

Décembre 2010

YANICK PATERNOTTE DÉPUTÉ DU VAL D'OISE

En préambule, il est bon de rappeler quelques principes qui fondent les transports et l'attractivité d'un mode par rapport à un autre.

1- Ce n'est pas l'infrastructure qui fonde l'attractivité, mais la qualité de service de la desserte et sa fiabilité (fréquence, temps de parcours, qualité, sécurité et confort des rames, annulations et retards...) qui créent l'intérêt des clients.

2- Une ligne nouvelle n'a d'intérêt que si elle s'intègre efficacement à l'existant par des gares d'échanges attractives, commodas et pertinentes : c'est le principe d'un réseau !...

3- La mutualisation des projets permet d'assurer la rentabilité de l'exploitation future : il est impératif de ne pas générer de nouvelles lignes déficitaires !...

C'est le cas de « CDG express » qui devient obsolète avec le Métro automatique. La simple utilisation de « wagon réservés » par la sélection informatisée des portes palières permettra de relier Roissy - Le Bourget - Paris-La Défense - Orly et de capter la clientèle d'affaires.

Le Val d'Oise est le département le plus jeune de France. Attractif par sa situation géographique proche de Paris et par ses pôles de compétitivité (Cergy, Roissy, Argenteuil), il ne peut être oublié dans ce projet global. L'intérêt d'une telle infrastructure est de fédérer les pôles de compétitivité et de mutualiser les puissances en présence afin de faire de la métropole du Grand Paris un acteur incontournable au cœur de l'économie mondiale. Le Val d'Oise doit trouver sa place dans la construction du réseau automatique en lien avec les pôles de l'ouest de la capitale (La Défense-Saclay - Massy).

Aussi je propose dans ce document un tracé du métro automatique qui aurait l'avantage de donner une réelle cohérence au réseau, d'assurer un véritable maillage du territoire permettant notamment : >>>

YANICK PATERNOTTE

Mairie de Sannois - Cabinet du Maire
Place du Général Leclerc
01 39 98 20 10
www.paternotte.fr

Réseau du Grand Paris

Le dossier du Maître d'ouvrage a retenu « huit pôles majeurs de développement » et proposé un réseau de métro automatique structurant l'Île-de-France qui tangente le département du Val d'Oise sans l'irriguer réellement.

Fort de 1,2 millions d'habitants, le Val d'Oise connaît le plus faible taux d'emploi offert par actif résidant : 0,72.

Disposant d'un pôle universitaire dynamique (Cergy, Enghien-Villetaneuse, Argenteuil) et de grandes écoles prestigieuses (ESSEC, ENSEA...), le Val d'Oise est l'oublié permanent de l'aménagement du territoire francilien en terme d'infrastructures :

- Les infrastructures radiales « rail-route » sont indigentes ;
- Les infrastructures de rocade sont inexistantes ou sous-dimensionnées si elles existent.

Les infrastructures radiales

- Rail : les 2 pôles majeurs du territoire (Cergy et Roissy) sont desservis par 2 lignes radiales RER (A et D) qui sont saturées et à bout de souffle !... Seul le terminal tramway de la ligne « Bezons la Défense » en chantier devrait permettre de désenclaver la boucle de Seine et donc ARGENTEUIL - BEZONS et les territoires adjacents des Yvelines (Sartrouville).
- Route : notre département est traversé par les autoroutes A1, A15 et A16 en radiale. Mais A15 et A16 sont les seules autoroutes non reliées au périphérique ! ...

Les infrastructures en rocade

- Route : en rocade, le système routier et autoroutier est inexistant ou sous-dimen-

sionné dans le quart nord-ouest de l'Île-de-France :

- A 86 est à 2 x 2 voies entre A15 et A14
- Le BIP (D370 et N170) est amorcé entre A15 et A1, mais son bouclage reste hypothétique ...

- La Francilienne (N104) n'est toujours pas réalisée entre A16 et A13 en passant par Cergy !...

- Rail : les rocade ferrées sont inexistantes même si le « serpent de mer » du projet de Tangentielle « Sartrouville-Val de Fontenay » pourrait démarrer par un maillon en Seine - Saint Denis !...

