

# VALLÉE DE MONTMORENCY et le PARISIS

## leur place dans le futur réseau de transports publics du Grand Paris



### 1. LE CONTEXTE

Le projet soumis au débat public porte sur la création d'un nouveau réseau de métro automatique de grande capacité en rocade, d'environ 155 kilomètres, qui relie Paris aux pôles stratégiques de la région Ile-de-France et dessine une double boucle desservant largement le territoire de l'agglomération.

Ce nouveau réseau structurant de transport public urbain de voyageurs sera doté d'une quarantaine de gares nouvelles et sera en correspondance avec les réseaux existants et futurs.

#### Pourquoi ?

Améliorer le fonctionnement quotidien des transports de la Région Capitale par la création de nouvelles liaisons de banlieue à banlieue qui évitent d'emprunter des tronçons de lignes saturés dans le centre de Paris.

Dynamiser le développement économique de la Région Capitale avec la création d'une desserte rapide et la mise en relation des grands pôles économiques, en particulier des deux aéroports internationaux, et améliorer l'accès des populations aux principaux pôles d'emploi.

**Accompagner** une nouvelle politique d'aménagement fondée sur la création de polarités urbaines autour des gares du futur métro, qui favorisent la densification des populations et des emplois.

**Désenclaver** des territoires en grandes difficultés, en favorisant une meilleure accessibilité aux fonctions urbaines de la Région Capitale.

**Contribuer** à préserver l'environnement, en favorisant un report de l'utilisation de la voiture particulière vers les transports en commun et en limitant l'étalement urbain.

#### Signatures des Maires et des Parlementaires

Francis Delattre, maire de Franconville, parlementaire honoraire - Claude Bodin, député - Lucienne Malovry, sénatrice  
 Georges Mothron, député - François Scellier, député, conseiller général - Axel Poniatowski, député - Hugues Portelli, maire d'Erment, sénateur - Jacqueline Eustache-Brinio, maire de Saint-Gratien, conseiller régional - Alain Goujon, maire de Montlignon, président de la communauté d'agglomération Val-et-Forêt - Luc Strehaiano, maire de Soisy-sous-Montmorency, président de la CAVAM - Philippe Sueur, maire d'Enghien, conseiller général - Patrick Barbe, maire d'Herblay, conseiller général - Raymond Lavaud, maire de Beauchamp, conseiller général - Yannick Boëdec, maire de Cormeilles-en-Parisis - Joël Boutier, maire de Groslay - Jean-Pierre Camus, maire de Margency - Daniel Fargeot, maire d'Andilly - Gérard Lambert-Motte, maire du Plessis-Bouchard - Sébastien Meurant, maire de Saint-Leu-la-Forêt - Jean-Claude Noyer, maire de Deuil-la-Barre - Michèle Roy, maire de Montmagny.

## 2. ETAT DES LIEUX ET ENJEUX

Le territoire de la Vallée de Montmorency et du Parisis constitue un ensemble homogène regroupant 26 communes (1) accueillant près de 400 000 habitants.

### Il est entouré d'autres territoires valdoisiens :

Bords de Seine, Ville Nouvelle de Cergy-Pontoise, Plaine de France l'ensemble ainsi constitué représentant un bassin de population de plus d'un million d'habitants.

Il est également au contact direct de deux départements de la première couronne : les Hauts-de-Seine - dont elle est cependant séparée physiquement par la Seine - et la Seine-Saint-Denis.

Il est moyennement urbanisé avec des écarts de densité importants entre le Sud, où l'habitat présente un caractère très concentré, et le Nord, plus diffus.

Entre les zones agglomérées, des espaces interstitiels relativement étendus offrent des potentialités d'urbanisation à court ou moyen terme, tant pour l'habitat que pour des activités.

Les implantations d'entreprises y sont sensiblement moins nombreuses que dans les autres zones voisines du département, et beaucoup moins qu'en première couronne.

Sur le plan socio-économique, la Vallée de Montmorency et le Parisis sont donc caractérisés par un faible taux d'emploi engendrant de très forts flux migratoires domicile-travail.

(1) Andilly, Beauchamp, Cormeilles en Parisis, Bessancourt, Deuil-la-Barre, Eaubonne, Enghien-les-Bains, Ermont, Franconville, Frépillon, Groslay, Herblay, La Frette sur Seine, Le Plessis-Bouchard, Margency, Montigny les Cormeilles, Montlignon, Montmagny, Montmorency, Pierrelaye, Saint-Gratien, Saint-Leu-la-Forêt, Saint-Prix, Sannois, Soisy-sous-Montmorency, Taverny.

