OIN de Saclay attirant les laboratoires de recherche et les écoles d'ingénieurs sur son plateau, il contribuera à diminuer la part de R&D du 92 dans le bilan global.

3 - Les transports collectifs des Hauts-de-Seine

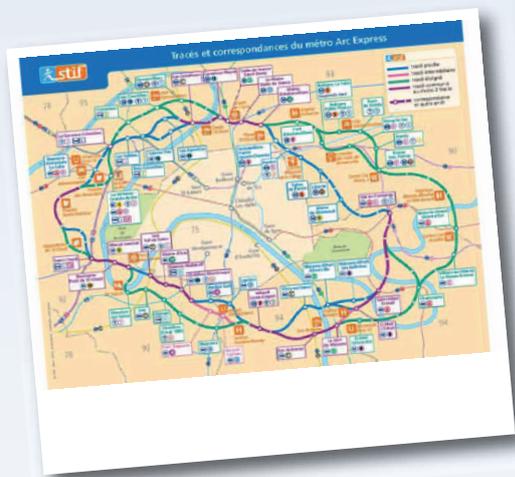
a - L'existant

La mobilité liée au travail (domicile-travail, affaires professionnelles, études) représente moins de la moitié des déplacements quotidiens. Les transports lourds [3 lignes de RER : A, B, C, 6 lignes de métro (1, 3, 9, 10, 12, 13), 4 lignes SNCF/franciliens], 70 gares sont inégalement répartis ce qui isole certains territoires et leurs résidents habitants et employés. Ces transports sont orientés vers Paris et même le nouveau tramway T2 est insuffisamment maillé. Les déplacements collectifs intervilles sont malaisés puisque dévolus aux seuls Bus et aux transports mis en place par les communes ou les communautés de communes (Paladin, TIM, Traverciel...). Ceci aboutit à ce que les salariés du 92 travaillant à La Défense, par exemple, utilisent majoritairement leur voiture alors que 80 % des salariés de cette zone habitant hors du 92 prennent les transports collectifs.

b - Les problèmes des transports collectifs

4 millions de véhicules individuels parcourent le 92 chaque jour, les salariés résidents prennent majoritairement leur véhicule individuel (motos, voitures). Ces chiffres soulignent l'absence d'un réseau de transports collectifs suffisamment maillé. Le réseau lourd existant en ce qui concerne les 3 lignes de RER est à la limite de l'explosion. Les RER A, B et C sont saturés matin et soir. Les habitants du Sud du département pour aller travailler sur Issy-les-Moulineaux, Boulogne-Billancourt ou la zone de La Défense doivent emprunter le RER B et aller à Paris.

4 - La position d'Environnement 92 sur les projets de Transports collectifs en Débat Public



Environnement 92 est très favorable à la mise en place d'un réseau de TC lourds desservant les villes du département. 70 % du territoire ont des densités résidents + emplois supérieur à 200 personnes par hectare ce qui justifie amplement la mise en place des TC.

Environnement 92 a analysé les 2 dossiers : Arc express et Réseau Grand Paris. Elle constate que ces 2 projets répondent à des objectifs différents :

- le réseau Grand Paris dessert rapidement 8 pôles de développement sélectionnés, les aéroports de Roissy, du Bourget et d'Orly, les gares de TGV en place et les futures. Il maillera très peu le réseau métropolitain existant. Son refus d'envisager un phasage des différentes lignes le rend diffi-

cilement crédible. Son plan de financement par l'emprunt exposé dans le rapport Carrez est très flou pour un coût envisagé de 45 milliards d'euros à l'horizon 2030 en comptant le remboursement des emprunts. Enfin son coût environnemental [travaux (creusement d'un tunnel de 120 km) et usage (rame à pneu, énergie...)] est insuffisamment précisé.

- Arc Express, contrairement au projet précédent, maillera systématiquement toutes les lignes de métro, de RER, de Tram existantes et à venir en petite couronne. Il fait partie des 60 projets du Plan de Mobilisation pour les Transports de la Région Île-de-France, dont le plan de financement de près de 20 milliards d'euros a été voté au 2/3 par la Région Île-de-France et les départements. Déjà 30 projets sont en cours de réalisation ou en enquête : Tram T1, T2, T3 allongement, T4 (Bondy-Montfermeil), T5 (Saint-Denis-Sarcelles), T6 (Châtillon-Montrouge Vélizy-Viroflay), T7 (Villejuif-Athis-Mons) et T8 (Epinay Villetaneuse). Sa logique de développement par phase est conforme aux possibilités techniques et financières du moment.

