

CAHIER D'ACTEURS COMMUN AUX DEUX DÉBATS PUBLICS

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

Janvier 2011

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU PLATEAU BRIARD



La mise à l'écart de notre territoire

La Communauté de Communes du Plateau Briard (CCPB) située à environ 20 km du centre de Paris est l'interface entre la zone dense et les zones plus rurales. Elle est constituée de six communes : Marolles-en-Brie, Mandres-les-Roses, Périgny-sur-Yerres, Santeny, Varennes-Jarcy et Villecresnes.

Nous faisons partie du poumon vert du Sud-est de la métropole avec 1 000 ha de forêts de l'Arc Boisé, 500 ha de zones agricoles et maraîchères, des zones naturelles humides. Mais notre territoire propose aussi 25 ha de zones économiques à développer et supporte un intense trafic de véhicules et poids lourds venant des départements voisins. Pourtant dans le débat public sur le système de transport collectif en Île-de-France, il n'existe aucune proposition concernant le Plateau Briard !

Notre contribution au cahier d'acteurs du débat public s'inscrit dans la volonté de réparer cette injustice et proposer des voies d'action au service des usagers, personnes privées et entreprises.

Jean-Claude GENDRONNEAU

Président de la Communauté de Communes du Plateau Briard
Maire de Santeny



COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU PLATEAU BRIARD

Place Charles de Gaulle
94440 Marolles-en-Brie
Tél. : 01 45 10 38 36
contact@cc-plateau-briard.org

Les grands principes d'une véritable politique de transports collectifs

La multimodalité des types de transports doit être la règle. Il s'agit de réaliser un maillage efficace entre tous les types de transports en commun : métro, bus, tram, RER, métro automatique, services à la demande. Pour les bus et trams, l'effort doit porter vers la réalisation de sites propres ou protégés. L'objectif de réduction de circulation des véhicules privés et poids lourds est un impératif.

L'accès privilégié aux zones économiques est nécessaire.

La notion même de débat public implique que tous les territoires soient pris en considération.

Pour les zones moins denses, priorité doit être donnée à un maillage très serré permettant un accès aisé aux transports rapides, RER et métro automatique. Des pôles multimodaux, à l'échelle des territoires, doivent être créés ou renforcés.

L'aspect environnemental et le coût économique et social des zones de circulation saturées doivent être pris en compte.

Le Plateau Briard : une démarche forte pour l'action

Nous proposons une architecture globale et structurée permettant de relier pleinement le Plateau Briard à la zone dense, aux grands pôles économiques, aux aéroports et aux territoires voisins.

La demande majeure de notre contribution au cahier d'acteurs est la réalisation d'une ligne TZEN* allant de Créteil (gare choisie pour le métro automatique) à Brie-Comte-Robert sur l'AXE RN19, seule mesure à même d'inclure notre territoire dans le nouveau service public de transport en Île-de-France. Ceci s'inscrit dans la volonté du Conseil Général du Val-de-Marne de porter la part des transports collectifs en bus de 20,9 à 27 % du total général à l'horizon 2020.

L'enjeu est de pouvoir transférer dès que possible une part importante du trafic des véhicules privés vers les transports collectifs reliés aux RER A et D, la ligne 8 du métro et le réseau automatique.

* Imaginé et développé par le STIF, le TZEN constitue un nouveau mode de transport routier intégrant le meilleur de l'innovation à tous les niveaux.

Pour un grand schéma cohérent de transports au Sud-Est de la métropole

Discussion sur les tracés des deux débats publics et autres contributions

La C.C.P.B. prend acte des tracés proposés par le réseau de transport public du Grand Paris et le projet Arc Express. Elle a aussi étudié précisément « la proposition de complémentarité entre le projet de transports porté par les collectivités et celui de l'état » présentée le 15 novembre 2010 par le Président du Conseil Régional d'Île-de-France, ainsi que la proposition des architectes du 29 novembre 2010.

Nous sommes principalement concernés par les zones Est et Sud-est et par la possibilité de pouvoir relier notre territoire aux trois aéroports et aux grands pôles économiques.

Grâce aux efforts de tous, une réelle convergence commence à s'imposer pour le tracé Est, Sud-est (projet Orbival).

Elle devra :

- permettre l'interconnexion entre le réseau de métro automatique et le RER A2 ;
- relier Val-de-Fontenay à Créteil et Villejuif ;



Étant la plus aboutie et la plus consensuelle actuellement, nous demandons que la portion Villejuif – Val-de-Fontenay soit la 1^{re} portion programmée dans les travaux de réalisation du futur métro automatique.

Pour la zone Est, la mise en place de deux tracés nous semble nécessaire pour relier de façon dynamique ces territoires au reste de la métropole.

L'axe RN19 : Aucune réflexion sur les transports collectifs ne vaut sans une analyse conjointe sur un réseau routier adapté. Comme les autres nationales d'Île-de-France, la RN19 fait partie du système structurant des déplacements en Île-de-France de même que les autoroutes A1, A3, A4, A6 et A10.

Ces nationales demandent à être réaménagées pour partie en boulevards urbains, ouvrant sur les communes, les zones économiques et se développant comme lieux de vie.

La C.C.P.B. demande que la RN19 soit aménagée sur site en Boulevard Urbain à Boissy-Saint-Léger, lors de la traversée de Villecresnes et Marolles-en-Brie, et celle de Santeny rejoignant ainsi ce qui se fait déjà dans le Val-de-Marne pour la RN7 et la RN20.