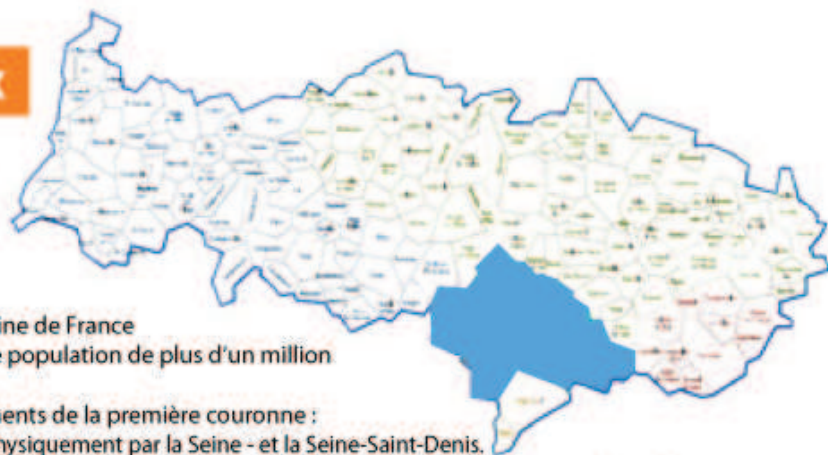
### Les transports routiers individuels

En termes de transports routiers, la Vallée de Montmorency et le Parisis sont reliés au reste de l'agglomération parisienne par un réseau (autoroutes A15 et A115) saturé et dont les connections avec le reste du réseau routier francilien sont inadéquates.

Le tableau suivant indique les distances de trajet minimales et maximales entre les communes de la Vallée de Montmorency et du Parisis et les principaux pôles de la région.

#### DISTANCES ROUTIERES

	Minimum	Maximum
PARIS CENTRE	14 Km	30 Km
LA DEFENSE	11 Km	28 Km
ROISSY CHARLES-DE-GAULLE	21 Km	37 Km
ORLY AEROPORT	37 Km	49 Km



### Les transports collectifs publics

Le territoire est uniquement desservi par des lignes ferroviaires radiales qui permettent de rejoindre le centre de Paris et les communes de la première couronne nord-ouest.

Ces lignes sont gérées par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France et exploitées par la SNCF.

- Transilien H : Vers Paris-Nord pour la Vallée de Montmorency
- Transilien J : Paris-St-Lazare pour le Parisis
- RER C : Paris-Centre et banlieue sud pour la Vallée de Montmorency

En revanche, le territoire de la Vallée de Montmorency et du Parisis n'est connecté à aucune rocade permettant de rejoindre aisément les autres territoires de la région Ile-de-France.



Le tableau suivant indique les temps de trajet minimaux et maximaux entre les gares desservant les communes de la Vallée de Montmorency et du Parisis et les principaux pôles de la région.

#### TEMPS DE TRAJET\*

	Minimum	Maximum
PARIS CENTRE	17 minutes	41 minutes
LA DEFENSE	34 minutes	1 heure et 02 minutes
ROISSY CHARLES-DE-GAULLE	59 minutes	1 heure et 17 minutes
ORLY AEROPORT	1 heure et 07 minutes	1 heure et 37 minutes

Source : site Internet Transilien - SNCF

\* Ces temps doivent être augmentés de la durée des correspondances

## Les enjeux du raccordement de la Vallée de Montmorency et du Parisis au futur réseau de transport public du Grand Paris

Comme on peut le constater, le territoire est fortement handicapé par l'inadaptation et la saturation des infrastructures de transport collectif qui le relie au reste de l'Ile-de-France.

Cette situation impacte négativement la qualité de vie de ses populations et limite ses potentiels de développement.

Le futur réseau devrait permettre d'offrir des liaisons **commodes et rapides** entre les pôles de développement économique et leur connexion aux infrastructures de transport internationales (plateformes aéroportuaires, TGV...).

La Vallée de Montmorency et le Parisis sont donc directement concernés par ce projet qui pourrait assurer son désenclavement en améliorant très sensiblement les conditions de transport de leurs habitants et la compétitivité économique de leur territoire **à la condition indispensable que soient prises en considérations les demandes et propositions ci-dessous exposées par les élus.**

