

Janvier 2011



Union des Maires
du Val d'Oise

L'Union des maires du Val d'Oise, association loi 1901, fédère et représente officiellement, toutes tendances politiques confondues tout à la fois les maires et les présidents d'EPCI du Val d'Oise.

Les 185 maires de notre département et les 18 présidents d'EPCI, pour la plupart, n'ont pas été consultés individuellement dans le cadre des concertations initiales en vue d'élaborer le projet dit du Grand Paris. Certains ont participé et/ou accueilli dans leur commune les débats organisés par la commission particulière du débat public. Certains ont contribué à des cahiers d'acteur au titre de collectivités territoriales du Val d'Oise. Tous ont la volonté de présenter un document de l'Union des maires du Val d'Oise, permettant d'exprimer un avis commun et unanime.

C'est l'objet de ce document présenté par l'Union des maires du Val d'Oise.

UNION DES MAIRES DU VAL D'OISE

38, rue de la Coutellerie

95300 Pontoise

Tél. : 01 30 32 64 91

Fax : 01 30 38 90 57

Courriel :

secretariat@

uniondesmairesduvaldoise.fr

Site :

www.uniondesmairesduvaldoise.fr

UNION DES MAIRES DU VAL D'OISE

Le Val d'Oise et ses 1,2 million d'habitants ne peuvent pas être les oubliés permanents de l'aménagement du territoire francilien en terme d'infrastructures.

Les infrastructures radiales « rail-route » sont indigentes.

Les infrastructures de rocades 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

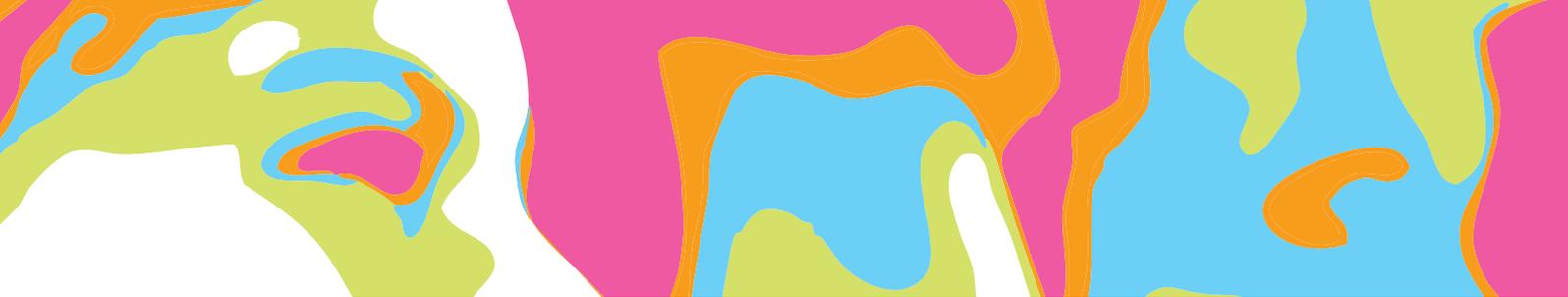
• **Route** : en rocade, le système routier et autoroutier est inexistant ou sous-dimensionné dans le quart nord-ouest de l'Île-de-France :

> 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 rocades 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 !



À l'Ouest

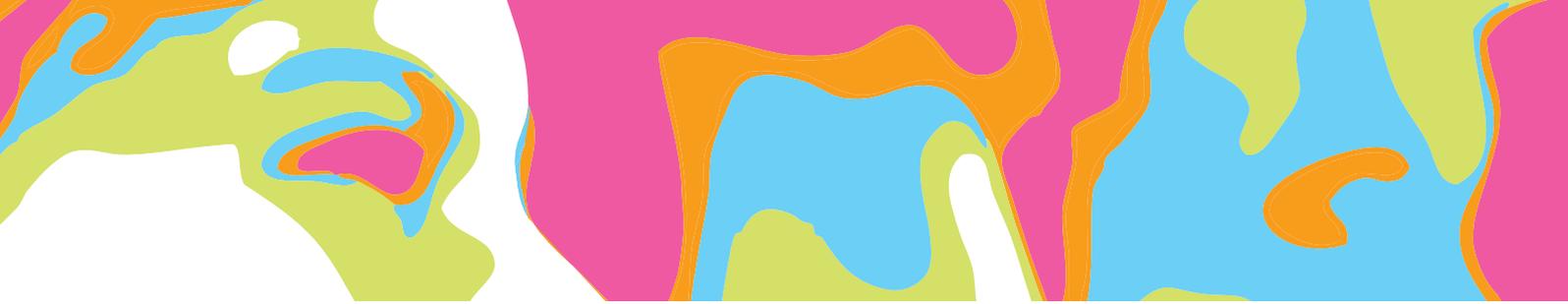
- L'amélioration à court terme de la qualité des services sur la branche nord du RER A (régularité, matériel roulant...).
- La prolongation du RER E de manière à permettre de mieux desservir la vallée de la Seine dans la mesure où cela permet de renforcer les services sur la branche nord du RER A.
- La réalisation rapide de la tangentielle Ouest, *via* Achères et jusqu'à Cergy, pour relier Cergy à Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines.
- La création d'une gare d'interconnexion au niveau de Cergy pour bien articuler les services des RER A / RER E / Tangentiels Nord et Ouest / Transiliens et TER Normands / ligne nouvelle Paris-Normandie.
- La création de la liaison de la LNPN au réseau des TGV à Roissy et la mise à l'étude du contournement Nord de Paris du réseau TGV.

