

CAHIER D'ACTEURS COMMUN AUX DEUX DÉBATS PUBLICS

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

Décembre 2010

ENVIRONNEMENT 93



L'union départementale Environnement 93 s'est constituée en 1986 pour fédérer les associations de protection de l'environnement et de la qualité de vie de Seine Saint-Denis. Elle regroupe 26 associations locales.

Environnement 93 se mobilise pour les grands défis environnementaux et tout particulièrement les transports.

Parmi nos contributions : amélioration du RER B, cahier d'acteurs du débranchement du T4 et participation aux débats, propositions dans le cadre des plans de Déplacements Urbains, présence dans les commissions de nuisances aériennes...

Membre d'Île-de-France
Environnement et affilié à
France Nature Environnement.

ENVIRONNEMENT 93

16, avenue Monge

93470 Coubron

environnement.93@laposte.net

Tél. : 01 43 32 72 95 ou

01 48 66 18 88

www.environnement93.org

Réduction des inégalités territoriales, amélioration de la qualité de vie et satisfaction des besoins en mobilité sont les enjeux de l'aménagement du territoire francilien.

Les débats ouverts aujourd'hui au plus près d'une population peu habituée à la concertation vont permettre de construire un projet conforme à l'intérêt collectif : répondre de façon démocratique aux besoins essentiels de la

population en matière de transports, emploi, logement.

C'est à l'échelon de la gouvernance régionale qu'une approche globale, cohérente et équitable prendra tout son sens.

Pour des transports en commun de qualité, pour la préservation de l'environnement, pour une justice sociale, Environnement 93, forte de son expérience, s'inscrit pleinement dans les débats proposés aujourd'hui.



Quand les réseaux de transports défigurent le paysage urbain.

Projet de réseau de transport structurant du Grand Paris

Dès sa première phase d'élaboration, le projet de réseau de transport du Grand Paris a proposé, pour l'est du département, une liaison rapide Aéroport du Bourget/cité Descartes (Noisy-le-Grand) *via* Clichy-Montfermeil sans évoquer la desserte des territoires traversés.

Nos points de consensus

Le dossier rendu public le 1^{er} septembre 2010 présente enfin les gares intermédiaires et les maillages avec les réseaux existants (RER B à Sevan-Livry et Sevan-Beaudottes, RER E à Chelles, RER A à Noisy-Champs).

Les lignes bleues et vertes sont maillées à la gare RER B du Bourget (donc à la future Tangentielle nord), en provenance de Saint-Denis Pleyel et de La Défense d'une part, et de la ligne 14 du métro et Orly d'autre part.

Nos propositions

- La ligne rouge devrait être maillée au RER B du Bourget et non à l'aéroport d'affaires.
- La gare de maillage avec le RER B à Sevan-Beaudottes est présentée comme optionnelle, pourtant elle est indispensable, tant pour la desserte des secteurs d'habitation enclavés que pour l'accès aux emplois de la zone de Roissy (également pour les usagers de l'aéroport).
- Le tracé doit prévoir une ligne directe vers Roissy, principal pôle d'emploi pour les habitants de l'est parisien, qui devront changer au Bourget. Depuis Paris et les secteurs de l'ouest, la liaison est sans correspondance.
- Entre le Bourget et le PIEX (Parc des Expositions de Villepinte), il faut retenir un tracé *via* Aulnay-sous-Bois, plus au sud ; puis une ligne directe jusqu'à Roissy *via* le PIEX. Il n'est pas envisageable d'urbaniser les terres agricoles au sud de Roissy.

Nos réserves

- Nous sommes opposés à la densification du triangle de Gonesse, excepté jusqu'à la RN 370, sous forme modérée, seulement dans le cadre d'un départ de l'aéroport du Bourget.
- Nous sommes en désaccord avec les plans régionaux pour l'aéroport du Bourget. Proche de l'agglomération, consommateur d'espace et générateur de nuisances, il pourrait être transféré à Roissy et céder ses emprises à l'agriculture périurbaine et aux bailleurs sociaux.
- Nous contestons l'utilité de la ligne verte Orly/Massy/Versailles/la Défense qui traverse des zones non urbanisées et favorisera l'étalement urbain. Le RER C existant et des tramways seront mieux adaptés.

Pour le tracé général, il est important de prolonger la ligne rouge depuis le Bourget (RER B) jusqu'à la Défense, *via* Pleyel. Une ligne circulaire et complète serait ainsi réalisée, proche du tracé Arc Express dans sa partie ouest.



Projet Arc Express

Une rocade ferrée reliant les terminus des lignes de métro serait de nature à améliorer le maillage de la Seine-Saint-Denis.

La traversée de l'Est du département n'est pas présentée dans ce dossier ce que nous regrettons. Il est précisé que ce dossier sera soumis à un débat public ultérieurement.

