

Janvier 2011



Le parti politique « Europe Écologie-Les Verts », issu du processus de rassemblement entre les Verts et le mouvement Europe Écologie, a pour objectif d'élaborer la transformation écologique, sociale et démocratique de la société.

De soumettre au débat public ses propositions. D'en assurer le suivi, de mobiliser la société et de prendre toute initiative d'action pour la mutation écologique, et participer à l'éducation populaire à l'écologie. Le mouvement est membre du Parti Vert Européen.

EUROPE ÉCOLOGIE LES VERTS DU VAL D'OISE

11, rue Alexandre-Prachay
95300 Pontoise
Tél. : 01 30 38 67 74
Fax : 01 39 35 00 50
secretariat@lesverts95.fr

Europe Écologie Les Verts Val d'Oise

GRAND PARIS : UN PROJET QUI IGNORE LES DÉFIS DE L'AVENIR

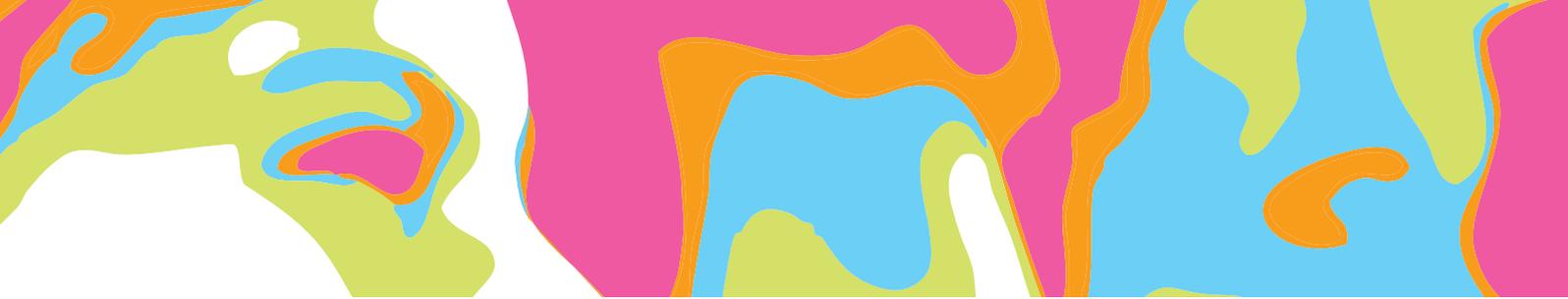
Annoncé comme un plan urbain ambitieux pour redynamiser la région capitale, le Grand Paris se réduit aujourd'hui principalement à un projet de métro souterrain reliant les centres économiques et financiers de la grande couronne au détriment des besoins réels des Franciliennes et Franciliens, en transports en commun comme en logements.

Par ailleurs, sa discussion dans le débat public en même temps que celui d'Arc Express conduit l'État et la Région Île-de-France à négocier leur fusion de fait, ne serait-ce que pour des raisons de financement. Aucun débat public sur Arc Express n'est prévu dans le Val d'Oise, alors que les deux projets devraient être étudiés ensemble. Le compromis qui se dessine aujourd'hui entre deux projets incompatibles nous inquiète.

En effet, le projet Arc Express, métro reliant les villes de la petite couronne, issu d'une concertation très large dans le cadre du SDRIF et destiné à réduire les distances domicile/travail pourrait difficilement intégrer un Grand Paris. Un tel compromis ferait perdre toute sa substance à Arc Express. S'il y avait fusion des deux projets, nous pensons qu'un nouveau débat public devrait avoir lieu en fonction de ce nouveau projet.

En plus de la non-réponse aux besoins des Franciliennes et Franciliens, ce projet de métro du Grand Paris pose un sérieux problème financier (on parle de 30 Md €), et avec plus de 150 km de tunnel souterrain, de nombreux problèmes écologiques et sanitaires. Aussi, à l'instar des architectes consultés pour le Grand Paris, nous rejetons le « tout-souterrain » auquel nous préférons l'aérien, au-dessus de voies existantes.

Nous refusons également une vision d'un accroissement démographique inéluctable de la Région Île-de-France, une conception qui entérine la polarisation entre les territoires défavorisés et ceux qui concentrent la richesse.