## 3. LA VALLEE DE MONTMORENCY ET LE PARISIS DANS LE PROJET

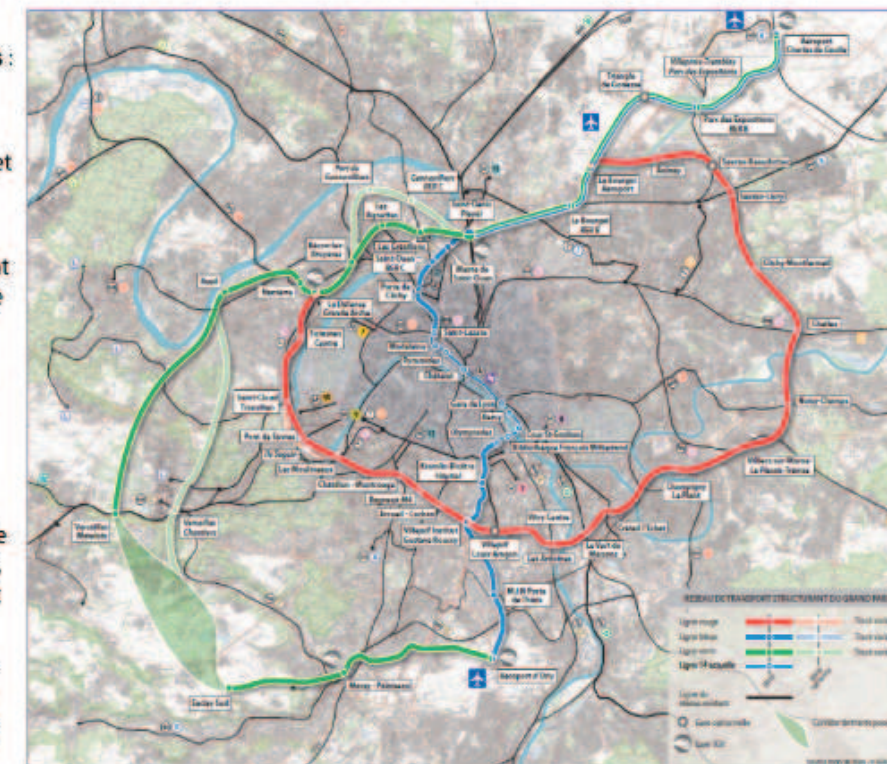
Les futures lignes concernant directement la Vallée de Montmorency et le Parisis

Le projet est constitué de **3 lignes nouvelles** :

- **La ligne bleue** qui assurera une liaison directe et rapide entre Paris et les trois aéroports Roissy-Charles de Gaulle, Le Bourget et Orly.
- **La ligne verte** qui reliera les aéroports Roissy-Charles de Gaulle et Orly en desservant notamment La Défense et le pôle scientifique et technologique du Plateau de Saclay.
- **La ligne rouge** sera une ligne de rocade reliant La Défense au Bourget via l'ouest, le sud et l'est du centre de l'agglomération parisienne.

Deux de ces trois lignes (bleue et verte) passent à proximité immédiate de la Vallée de Montmorency et du Parisis, au sud de celle-ci, dans les départements des Hauts-de-Seine et de la Seine-Saint-Denis.

Elles croisent les lignes existantes qui desservent actuellement le territoire à Saint-Denis (Transiliens H et RER D) et, Gennevilliers (RER C) et Asnières-sur-Seine (Transilien J).



**Deux futures gares concernent plus particulièrement la Vallée de Montmorency :**

- Les Grésillons
- Saint-Denis Pleyel



**Les Grésillons**

Le site correspond à l'actuelle gare « Les Grésillons » du RER C.

La jonction avec le futur réseau permettra d'améliorer les liaisons avec le quartier d'affaires de La Défense (et le raccordement avec la future **ligne rouge** du projet), ainsi qu'avec l'ouest et le sud de l'agglomération parisienne.

Toutefois les fonctionnalités de cette interconnexion resteront limitées :

- elle ne concernerait que le RER C dont la fréquence n'est pas optimale, et nécessiterait une correspondance à Ermont-Eaubonne pour une majorité des usagers,
- elle n'offrirait l'accès qu'à la **ligne bleue** du projet qui n'assure pas, notamment, la desserte du centre de Paris et la liaison rapide avec l'aéroport d'Orly.



**La gare « Saint-Denis Pleyel » :**

nœud d'articulation majeur des lignes verte et bleue du réseau du Grand Paris.

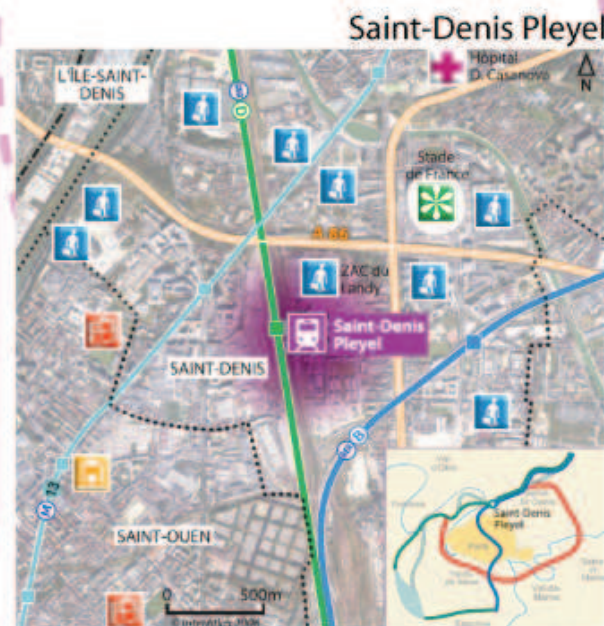
Le site serait centré sur l'actuelle gare « Stade de France - Saint-Denis » du RER D.