Les usagers qui empruntent la RN19 vivent un cauchemar presque quotidien avec un trafic pouvant parfois atteindre jusqu'à 40 000 véhicules/jour sur un réseau non adapté ! Ces flux peuvent être maintenus mais des aménagements substantiels doivent pouvoir permettre une circulation plus maîtrisée et apaisée. Des parkings relais doivent accueillir le long de la RN19 autour de Brie-Comte-Robert et Servon en Seine-et-Marne et à l'entrée du Val de Marne les usagers venant des territoires voisins. Un site propre, ou protégé lors de la traversée de Villecresnes, Marolles-en-Brie, Santeny et Servon peut-être réalisé d'ici à 2013/2014, en attendant pour 2016 la réalisation de la déviation de Boissy-Saint-Léger, puis la 2^e tranche de la déviation de la RN19.

La reconstruction de la gare-relais de Boissy-Saint-Léger doit être dimensionnée pour un accueil amélioré et élargi des véhicules. Elle doit aussi comprendre un large espace pour les 2 roues motorisées, les vélos électriques et vélos. Ces actions indispensables concernent en priorité les habitants du Plateau Briard, ceux de la Communauté d'Agglomération du Val d'Yerres et de nombreux habitants de Seine-et-Marne. Une diminution de la nuisance occasionnée aux habitants des villes limitrophes du Haut Val-de-Marne est aussi à prendre en compte.

Financement

L'importance des budgets annoncés et le flou de leur financement nous apparaissent préoccupants.

Il n'existe pas encore de garantie sur le versement par l'État d'une dotation en capital de 4 milliards d'euros. La création d'une taxe spéciale d'équipement et l'augmentation de la taxe sur les bureaux, non encore chiffrées, suscitent de l'inquiétude.

Aux 24 milliards d'euros d'investissements nécessaires pour le Réseau Public du Grand Paris il n'est annoncé en face que des recettes d'exploitation pour 2,3 milliards d'euros par an.

Nos petites collectivités en proie à d'importantes difficultés de gestion réclament qu'aucune décision finale ne puisse être prise sans avoir présenté en face un plan clair de financement.

Les besoins de nos territoires : l'accès aux RER

Le RER A2 est le grand moyen de transport connecté à la RN19. Nous demandons :

- la desserte de Boissy-Saint-Léger par toutes les rames du RER ;
- l'installation complète de wagons à étage pour toutes les rames.

Pour le RER D, nous sommes concernés par les gares de Yerres, Brunoy, Boissy-Saint-Antoine, Combs-La-Ville. Nous demandons :

- la remise à niveau du RER D ;
- l'engagement de ne pas rallonger les liaisons existantes ;
- l'interconnexion en gare de Villeneuve-Saint-Georges avec les LGV.

Nous travaillons parallèlement avec les transporteurs, SETRA et STRAV, pour une meilleure desserte de ces quatre gares RER.

Nous soutenons les projets suivants :

- le projet SNCF d'une rocade de moyenne couronne prévue au contrat de projets État-Région Île-de-France 2007-2013 avec la rocade Est de Noisy-Le-Sec à Sucy-Bonneuil et la rocade Sud de Sucy-Bonneuil à Versailles ;
- la ligne de Métro Câble urbain porté par la commune de Limeil-Brévannes et qui est aussi un Appel à Initiative de Paris Métropole ;
- la CCPB travaille à la création d'un Bus Briard, reliant les six villes de notre intercommunalité et acheminant les usagers vers les RER A et D.
Doté d'une soixantaine d'arrêts, il fonctionnerait aux heures de pointe en service régulier et en bus à la demande de 9 h à 17 h 30.

Être relié aux grands pôles économiques

Le développement économique de nos territoires et le projet métropolitain « *Les arts de vivre dans le poumon vert de la métropole* » porté par Villecresnes au sein de Paris Métropole impose de pouvoir gérer une plus grande capacité d'accueil et de flux de déplacements. Le schéma de transport collectif pour le Sud-Est de la métropole prend en compte les besoins du Plateau Briard et des intercommunalités voisines.

Notre visibilité économique dépend de notre capacité à pouvoir rapidement se déplacer vers les trois aéroports, la ville Préfecture avec l'hôpital Henri Mondor, l'université (UPEC) et ses zones économiques, tout autant que le M.I.N. de Rungis, la Vallée de la Bièvre, Marne-la-Vallée et Melun-Sénart.

C'est l'irrigation en profondeur dans les territoires qui permettra de valider l'intérêt du nouveau système de transport métropolitain et intégrer les territoires moins denses mais dynamiques et porteurs de projets.

La dimension environnementale

Elle réside dans notre capacité à remplacer une part importante des déplacements effectués en véhicules privés par l'utilisation accrue des transports collectifs et des modes de déplacements doux.

Le Boulevard Urbain de la RN19 doit favoriser la pratique des différents types de déplacements, garantir les horaires et la régularité des transports collectifs et lutter contre les nuisances. dues à la pollution et au bruit.

Schéma de transport collectif du Sud-Est de la Métropole et du Plateau Briard

Une vision de l'avenir

Chacun en convient, le rééquilibrage entre l'Est et l'Ouest parisien est indispensable. Avec la vision d'avenir Paris-Le Havre pour l'Ouest, nous devons proposer une vision d'ampleur semblable pour le Grand Est Parisien.

Un schéma cohérent de transports collectifs pour le Sud-est de la métropole participe à cette dynamique :

- par un maillage de tous les modes de transports et en particulier une rénovation des RER A et D, bien connectés aux autres réseaux ;

- en facilitant l'essor des circulations douces ;
- en préservant la RN19 d'un engorgement programmé ;
- en confortant le développement de zones économiques et de projets métropolitains.

Pour cela, la création d'une Ligne TZen le long de l'axe RN19 reliée au futur Réseau de transport public du Grand Paris est une nécessité vitale pour tous nos territoires.