L'urgence

Les projets à venir ne doivent pas faire oublier l'urgence de la mise à niveau des trains de banlieue (RER D et « petits gris »). L'Etat, RFF et le STIF doivent mobiliser 2 milliards d'euros pour remettre à niveau les infrastructures, la qualité de service et sécuriser les rames empruntées par des milliers d'usagers de la grande couronne.

Le contexte actuel

La réalisation annoncée du TGV Normand « Le Havre - Rouen - Mantes - Achères / Cergy - La Défense » impose une réflexion nouvelle sur la desserte future de la Picardie par Cergy-Pontoise.

A l'instar du réseau routier et autoroutier, le réseau LGV doit mailler le territoire national de manière intelligente et pertinente ●●●



Une nécessaire

Propositions de Yanick Paternotte

Le chaînon manquant : La proposition du Député Yanick PATERNOTTE

La ligne « rouge bis » permet de fermer la boucle interrompue entre la Défense et le Bourget et évite une gestion en « cul-de-sac » du métro.

Ce tracé pourrait être financé par la suppression de la boucle Rueil-Saclay dont le volume d'usagers sera moindre que dans le Val d'Oise et qui double avec la future LGV Ouest.

Le tracé proposé épouse le faisceau urbain traversé par le BIP et permet de :

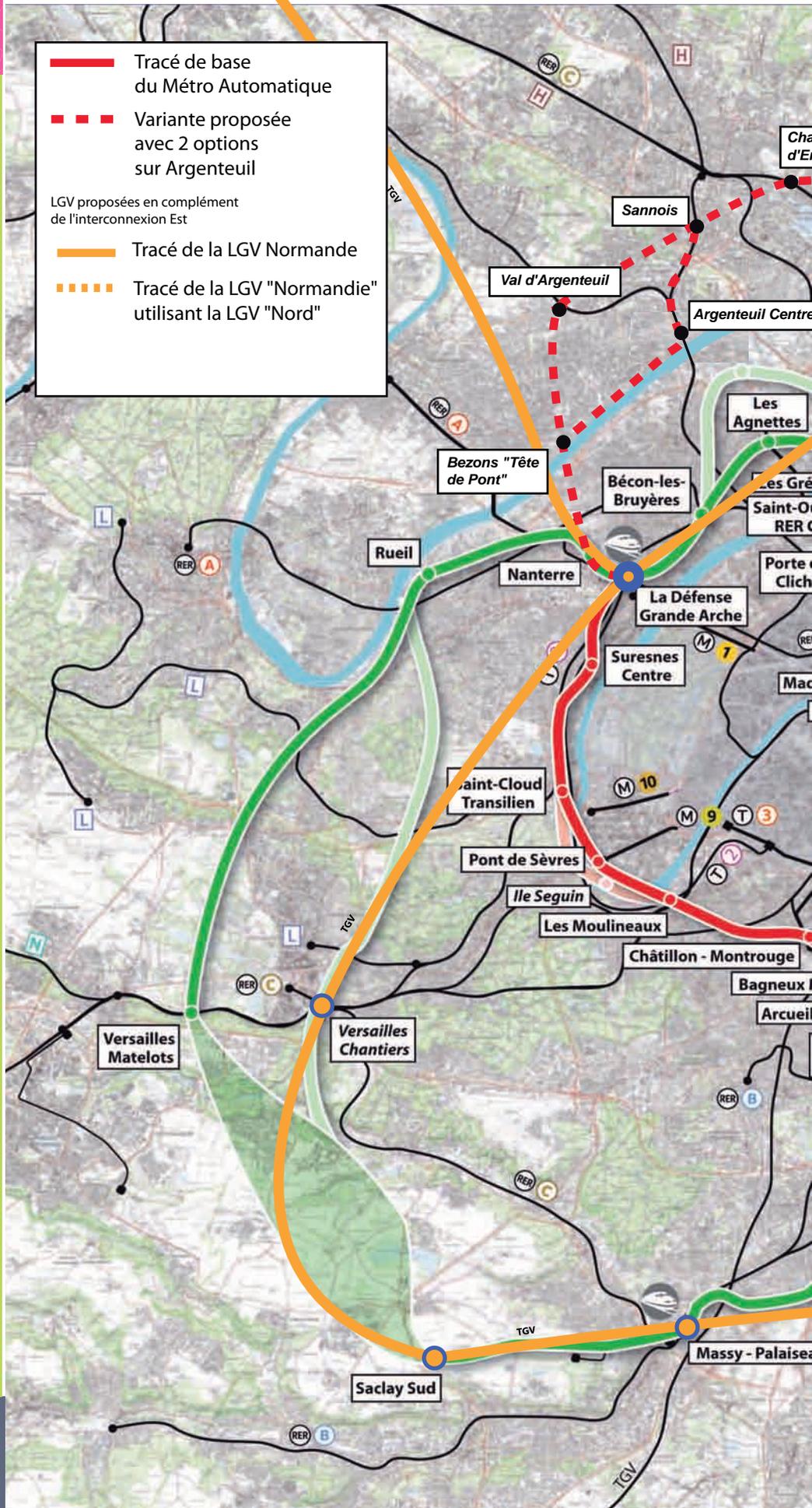
- Relier les pôles d'habitats urbains denses du Parisis (Argenteuil, Bezons, Vallée de Montmorency, Garges-Sarcelles...) aux grands pôles d'emplois de Roissy-le Bourget, de LA Défense et de Cergy-Pontoise.
- Mailler toutes les dessertes ferrées en radiale (RER A et D, lignes H, J du Transilien) en plus de la ligne C, d'ores et déjà maillée en 2 endroits (Genevilliers et Saint-Ouen) par le réseau automatique (2 autres lignes du métro automatique).