Le Val d'Oise : un département hétérogène en manque d'infrastructures

Département de la grande couronne le plus dense, le Val d'Oise demeure relativement peu étendu avec des espaces hétérogènes où se côtoient deux parcs naturels, l'agglomération de Cergy-Pontoise, la plus grande ville de la région hors Paris (Argenteuil) ainsi que le deuxième aéroport d'Europe. Ces derniers constituent chacun des bassins d'emploi et sont au centre de flux importants.

Pourtant, le Val d'Oise demeure faiblement équipé en infrastructures de transport en commun. Les dessertes ferroviaires de Paris vers la banlieue manquent d'investissement pour le matériel roulant, les voies et la qualité du service. Quant aux dessertes est-ouest par des moyens de transports collectifs, elles sont quasiment inexistantes à cause de choix politiques passés qui ont favorisé la route et donc l'automobile au

détriment du transport collectif. Il est ainsi difficile de se rendre de Cergy à Roissy ou Saint-Quentin-en-Yvelines en utilisant les transports en commun.

Plus généralement, l'offre de transports collectifs en Val d'Oise ne réalise pas sa fonction première : mettre en relation les lieux de vie avec les bassins d'emploi et de formation plutôt que d'ouvrir une fuite en avant de l'étalement urbain. Cette situation est par exemple bien connue des habitants de la communauté Val de France qui subissent une véritable double peine : nuisances aériennes et mauvaise accessibilité aux emplois de la plateforme aéroportuaire. C'est aussi le cas des habitants cergypontins ou des territoires limitrophes qui sont des usagers du pôle économique, administratif et universitaire qu'est Cergy Pontoise.

Roissy : un pari déraisonnable

La plateforme aéroportuaire de Roissy constitue un pôle d'activités parmi les plus importants d'Europe du fait de l'activité de l'aéroport Charles de Gaulle notamment en ce qui concerne le fret (1^{er} en Europe et 7^e mondial). Ce potentiel exige que la plateforme soit plus facilement accessible aux travailleurs issus des quartiers populaires du sud-est du département. Pour autant, ce potentiel doit être maîtrisé en raison des nuisances environnementales fortes qu'il

cause dans son voisinage mais aussi pour mieux anticiper l'avenir car le prix du kérosène sans cesse croissant provoquera nécessairement un déclin du trafic aérien et des mutations profondes des échanges économiques. Il est donc nécessaire de penser dès aujourd'hui à la reconversion du site en douceur, ce qui est impossible avec le Grand Paris qui parie déraisonnablement sur une croissance illimitée du transport aérien.

Les besoins des habitants pour aujourd'hui et pour demain



Les Valdoisiens et Valdoisiennes ont un besoin urgent d'une offre de transport mieux adaptée à leurs déplacements. Dans l'immédiat, il faut améliorer les dessertes existantes, accélérer le remplacement du matériel roulant et investir dans la modernisation des lignes A, D et H. Pour demain, il est nécessaire d'ouvrir de nouvelles lignes de tramway en prolongeant celles qui existent déjà : de Villetaneuse vers Taverny (T8), de la Défense vers Cormeille-en-Parisis (T2), de Garges à Saint-Denis Université (T5). En attendant, nous recommandons de desservir ces lignes avec des bus en site propre voire en « haute qualité de service » (HQS) et en HQE.

Il faut viser à terme un axe Bezons-Enghien-Sarcelles-Gonesse qui sera prolongé par le barreau de Gonesse que les habitants attendent depuis de trop nombreuses années. (voir p. 1 et carte)

De ce point de vue, nous observons avec attention le « plan de mobilisation transports » du Conseil Régional dans lequel s'inscrit notamment Arc Express, mais aussi espérons la réalisation de la Tangentielle Nord pour circuler plus facilement encore de banlieue à banlieue, notamment pour faciliter le trafic des lignes C et H.

