

DÉBAT PUBLIC ARC EXPRESS

Contribution de Didier Gonzales
député du Val-de-Marne

De nouvelles liaisons pour desservir le sud du Val-de-Marne

Le projet de métro automatique qui résulte de l'accord conclu le 26 janvier fusionnant les projets du Grand Paris et d'Arc Express permet le développement de liaisons transversales, de banlieue à banlieue, complétant le réseau actuel construit en étoile et centré sur la capitale.

Il reste que le sud-est de l'Ile de France, y compris la petite couronne, était le parent pauvre des projets initiaux de métro automatique.

1 - Aussi ai-je proposé, comme l'ont également fait les architectes du Grand Paris, la réalisation d'un transport en commun de type tram-train sur la ligne dite de la grande ceinture.

Aujourd'hui des TGV d'interconnexion empruntent un tronçon de cette ligne entre Massy et Valenton. Mais à l'horizon 2020/2025, quand sera réalisé le projet du Grand Paris, le projet d'une ligne dédiée à l'interconnexion TGV au sud de Paris sera elle aussi en place. Les TGV libèreront des sillons sur la grande ceinture, autorisant l'utilisation de cette infrastructure déjà largement existante.

Ce tram-train relierait l'aéroport d'Orly à Champigny, gare du Grand Paris, en irriguant au passage tout le sud du Val-de-Marne (Villeneuve-le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges, Valenton, nord de Limeil). Cette liaison appelée également Tangentielle Est serait connectée aux lignes C, D et A du RER, et bien entendu aux 3 lignes du réseau Grand Paris Express.

Conformément à ma demande, **cette liaison val-de-marnaise sur la grande ceinture figure sur la carte finale du Grand Paris Express** résultant de l'accord Etat-Région. Je resterai attentif à ce que ce projet soit bien mis à l'étude.

2 - Parallèlement à cette nouvelle liaison Est/Ouest, la mise en place d'un bus en site propre de type T-Zen le long de la RN 19 permettrait d'offrir aux habitants des communes rurales du Plateau Briard un accès en transport en commun vers la gare RER A de Boissy. Aujourd'hui pour parcourir les quelques kilomètres qui séparent ces communes de la gare, il faut souvent compter, aux heures de pointe, 30 à 40 minutes voire parfois une heure.

Des portions de site propre existent déjà, notamment entre les entrées de Villecresnes et Boissy. Les emprises nécessaires sont disponibles pour poursuivre plus au sud jusqu'à Brie-Comte-Robert. Ce transport en commun en site propre pourrait utilement continuer, toujours sur la RN 19, jusqu'à Créteil l'Echat, station de la ligne 8 du métro mais aussi future gare du Grand Paris.

C'est une vision que je partage avec les élus de la communauté de communes du Plateau Briard.

Par ailleurs, la création de ce TCSP permettrait de requalifier l'axe de la RN 19 en boulevard urbain. Ce transport en commun à haute fréquence mais avec des capacités moindres qu'un tram, qu'un RER ou qu'un métro automatique permet d'assurer une desserte efficace du Plateau Briard sans ouvrir des perspectives de développement urbain inadapté à ce territoire préservé.

3 - En l'état actuel des propositions, l'**aéroport d'Orly** est très bien desservi : future gare TGV, gare du Grand Paris (2 lignes). Cette desserte améliorée ne doit tout d'abord pas devenir le prétexte à une augmentation des nuisances. Il est indispensable que cet aéroport très enclavé dans un tissu urbain dense et préexistant conserve ses limites d'exploitation (200 000 mouvements d'avions par an environ, couvre-feu...).

Par ailleurs, il apparaît nécessaire de **renforcer la desserte locale de ce secteur**. Souvent, ce sont les habitants les plus exposés aux nuisances (notamment dans l'axe de la piste 3) qui ont le plus de difficultés à rejoindre Orly, que ce soit pour des raisons professionnelles ou de loisirs.

Si la gare TGV/Grand Paris était située près des aérogares, il faudrait que celles-ci soient mieux connectées à la ligne C du RER (prolongement d'OrlyVal vers Pont de Rungis, suppression de la tarification spéciale d'OrlyVal...).

La réalisation de la proposition de nouvelle ligne sur la grande ceinture permettrait également un accès direct à la zone aéroportuaire d'Orly.

4 - Si la priorité doit être donnée aux transports en commun, il est aussi important de mener des efforts sur la voirie routière. Et notamment quand des projets routiers s'avèrent nécessaires au regard de l'amélioration de la qualité de vie et de la sécurité des riverains. C'est le cas pour les **routes nationales 6 et 19** qui traversent notre territoire. Si la déviation du centre de Boissy est en bonne voie, je souhaite qu'elle soit poursuivie jusqu'à la Francilienne.

Par ailleurs, concernant la N 6, l'Etat a débloqué 500 000 euros de crédits d'étude pour l'aménagement de cet axe au niveau de la gare du RER D et du pont de Villeneuve, afin de fluidifier la circulation dans ce secteur. Cet effort doit être combiné avec la **construction d'un autre pont sur la Seine** afin de soulager le trafic dans la vallée de la Seine.

