

CAHIER D'ACTEURS COMMUN AUX DEUX DÉBATS PUBLICS

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

Décembre 2010

A D S E P A

L'Association Loi 1901 a été constituée en 1976 pour lutter contre la réalisation du projet autoroutier urbain A 103 en raison de son inutilité économique locale et régionale. Ce projet n'assurant qu'une liaison de transit entre A 4 et A3 n'apportait aucune solution aux habitants pour répondre à leurs besoins de moyens de transport quotidiens de banlieue à banlieue alors même que la voie de Grande Ceinture SNCF (dite ligne complémentaire) dessert le cœur de plusieurs villes et une population de plus de 120 000 habitants. L'ADSEPA est membre d'IDF (Île-de-France Environnement) et du Collectif A 103 regroupant 10 associations.

ASSOCIATION DE DÉFENSE ET DE SAUVEGARDE DE L'ENVIRONNEMENT DU PLATEAU D'AVRON

(association intercommunale :
Rosny sous Bois, Villemomble,
Neuilly Plaisance)
20, rue Fernand Sanglier
93360 Plateau d'Avron
(Neuilly-Plaisance)
Président : Roger LIGNOT
Secrétaire Général :
Charles VAVASSORI
Tél. : 01 43 00 47 33
01 45 28 25 93
Contact mail :
cvavassori@wanadoo.fr

ASSOCIATION DE DÉFENSE ET DE SAUVEGARDE DE L'ENVIRONNEMENT DU PLATEAU D'AVRON

Le développement de la région Île-de-France en matière de logements (donc de démographie) et d'emplois nécessite une adaptation évidente des moyens de transports tant à Paris Intra Muros qu'Extra Muros afin de faciliter les mouvements migratoires quotidiens.

L'Île-de-France se doit, de ce point de vue, être approchée comme une véritable métropole et les moyens de locomotion mis à disposition de ses habitants doivent être divers et variés afin de desservir de façon fine le cœur même des villes de la petite et de la grande couronne. L'objectif, avec des tangentielles intercon-

nectées à des radiales, est d'obtenir des temps de parcours acceptables.

En cela, les projets du Réseau de transport du Grand Paris et d'Arc Express reprennent tous deux un schéma relativement satisfaisant, mais insuffisamment fin avec une mise en perspective trop éloignée pour certaines parties du territoire.

On comprend parfaitement qu'il soit nécessaire de voir à long terme en matière d'urbanisme, mais il est aussi des urgences auxquelles il est indispensable de faire face.

L'Arc Express Est

Dans ce cahier d'acteur, l'ADSEPA ne s'attachera à traiter que d'un secteur, celui de la partie Est du Réseau de transport du Grand Paris (Rocade Arc Express). Ce secteur n'est pas considéré comme « prioritaire » dans le dossier du Grand Paris, alors que la démographie y est croissante et que, dans une perspective d'une quinzaine d'années, les emplois vont s'y développer : pôle de Marne-la-Vallée, Noisy-le-Grand et son Université, etc. Enfin, il faut tenir compte, dans les ana-

lyses économiques qui confortent ces perspectives, que l'Europe est à l'Est de Paris et de l'Île-de-France.

Alors que le Super Grand 8 ne répond qu'en partie à ces objectifs, à la fois à une échéance lointaine et à un coût important, il nous apparaît indispensable de s'appuyer dès à présent sur l'existant et, en la matière, sur le réseau de Grande Ceinture SNCF.

Ce que propose le dossier pour la desserte de l'est parisien

Le schéma du Grand Paris pour cette zone consiste à réaliser une liaison souterraine entre le Bourget et Champigny via Aulnay, Sevrans Beaudottes, Sevrans Livry, Clichy Montfermeil, Chelles / Gournay, Noisy le Grand Cité Descartes, Villiers sur Marne / Plessis Trévisé et Champigny. Cette boucle nouvelle, à 20 ou 25 km des limites extérieures de

Paris et dont la réalisation n'est qu'un vœu dont on ignore le coût, ne répondra pas aux attentes de la population du cœur de la Seine-Saint-Denis. Cette population continuera à mettre 1h30 à 2h pour se rendre de Noisy-le-Grand à la Préfecture de Bobigny ou à l'Hôpital Avicenne, en passant par Paris (pour ne citer qu'un exemple parmi d'autres).