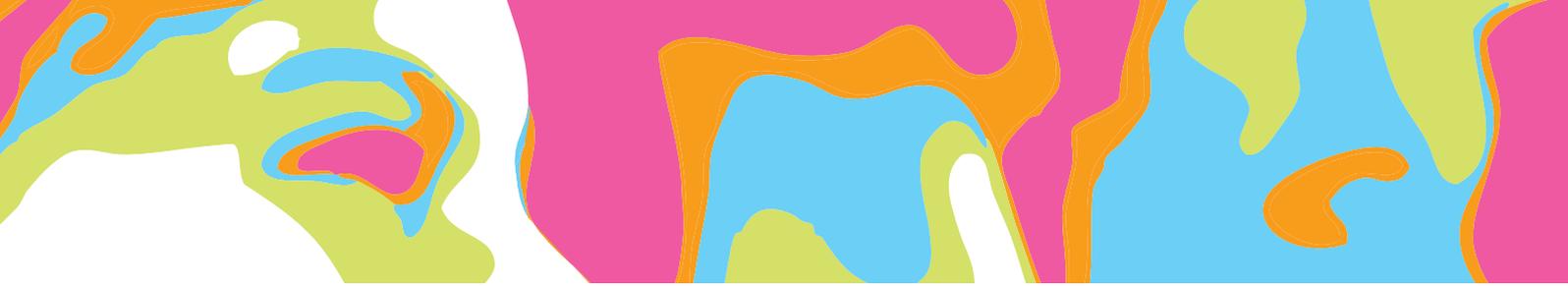
En ne mettant en relation que les seuls pôles économiques sans tenir compte des zones résidentielles, le métro automatique du Grand Paris ne réalise pas cette

fonction basique d'un réseau de transport qui consiste à mettre en adéquation le logement et l'emploi ne serait-ce que pour réduire les temps de déplacement domicile/travail et diminuer l'impact énergétique des déplacements ainsi que le stress des usagers.

Dès aujourd'hui, il est possible d'améliorer sensiblement les dessertes de bus en les autorisant à rouler sur la bande d'arrêt d'urgence aux heures de pointes mais aussi en prévoyant les principales lignes en site propre sinon en HQS comme cela devrait être le cas sur la liaison Cergy-Roissy. Ce type de solution peut aussi être adopté pour préfigurer les projets de tramways cités plus haut.

Dès aujourd'hui, on peut offrir aux Valdoisiens la possibilité d'abandonner leur voiture en recourant à l'aménagement de pistes cyclables sécurisées mais aussi en multipliant la modularité (passage simple d'un moyen de locomotion à l'autre) sur les principaux points du réseau.

Ces solutions ont un coût mais celui-ci est bien inférieur aux milliards d'euros qui seront investis en vain dans le métro automatique d'un Grand Paris qui met de côté le Val d'Oise et ses habitants. Tandis qu'un tel projet s'évaluerait aux alentours de 150 M€/km, un tramway ne coûte que 20 à 50 M€/km (selon densité de l'urbanisation) et une ligne de bus en HQS 6 M€/km.



À la Défense,

mettons fin à la ségrégation des espaces

Bien qu'en dehors de notre département, le quartier de la Défense attire toute notre attention car un nombre important de Valdoisiens s'y déplace. Par ailleurs, la Défense en tant que pôle économique et financier est largement favorisée par le tracé du métro automatique, ce que l'on pourrait voir d'un bon œil au moment où le service du RER A est particulièrement dégradé à cause de la saturation de la ligne. Cependant, c'est la structure même de ce quartier que nous désapprouvons.

Construit comme les centres financiers des grandes métropoles américaines, le site manque cruellement de logements et se trouve complètement déserté la nuit. Il faut rompre avec cette ségrégation du bâti pour diminuer les déplacements et désaturer les lignes existantes. Pour renouveler ce quartier et le rendre plus humain, il est donc nécessaire de mener de manière concertée l'étude du tracé nord d'Arc Express et le plan d'urbanisme du quartier.

ÊTRE À L'ÉCOUTE DES HABITANTS, PRÉPARER L'AVENIR AVEC SÉRÉNITÉ

Notre territoire est précieux mais ses ressources sont fragiles. Pour cette raison, nous avons le devoir d'accompagner son aménagement avec sagesse, sans nier que les défis sociaux, environnementaux, énergétiques et économiques ne seront pas ceux du vingtième siècle. Cela suppose de se défaire des idéologies dépassées des ressources quasi gratuites et de croissance infinie, dont est issu le Grand Paris, tant celui-ci suppose des gaspillages considérables et d'investissements colossaux qui seraient bien mieux utilisés en investissant sur les besoins des habitants.

Encore faut-il être à leur écoute pour bien comprendre qu'ils et elles veulent avant tout du temps pour mieux vivre: réduire le stress, le temps de déplacement, préserver les ressources agricoles et inscrire l'activité économique dans des circuits plus courts.

Nous estimons que nous pouvons répondre à ces besoins en étendant le « Plan de mobilisation transports » du Conseil Régional aux solutions que nous proposons pour notre département. Cela permettra ainsi de bâtir un projet cohérent autour d'Arc Express qui intègre les urgences aussi bien que l'avenir de nos territoires.