5 - Enfin, la carte du Grand Paris Express mentionne les projets de nouvelles lignes à grande vitesse en Ile-de-France. Concernant l'interconnexion sud, j'ai déjà indiqué que le scénario C (tunnel d'Orly à Sénart) était la meilleure solution pour préserver le sud du Val-de-Marne tout en offrant des perspectives de valorisation à ce territoire.

En revanche, le projet de nouvelle ligne Paris-Orléans-Clermont-Lyon (POCL) y figure également. Le débat public n'étant pas encore lancé sur ce sujet, la flèche figurant sur la carte n'a aucune valeur de tracé. Mais je rappellerai que le territoire de Villeneuve-le-Roi/Ablon n'a pas vocation à accueillir encore un grand projet d'infrastructure qui apporterait des nuisances supplémentaires pour ces communes déjà touchées par le survol de 120 000 avions par an, la présence d'un site Seveso II, le trafic de trois voies ferrées...

Améliorer l'offre actuelle de transport en commun

Le Grand Paris permet assurément de préparer l'avenir et de faire entrer notre région-capitale de plain-pied dans le XXI^e siècle. L'ambition du Grand Paris est également de poursuivre l'amélioration du réseau francilien actuel. L'accord Etat/Région du 26 janvier confirme que plus de 11 milliards y seront consacrés.

Le sud du Val-de-Marne est particulièrement concerné par l'amélioration des lignes A, C et D du RER.

1 - Le RER A

Le terminus en gare de Boissy n'est aujourd'hui pas desservi par toutes les rames en provenance de Paris dont la moitié s'arrête à La Varenne-Chennevières aux heures de pointe. Il convient en premier lieu de rendre tous les trains de la branche A2 terminus à Boissy. Cela offrira plus de fréquence aux usagers du sud du Val-de-Marne. Et serait cohérent avec les deux propositions de lignes nouvelles (Tangentielle Est qui croise le RER A à Sucy-Bonneuil, et T-Zen sur la RN 19 qui passe en gare RER A de Boissy).

Par ailleurs, la modernisation de cette ligne, l'une des plus chargées au monde avec près d'un million de voyageurs par jour, demeure indispensable. Comme me l'a confirmé le ministre en réponse à ma question sur ce sujet, 60 nouvelles rames, à deux étages, sont commandées par la RATP pour cette ligne ; les premières livraisons sont attendues à l'automne 2011. Grâce au futur réseau du Grand Paris et notamment à la prolongation du RER E à l'Ouest de Paris (2,5 milliards d'euros), la ligne A du RER sera sensiblement soulagée.

2 - Le RER C

Le RER C est une ligne longue et complexe, transportant 500 000 voyageurs par jour sur un réseau de 187 kilomètres de long, réparti entre 3 branches principales et 7 « sous-branches », avec une concentration à Paris dans un tronçon unique, souterrain et vétuste.

L'offre de service est notoirement insuffisante notamment dans la partie val-de-marnaise de ce réseau.

L'accord Etat/Région a souligné l'urgence d'agir pour améliorer cette ligne. Pour mettre en oeuvre le schéma directeur du RER C, 500 millions d'euros supplémentaires seront ainsi dégagés par l'Etat dans le cadre du Grand Paris.

Ce schéma directeur de la ligne C prévoit d'améliorer la gestion du réseau grâce au système d'exploitation Next. A Villeneuve-le-Roi et Ablon, il est envisagé d'avoir des trains pour Paris passant toutes les 7 minutes. Sur le tronçon Choisy-Massy des passages tous les quarts d'heure sont programmés, à terme, jusqu'à Massy.

Par ailleurs, pour améliorer la régularité des trains, le réseau sera simplifié puisque l'une des branches tentaculaires du RER C sera supprimée au profit d'un tram-train (Evry-Massy-Versailles) aux fréquences beaucoup plus élevées et à la desserte plus fine.

3 - Le RER D

Sur la ligne D du RER, 550 000 de nos concitoyens subissent chaque jour retards, irrégularités et rames bondées en raison de la vétusté des infrastructures et du matériel. Depuis sa mise en circulation en 1995, aucun investissement en matière d'infrastructure n'a été consenti.

Les irrégularités mesurées sur la ligne D du RER – jusqu'à 18,1% en 2008 ! – s'expliquent notamment par la complexité de la ligne (19 postes d'aiguillage, 5 branches, 11 bifurcations, 5

postes de régulation, 34 passages à niveau). Il en résulte une fragilité extrême du réseau et lorsqu'un incident survient sur la ligne, ce sont tous les trains de la journée qui subissent un retard.

Les trains qui circulent sur la ligne D du RER sont vieillissants et en nombre aujourd'hui insuffisant. Dès lors, il peut arriver qu'un service soit purement et simplement supprimé, par absence de train disponible, pour cause de maintenance par exemple. Quant aux rames, elles ne sont plus en mesure d'absorber l'augmentation du trafic voyageur. Pourtant, en huit ans, le nombre de voyageurs empruntant quotidiennement la ligne D du RER a augmenté de 40%. On estime que cette croissance devrait se poursuivre au même rythme d'ici 2020.