Notre contre proposition s'appuyant sur l'existant

Le temps n'est plus à développer les maillages autoroutiers comme ce projet d'autoroute A 103, plus que cinquanteenaire, dont il va être nécessaire de libérer les réserves foncières au profit d'une amélioration de l'environnement du site remarquable qu'est le Plateau d'Avron, site historique et véritable poumon vert du sud-est du département de la Seine-Saint-Denis.

Nous l'avons évoqué plus haut : **IL EST INDISPENSABLE DE S'APPUYER SUR L'EXISTANT** et, en la matière, entre le Bourget et Champigny, il existe la ligne de Grande Ceinture SNCF qui passe au cœur des villes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Villemomble, Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-Marne,... (Grande Ceinture dite complémentaire entre Noisy le Sec et Bonneuil).

Cette ligne, créée en 1875 et dont on justifie aujourd'hui encore l'existence par l'alimentation de Paris en cas de conflit (!!!), est certes utilisée pour le transport de fret, mais, pour l'essentiel, durant la nuit.

Il convient de noter qu'elle a été, à l'origine et pendant de très nombreuses années, ouverte au service voyageurs de façon continue, puis elle a été abandonnée après la guerre, après avoir été utilisée entre autres par l'occupant pour les convois ferroviaires vers les camps.

Plus récemment, elle a permis le service voyageur quotidien durant l'électrification de la ligne Paris – Mulhouse. Des trains Grandes lignes l'utilisent également occasionnellement pour alléger le trafic, notamment lors de grands départs.

Elle offre de nombreuses possibilités de correspondance, notamment à Noisy-le-Sec avec le RER E et à Bry-sur-Marne avec le RER A.

Cette ligne SNCF, qui passe au pied du Plateau d'Avron, pourrait être rapidement opérationnelle avec quelques aménagements à moindre coût, s'agissant d'une ligne existante et à l'air libre. Elle répondrait aux besoins quotidiens de près de 120 000 habitants entre Noisy le Sec et Champigny.

Le Conseil Général de la Seine Saint Denis s'est bien prononcé pour un circuit « souterrain » au tracé proche de la grande ceinture SNCF (même s'il mériterait d'être précisé), mais ce projet n'est qu'un vœu réalisable **à long terme**, comme tout vœu politique, et qui, de plus, nécessite des travaux « pharaoniques » entraînant des coûts exorbitants.

En conclusion

Notre proposition, faite à l'issue d'enquêtes auprès des habitants, est rapidement opérationnelle à moindre coût. La perspective d'ensemble sur de grands projets à vue lointaine n'est en rien anormale pour des responsables

économiques, mais, ce dont ont besoin les habitants de ce secteur, c'est du concret rapidement et la ligne de Grande Ceinture qu'ils ont sous leurs fenêtres répond tout à fait à leur attente.



En jaune : les lignes existantes EOLE, RER A ...

En violet : la grande ceinture qui dessert le centre du secteur concerné.

Gares et Liaisons

Au lieu des coûteuses « grandes gares » type « traditionnel », de simples quai-haltes peuvent être aménagées à coût limité et sont proposées à Villemomble Centre, à Villemomble Bénoni /Neuilly-sur-Marne Fauvettes, à Neuilly-Plaisance (elle existe mais est désaffectée)...et des interconnexions avec Eole-RER E, RER A et les lignes SNCF Paris Strasbourg et Paris Mulhouse .

Il ne s'agit là que de propositions qui méritent évidemment d'être affinées quant aux implantations et aux interconnexions.

