

Janvier 2011

COLLECTIF A103



Les questions environnementales ne connaissent pas de limites géographiques et doivent être abordées hors des clivages politiques en intégrant la notion de durée. C'est en partant de ce constat que le « Collectif A103 » a été créé le 7 février 2005 à l'initiative de l'association Gournay Environnement. Le but affiché de ce collectif, qui regroupe une dizaine d'associations, était « l'élaboration de scénarii d'aménagement du système de transports entre Marne La Vallée et le cœur de la Seine-Saint-Denis ». Ces transports permettront une meilleure accessibilité à la Trame Verte, comprenant, entre autres, la Haute Île, le Parc du Croissant Vert à Neuilly-sur-Marne, le Plateau d'Avron à Neuilly-Plaisance, tout en la préservant.

Pour une fusion dynamique des transports et de la Trame Verte

La création de nouveaux réseaux de transports en Île-de-France permettrait de désengorger Paris et de désenclaver la Seine-Saint-Denis.

Il semble nécessaire de rappeler que 80 % des déplacements sont effectués de banlieue à banlieue.

C'est dans ce contexte que le « Collectif A 103 » souhaite à nouveau s'exprimer.

Nous analyserons successivement les qualités et les points faibles de chacun des projets puis nous nous intéresserons à l'avis délibéré de l'Autorité Environnementale avant de conclure sur ce sujet qui engage l'avenir de l'Île-de-France pour les trente prochaines années.

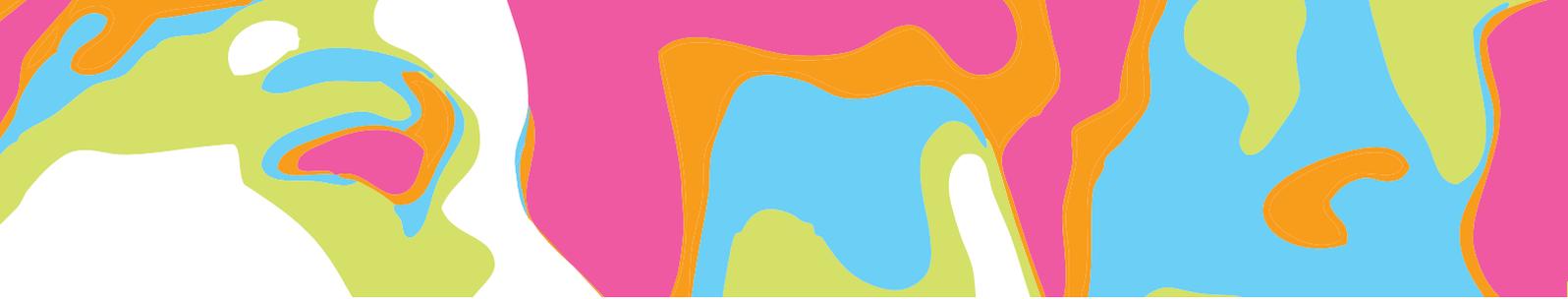
L'ASSOCIATION DES GOURNAYSIENS POUR LA PRÉSERVATION DE L'ENVIRONNEMENT ET DE VOTRE CADRE DE VIE

Siège social : 3, rue de la Rotonde – 93460 Gournay-sur-Marne.

Tél. : 06 07 41 10 87 - E-mail : c.lattaud@numericable.com

www.gournayenvironnement.org

Les cahiers d'acteurs sont des contributions sélectionnées par la CPDP qui décide de les publier sous forme de cahiers d'acteurs. Le contenu des textes n'engage que leurs auteurs.



1/ Projet du Réseau de transport public du Grand Paris

Ce projet de métro automatique déplacerait le centre de gravité de Paris vers des pôles d'activité situés en banlieue. À ce titre, l'est de la Seine-Saint-Denis constitué d'habitat dense, sans transport adéquat, pourrait bénéficier d'un meilleur maillage permettant son désenclavement.

Ainsi, il serait souhaitable de réaliser des liaisons rapides entre Clichy-Montfermeil/Le Bourget et vers Cité Descartes – Noisy Champs. À noter que ce réseau emprunterait, pour partie, des infrastructures existantes.

L'épineuse question des déplacements franciliens, de banlieue à banlieue, ne semble pas résolue par cette proposition qui n'intègre pas clairement les moyens d'accès aux gares, avec des parkings de stationnement à proximité.

2/ Projet Arc Express

Ce réseau de métro automatique de rocade, qui serait réalisé en 4 Arcs distincts, distribuerait la proche couronne déjà fortement urbanisée : elle permettrait de relier des villes de banlieue entre elles, sans passer par Paris, en correspondance avec un grand nombre de lignes de transports en commun existantes ou en projet. Le maillage des RER radiaux, des lignes de métro et des projets de transports publics régionaux permettrait de désengorger les lignes RER et métro de la capitale.