Le tunnel qu'emprunte aujourd'hui le RER D entre la gare du Nord et Châtelet-Les Halles constitue un véritable goulot d'étranglement. Les RER B et D se partageant la voie dans le tunnel, avec un train toutes les deux minutes. Le nombre de RER en circulation ne peut être augmenté et lorsqu'un incident survient, c'est l'ensemble des trains des deux lignes qui en subit les conséquences.

La possibilité de construire un second tunnel entre la gare du Nord et celle de Châtelet-Les Halles, réservé à la circulation des RER D, doit être étudiée avec la plus grande attention.

Telle était l'une des propositions du cahier d'acteurs que j'ai déposé avec mes collègues députés de la ligne D.

En réponse, le dernier projet de Grand Paris prévoit une enveloppe de 500 millions d'euros pour le doublement du tunnel de Chatelet, ce qui aura un impact sur les conditions de transport de l'ensemble de la ligne.

35 millions d'euros seront également dégagés pour la création d'une nouvelle gare du RER D au niveau du carrefour Pompadour, au nord de Valenton.

Un aménagement équilibré du territoire

Le Grand Paris n'est pas uniquement un projet de transport. Comme vient de l'annoncer son ministre Maurice Leroy : *« le dossier transport est lancé et j'ouvre maintenant avec l'ensemble des partenaires les autres chantiers fondamentaux : logement, urbanisme, aménagement, culture... »*

Il est prévu de construire 70 000 logements par an sur la région (contre ...en 2010) tout en évitant l'étalement urbain, conformément aux objectifs du Grenelle de l'Environnement.

Là aussi, il s'agit de défendre les intérêts et les spécificités de notre territoire.

1 - Préserver les espaces naturels et agricoles

Notre territoire, pourtant situé dans l'agglomération parisienne, possède un atout unique, celui d'avoir su préserver de vastes espaces naturels et agricoles en son sein.

Notre domaine forestier (Forêt Notre Dame, Bois de la Grange, Forêt de Grosbois, domaine du Piple...) est un réservoir pour la biodiversité de notre faune et de notre flore. Il offre en outre un espace de promenade particulièrement apprécié.

Par ailleurs, les élus du Plateau Briard ont su préserver de l'urbanisation galopante d'importantes réserves foncières. Celles-ci sont ainsi réservées à la production maraîchère et à l'exploitation agricole raisonnée.

Tous ces espaces constituent une véritable ceinture verte du Grand Paris. En outre, les productions à vocation alimentaire sont une source d'approvisionnement local pour les marchés de notre région, dans un objectif de développement durable. Par exemple, près de 100 000 Franciliens consomment des légumes produits dans le domaine de Saint-Leu à Périgny-sur-Yerres !

Je me suis engagé à préserver et à valoriser ces espaces naturels sensibles dont certains sont protégés aujourd'hui par leur classement en périmètre régional d'intervention foncière (PRIF), comme c'est le cas de la coulée verte à Villecresnes, Mandres et Santeny, des terres agricoles de Périgny ou de la Fontaine Saint-Martin à Villeneuve-Saint-Georges.

La préservation de ce patrimoine naturel devra sans doute passer par une adaptation de la loi SRU afin de limiter les obligations de constructions de logements dans les petites communes du Plateau Briard.

2 - Développer et valoriser les friches industrielles

La vallée de la Seine a longtemps été un territoire servant de la capitale (sablères pour alimenter les chantiers parisiens, usines ou sites Seveso II dont la capitale ne voulait pas...). Héritage de ce lourd passé, de nombreuses friches jalonnent le sud du Val-de-Marne. Ces zones font aujourd'hui l'objet de projets de requalification pour y améliorer notamment l'offre de logements.

C'est le cas par exemple du projet Parc en Seine, programme de près de 1 000 logements en cours de réalisation à Villeneuve-le-Roi, que le président de la République a visité avec Jean-Louis Borloo il y a quelques mois.

D'autres, projets existent au sud du Val-de-Marne et la nouvelle liaison de la grande ceinture pourra mieux les desservir (Villeneuve-Triage, Valenton, Limeil).

Par ailleurs, d'autres friches sont valorisables du côté de l'aéroport d'Orly. Ce dernier occupe 1529 hectares (soit l'équivalent de la ville de Nancy). Et seules deux pistes sont aujourd'hui réellement utilisées. La totalité de l'emprise aéroportuaire n'est pas nécessaire à l'exploitation aérienne. Pour éviter une stérilisation de ces terrains, ceux qui sont situés hors contrainte de bruit doivent pouvoir être aménagés dans une logique alternative à l'aérien et à ses nuisances. Des opportunités foncières autour du projet de quartier d'affaires Coeur d'Orly sont donc à explorer ; c'est ce que j'ai exprimé aux ministres concernés.

Didier Gonzales

Député du Val-de-Marne

(Ablon/Boissy/Limeil/Mandres/Marolles/Périgny/Santeny/Valenton/Villecresnes/Villeneuve-le-Roi/Villeneuve-Saint-Georges)

Maire de Villeneuve-le-Roi