À l'Est

- La gare de Gonesse du métro automatique permettra une interconnexion avec le RER D et le RER B, *via* le barreau de Gonesse, à condition que ce dernier soit débranché par le nord et le sud.
- La gare de Saint-Denis/Pleyel permettra une interconnexion L13, L14 prolongée, T1, T5 et T8.
- La gare du Bourget permettra une interconnexion à la tangentielle Nord.
- Les gares du parc des Expositions et de Roissy permettront de structurer les services de transports sur l'ensemble du bassin d'activités industrielles, commerciales et de services.
- L'ajout d'une gare au Mesnil-Amelot.
- Le prolongement effectif du tramway T5 en accompagnement des deux arrêts inscrits sur la Ville du Bourget.

Au Sud

- La création d'un arrêt du Transilien H en gare de Saint-Denis Pleyel, afin de désenclaver la Vallée de Montmorency et de raccorder son territoire aux fonctionnalités essentielles du futur réseau.
- La création d'une interconnexion du Transilien J avec le futur réseau en créant un arrêt sur la ligne verte (variante nord) sur le site actuel de la gare de Colombes-Stade.
- La confirmation de la connexion avec le RER C en gare de Gennevilliers afin d'assurer une jonction plus directe avec La Défense et la ligne rouge qui dessert l'ouest et le sud de l'agglomération francilienne.
- L'adoption de la variante nord de la ligne verte par le port de Gennevilliers raccourcirait le temps de parcours des usagers valdoisiens pour rallier La Défense, le quartier d'affaires et l'interconnexion avec la ligne rouge du futur réseau.
- La programmation du prolongement du tramway T2 du Pont de Bezons jusqu'au carrefour dit « des Martyrs de Chateaubriand » à Argenteuil, soit à l'intersection de deux départements et de trois villes permettant la jonction du RER A et de la ligne francilienne J.
- La programmation du prolongement du tramway T8 d'Epina-sur-Seine à Cergy-Pontoise par la RD14, desservant une zone commerciale à fort potentiel et reliant les deux universités de Cergy et de Villetaneuse. Un pôle université et grandes écoles, s'appuyant sur celui déjà en place pourra continuer son développement le long de cet axe grâce à l'arrivée de nouvelles écoles et l'implantation d'entreprises confortant ainsi dans le Val d'Oise un véritable pôle : enseignement recherche-emploi.
- La programmation à court terme de la section Sartrouville - Epina-sur-Seine de la Tangentielle Nord.
- La programmation à court terme du TCSP Bezons – Villepinte. Ce Bus à Haut Niveau de Service en site propre est le seul projet de rocade totalement situé en Val-d'Oise. Il desservira les pôles d'emploi de Roissy et de la Défense et concerne directement plus du quart de la population du département. Outre son interconnexion avec le métro automatique à Gonesse, il irriguera aussi les gares des réseaux Transiliens J et H, ainsi que le T2 et le T5. Les emprises foncières sont, pour une bonne partie, propriété du Conseil général.
- Le chaînon manquant : une ligne « rouge bis » partant du Bourget, desservant Garges-lès-Gonesse, Sarcelles, Groslay, Champ de Course d'Enghien et Soisy, Sannois, Val d'Argenteuil ou Argenteuil Centre (variante du tracé), Bezons tête de Pont et reliant la Défense. Cette ligne permettrait de fermer la boucle interrompue entre la Défense et le Bourget. Cela permettrait une liaison entre les pôles d'habitats urbains denses du Parisien (Argenteuil, Bezons, Vallée de Montmorency, Garges-Sarcelles...) et les grands pôles d'emplois de Roissy-le Bourget, de La Défense et de Cergy-Pontoise, en permettant le franchissement des boucles de la Seine.



Le Val d'Oise, un territoire attractif

- par sa situation géographique proche de Paris,
- par son aéroport international et une gare TGV à Roissy
- par ses espaces verts (trois forêts domaniales, deux parcs naturels régionaux...)
- par le dynamisme économique de la Vallée de l'Oise et du bord de Seine
- par ses pôles de compétitivité (Cergy, Roissy, Argenteuil),
- par son pôle universitaire dynamique (Cergy, Enghien-Villetaneuse, Argenteuil)
- par ses grandes écoles prestigieuses (ESSEC, ENSEA, EISTI...)
- par son patrimoine historique et culturel important

Le Val d'Oise, un département incontournable

- 1 245,9 km²
- 1 181 322 habitants
- 948,16 habitants par km²
- 185 communes,
- 12 communautés de communes
- 6 communautés d'agglomération
- 132 syndicats de communes
- 62 000 entreprises
- 456 000 logements

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'État, 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.

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