Toutefois, si les Arcs sud et nord semblent être prioritaires en considérant les besoins de déplacements et le manque de réseaux de transports collectifs, l'Arc Est qui traverse la Seine-Saint-Denis depuis Bobigny ou Pantin au nord jusqu'à Fontenay-sous-Bois ou Noisy-le-Grand Mont d'Est au sud paraît également de première importance à réaliser.

Ainsi, Arc Express pourrait apporter une amélioration de la vie quotidienne des Franciliens de petite et même de grande couronne travaillant dans le cœur de la Seine-Saint-Denis.

3/ Projet de l'Atelier International du Grand Paris (urbanistes architectes)

Cette approche pertinente réalise une synthèse des propositions du Grand Paris et de l'Arc Express en insistant sur le développement des lignes préexistantes, comme par exemple celles de la Grande Ceinture SNCF.

Elle préconise la réalisation d'un maillage de l'ensemble des réseaux, en développant les interconnexions afin de desservir tous les territoires sans exclusion ainsi que les gares de TGV et les aéroports.

Les concepteurs intègrent dans leur projet une densification de l'habitat urbain

4/ Avis délibéré de l'Autorité Environnementale

Cet avis porte, de façon objective, sur l'impact du projet du Grand Paris sur l'environnement et la qualité de vie des Franciliens :

- **sous l'aspect démographique :**
de grandes disparités existent entre les prévisions du nombre d'habitants et d'emplois établies par l'INSEE et celles de la Société de Grand Paris ;
- **sur le report des modes de transport Route/transports en commun :**
en heure de pointe, ce report des usagers de la route vers les transports en commun concernerait 18 000 personnes soit 1,3 % des déplacements ;
- **sur l'émission des gaz à effet de serre :**
la réalisation des projets réduirait l'émission de ces gaz de 2 % ;
- **sur le respect des sites Natura 2000 et de leur biodiversité :**
il serait intéressant que les conséquences de la construction des nouveaux réseaux et de leur utilisation fassent l'objet d'une étude approfondie.

À noter que, dans l'hypothèse d'un tracé essentiellement souterrain, le volume des déblais se monterait à 10 millions de m³ soit 400 000 camions de 25 m³...

Conclusion du « Collectif A 103 » :

En préliminaire, le Collectif demande l'abandon du projet de l'autoroute A 103 et de toute étude visant à utiliser le tracé projeté pour y faire passer tout système de transport incluant voie express ou boulevard urbain. Il souhaite que les réserves foncières du dit tracé soient restituées aux communes pour être intégrées dans leur PLU.

Par ailleurs, dans le cadre d'une coordination structurée entre les villes de Seine-Saint-Denis, il préconise :

- l'intérêt du projet de l'Atelier International qui privilégie l'usage de la Grande Ceinture,
- la création d'un réseau dense d'autobus de rocade destiné en particulier à desservir les gares RER,
- la fusion des deux tracés Arc Express et Grand Paris dans le secteur de Neuilly-Plaisance, Chelles - Gournay,
- l'absence d'impact de ces transports, même souterrains, sur le site de la Haute Île classé Natura 2000 ; le passage en souterrain ne garantirait pas la préservation de la qualité faunistique et floristique, ...



- l'application de la Charte du Collectif Haute Île 2010 Est nocéen (Collectif créé en 2000 et regroupant également une dizaine d'associations) qui s'oppose à tout projet d'aménagement dès lors qu'il prévoit la suppression d'espaces verts à Neuilly-sur-Marne et demande la préservation de la biodiversité, en particulier dans la perspective de l'urbanisation des terrains de Maison Blanche qui couvrent 130 hectares et qui accueilleraient 10 000 habitants en 2025.
- le maintien de la Trame Verte dans son intégralité.

L'étude des projets de désenclavement de toute l'Île-de-France doit être réalisée dans une concertation harmonieuse de toutes les parties (État, Région, Techniciens, associations et habitants) et permettre un juste équilibre entre zones d'habitation, zones économiques et espaces verts.

Eu égard aux capitaux engagés dans ces travaux et aux probables dépassements de budget, il est impératif qu'une étude financière préalable et précise soit réalisée. En effet, il est à craindre qu'une hausse des impôts fonciers et locaux provoquerait un déplacement des populations vers des zones éloignées des transports en commun.

Avant d'être un défi technique ou économique, ces projets de transports collectifs franciliens sont un défi humain.



La Haute Île