Nos propositions

- Améliorer les échanges du pôle Noisy-le-Sec/Bobigny préfecture/Bobigny-La-Folie.
- Moderniser et terminer l'existant : relier les gares SNCF parisiennes par des lignes de RER performantes, au lieu de penser aux seules liaisons des TGV (liaison entre les gares de l'Est et du Nord) et mailler très largement la gare Montparnasse avec des RER.
- Définir un tracé. L'association ORBIVAL défend une liaison depuis le Val-de-Marne jusqu'au Bourget RER B, future correspondance avec la tangentielle nord. Nous soutenons ce tracé. Il pourrait servir de base à l'élaboration du tracé définitif.
- Réexaminer l'aménagement d'une correspondance entre le RER B et le tramway T1.
- Privilégier l'accessibilité. Nombre de tunnels de cheminement vers les gares sont fermés par des systèmes de contrôle. Les personnes à mobilité réduite et l'ensemble des piétons sont pénalisés par ces pratiques qui instaurent de véritables coupures urbaines. Il est souhaitable de libérer ces itinéraires (ex. gare d'Aulnay-sous-Bois).

Le tracé du réseau Arc Express pour le cœur de la Seine Saint-Denis devra tenir compte des autres projets à l'étude pour ce territoire : prolongement du tramway T1 et utilisation des emprises de l'ex autoroute A 103.

Tarification des transports

Le débat public qui s'ouvre devra nécessairement comporter un volet tarification. Il devra s'appuyer sur des études chiffrées prenant en compte l'ensemble des critères et incluant toutes les hypothèses : tarifs actuels, carte unique, gratuité...

- La tarification actuelle est discriminatoire. Le coût élevé des déplacements ne permet pas aux résidents des zones éloignées, souvent jeunes et à la recherche d'emploi, de satisfaire leurs besoins en mobilité. La fraude qui en résulte pèse lourd dans le dispositif actuel.
- L'évaluation de la gratuité intégrera le poids de la fraude et le coût du matériel de filtrage dans le système tarifaire en place.
- La carte unique doit permettre une baisse tarifaire pour le maximum d'usagers, sans pénaliser les parisiens et les habitants de proche banlieue.
- Il faudra prendre en compte l'ensemble des paramètres, dans un souci de justice sociale et territoriale.

C'est le rôle du STIF de mettre en place le débat sur la tarification. Nous souhaitons que les présidents des Commissions Particulières du Débat Public prennent l'initiative de cette démarche complémentaire.

Conclusion

Il est nécessaire de tenir compte de la banlieue, une solidarité doit s'exprimer. L'État et l'Europe devront s'engager pour que les investissements importants indispensables soient la réponse aux défis sociaux et environnementaux. Les transports durables de demain devront offrir à chacun l'accès aux bassins d'emploi ainsi qu'à l'ensemble des fonctions urbaines (habitat de qualité, services publics, commerces de proximité, culture et loisirs...).

Les tracés définitifs devront tenir compte des espaces naturels ainsi que du paysage urbain.

Les associations d'environnement souhaitent que les espaces verts et agricoles ne soient pas considérés comme des réserves foncières mais comme des éléments vitaux de l'aménagement futur de la Région. Ils doivent bénéficier d'une protection définitive.

Financements

Ces investissements importants doivent être justifiés par des prévisions de fréquentation optimale pour les lignes nouvelles. Le choix du système de tarification aura un impact sur le nombre des futurs utilisateurs.

Par exemple :

- contribution des pôles d'affaires (Roissy, Saclay, la Défense) au financement et à la gestion de ces nouveaux réseaux ;
- création d'un dispositif où toutes les entreprises d'Île-de-France pourront payer leur quote-part : actuellement, seules les entreprises desservies par un transport collectif financent la carte orange à hauteur de 50 % par salarié ;
- financements du transport collectif par l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine et attribution de subventions par l'Europe.

Deux exemples de tarification actuelle dans les transports publics d'Île-de-France :

- le passe Navigo 4 zones est à 95,50 euros ;
- avec un ticket payé à l'unité, un aller-retour Clichy-sous-Bois/Aulnay/Paris coûte 11 euros pour un usager rejoignant la gare d'Aulnay en bus.



La Seine-Saint-Denis, c'est aussi un territoire à préserver.

Le CDG-Express, présent dans le dossier, doit être remis en cause. Le RER B doit être transformé en métro comme prévu et complété par des RER directs et semi-directs entre Paris et Aulnay.

Le débranchement du T4 vers Clichy-Montfermeil est un élément du dossier. Un an après le débat public, les habitants attendent toujours que cet équipement se concrétise. Il devra être prolongé jusqu'à Noisy-le-Sec.