Ce nouveau maillage, permet de démultiplier les échanges « banlieue – banlieue » en évitant aux habitants du Val d'Oise d'avoir à venir changer de ligne dans une gare parisienne « intra-muros » ! ...

• Permettre aux actifs demeurant dans la Vallée de l'Oise (Valmondois, L'Isle-Adam) la vallée de Montmorency, le Parisis et Val de France, un accès à l'emploi en transports en commun pour les plus modestes (y compris en horaire décalé) et un gain de temps spectaculaire pour les actifs employés sur le pôle de La Défense.

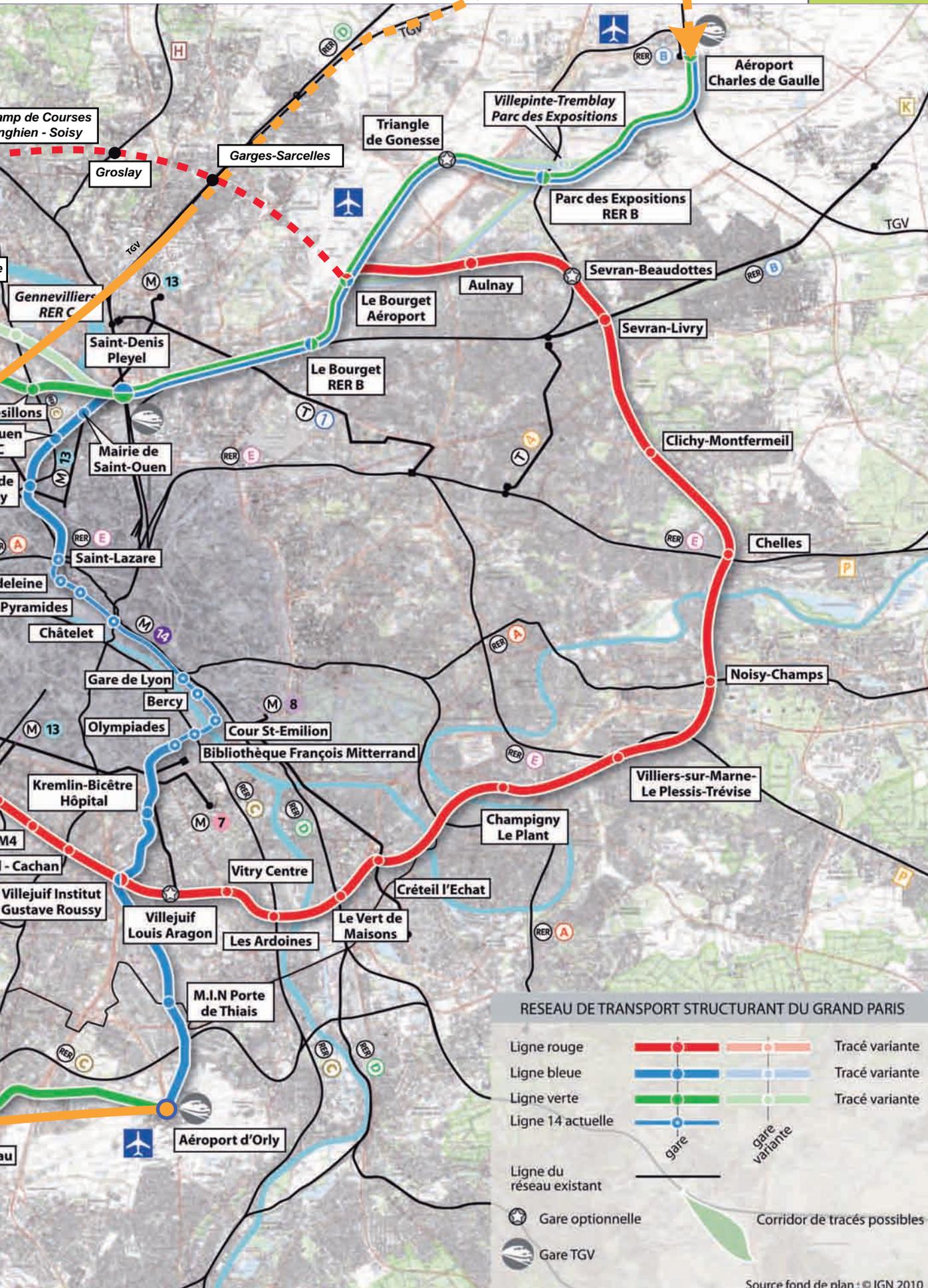
• Favoriser un report modal attractif en Grande Couronne de la voiture particulière vers les transports en commun.