Le Tracé

Environnement 92 défend les positions suivantes :

- une rocade complète de petite couronne. Arc Express répond bien à notre souhait avec des distances réduites entre gare de l'ordre du km en zone dense comme dans

Arc Sud. Deux secteurs du 92 se développent rapidement : l'agglomération GPSO (300 000 habitants et autant de salariés) et le nord avec La Défense (OIN) jusqu'à Gennevilliers. Ces deux secteurs sont très majoritairement situés en rive gauche de Seine. Le passage par Arcueil-Cachan, Bagneux, Châtillon-Montrouge, Clamart, Issy-les-Moulineaux, Meudon, Saint-Cloud, Nanterre, La Défense, Colombes, Gennevilliers nous semble le plus satisfaisant. L'allongement d'autres lignes de métros existantes comme celui qui est en cours pour la ligne 4 vers Montrouge et Bagneux est primordial.

- **La liaison La Défense-Versailles-Massy par le plateau de Saclay n'est pas prioritaire.** Le milieu est peu dense, les perspectives de trafic faibles mais l'étalement urbain risque de s'accroître sur des zones qui doivent être impérativement réservées à la production agricole.
- **Les gares,** doivent être multimodales favorisant l'accueil des piétons (avec accessibilité aux handicapés), des cyclistes (garage à vélos protégés), des bus et trams. Leur aire d'implantation ne doit pas être densifiée outre mesure sous peine de saturation rapide des transports. La zone de La Défense demande une réflexion particulière en raison de la complexité du réseau existant et de celui à venir avec la poursuite à l'ouest du RER E.
- **Les tarifs doivent être adaptés à la nécessité d'un service public** dont le coût est financé par : les usagers, les entreprises

et l'impôt. Le zonage doit être simplifié au maximum et la tarification électronique par badge facilitée de plus en plus.

La Protection de l'environnement

Les nuisances engendrées par le développement de ce réseau de TC souterrain dans sa plus grande partie et ensuite par son usage doivent être minimisées. Un exemple, creuser un tunnel de 60 km de long sur 12 m de diamètre va générer plus de 20 millions de tonnes de déblais à éliminer. Où va-t-on mettre ces déblais ? Dans les merlons qui fleurissent dans notre campagne francilienne pour réduire les bruits des sillons ferroviaires ou routiers mais souvent aussi polluent les sols... Il est indispensable que cette dimension environnementale soit envisagée dès le départ. Les nuisances sonores, la pollution de l'air, la sécurité etc., des tunnels doivent bien entendus être pris sous l'angle d'un développement soutenable.

La Programmation des travaux

Les TC sont trop souvent la "variable d'ajustement pour les financements d'investissements". Nous demandons qu'un plan de financement soit établi sur la durée prévue de la réalisation et en prévoyant les réserves nécessaires pour faire face aux ajustements de coût. Encore une fois l'expérience montre qu'en ces domaines de fortes contraintes sont nécessaires et l'information la plus large doit être donnée aux associations compétentes et au public le plus large.

Conclusion

Un retard de plus de 40 ans du développement des TC, une croissance de la mobilité de 2 % par an, une mobilité journalière assurée à 40 % par véhicule motorisé individuel dans le 92, rendent aberrante la compétition entre 2 voire 3 projets maintenant de réseau de TC avec des horizons différents, l'un répondant à la demande immédiate des Franciliens et l'autre envisageant à plus long terme le développement régional. Cette compétition a déjà ralenti la solution d'un problème crucial pour notre région. L'immobilisme résultant de cet imbroglio va encore une fois favoriser le déplacement par la route.

Environnement 92 demande :

- **que la branche sud d'Arc Express soit mise en place le plus rapidement possible**
- **que la correspondance entre les moyens de transports soit réalisée de manière concomitante**
- **que les moyens de rabattements sur les gares soient également programmés.**
- **que les travaux ne souffrent d'aucun retard de financement dès la décision prise.**

Michel RIOTTOT
président d'Environnement 92