Alors que les déplacements urbains s'effectuent à 64% en transports en commun dans Paris, ce taux n'est que de 16 à 20% en Grande Couronne !...



Cohérence des réseaux

te - Député du Val d'Oise - Octobre 2010





- >>> • de meilleures liaisons entre les pôles d'habitats urbains denses et les grands pôles d'emplois ;
- une démultiplication des échanges « banlieue-banlieue » ;
- de favoriser un report modal attractif en Grande Couronne de la voiture particulière vers les transports en commun ;
- Transports en communs qui se développent dans le Val d'Oise avec l'arrivée prochaine du Tramway au pont de Bezons. Il est donc nécessaire d'assurer un échange pertinent et de qualité entre ces réseaux.

••• et épouser les tracés autoroutiers. Ainsi, la liaison Londres - Amiens - Paris doit suivre la logique de l'autoroute A16 et desservir Calais - Abbeville - Amiens - Beauvais - Cergy pour s'interconnecter au TGV Normand et rejoindre La Défense, et se poursuivre pour rejoindre Versailles, puis Saclay et Massy pour s'interconnecter à la LGV Atlantique.

Ainsi, le TGV « Londres - Bordeaux » connecté au TGV Normand « Le Havre - La Défense » en gare de Cergy permettrait un meilleur aménagement du territoire, une réduction significative du temps de parcours, une fiabilité de l'interconnexion du réseau LGV, un accès performant aux pôles économiques, universitaires, d'affaires et de recherches, grâce à la double boucle du métro du Grand Paris.

Le tracé du Métro automatique du Grand Paris

« Alors que le projet « Arc Express » est une rocade de métro automatique située exclusivement en petite couronne (fonctionnalité calquée sur A 86), le projet du « Grand Paris » irrigue des territoires plus éloignés du centre de Paris, excepté dans le cadran « Nord-Ouest » ! ... En dehors de l'incursion « optionnelle » (que j'avais proposé lors du débat parlementaire) dans le triangle de Gonesse, qu'il convient de confirmer impérativement, le tracé de la ligne rouge s'interrompt actuellement entre Le Bourget Aeroport et la Défense Grande Arche. »

Yanick Paternotte