Elle offrirait donc une fonctionnalité maximale en assurant, d'une part, une fréquence de desserte optimale et, d'autre part, des liaisons commodes et rapides tant avec les principaux pôles de développement de la région qu'avec les aéroports.

Toutefois, l'interconnexion indispensable avec la ligne H du Transilien, pourtant très proche, **n'est pas assurée** à ce stade du projet. Celle-ci est seulement mentionnée comme optionnelle dans le dossier.

Celui-ci indique, en effet : « *Un arrêt pourrait également être aménagé sur la ligne Transilien provenant du Val-d'Oise (ligne H).* ».

Page 132 du Dossier du Maître d'Ouvrage



**Le Parisis et la ligne J du Transilien**

Contrairement aux lignes existantes irrigant la Vallée de Montmorency (Transilien H et RER C), la ligne J du Transilien, qui assure la desserte du Parisis, ne disposerait d'aucun point d'interconnexion avec le futur réseau, et notamment la **ligne verte** qu'elle croiserait pourtant sur le territoire de la commune d'Asnières-sur-Seine, à proximité de la gare de Bécon-les-Bruyères.

La seule jonction prévue s'effectuerait avec la future **ligne bleue**, en gare de Paris-Saint-Lazare, ce qui contraindrait les usagers à repasser par le centre de l'agglomération pour rejoindre les autres pôles de développement de la région Ile-de-France.

Il est donc indispensable :

**d'assurer une interconnexion directe Transilien J / ligne verte en créant un arrêt sur la ligne verte à la Gare du Stade de Colombes.**

**Les infrastructures complémentaires projetées**

**La Tangentielle Nord**

Cette future rocade reliera, à terme, Sartrouville à Noisy-le-Sec. La première section, entre Epinay-sur-Seine et Noisy-le-Sec est inscrite au contrat de plan et devrait entrer prochainement dans la phase de réalisation.

En complément des autres infrastructures, existantes ou projetées, elle améliorera la desserte du territoire étudié.

Une interconnexion au niveau du Bourget permettrait, notamment de rejoindre la future **ligne rouge** du réseau du Grand Paris qui desservira l'Est de l'agglomération parisienne et ses pôles de développement.

La programmation rapide de la seconde section, entre Sartrouville et Epinay-sur-Seine est donc indispensable.

**La Tangentielle Ouest**

Actuellement en service entre Noisy-le-Roi et St Germain-en-laye, la tangentielle Ouest à vocation à être prolongée aux deux extrémités, et convertie en tram-train.

Cette ligne ne prendra tout son sens que lorsqu'elle débouchera au nord et au sud, elle reliera ainsi les agglomérations de Cergy, Poissy, Saint-Germain-en-Laye, Versailles et Massy-Palaiseau. La création de cette véritable tangentielle ouest, permettra des correspondances avec le RER A, le RER B, le RER C, ainsi qu'avec les réseaux Paris-St-Lazare et Paris-Montparnasse. De plus l'interconnexion en gare d'Achères permettra d'utiliser la tangentielle nord pour relier Argenteuil via Sartrouville.

En complément, le développement sur la Francilienne d'un transport en site propre Cergy-Roissy, permettra un accès direct vers l'aéroport.

**Le tramway T2 : Porte de Versailles - La Défense** (prolongation en cours jusqu'au pont de Bezons)

Cette ligne permet, pour les populations concernées, une liaison efficace avec La Défense, l'Arc de Seine et le sud de Paris.

Son prolongement jusqu'au carrefour dit "des Martyrs de Chateaubriand" permettrait :

- de pallier l'absence d'interconnexion entre le Transilien J et la future **ligne verte**, en assurant le rabattement sur La Défense, et sur ce plan, il s'agit d'une priorité absolue pour le Parisis.
- d'assurer une interconnexion avec la future Tangentielle Nord, au niveau du Val Notre Dame,

**Le tramway T8 : Saint-Denis - Epinay-sur-Seine - Villetaneuse** (en construction)

Cette ligne irriguera la partie du département de Seine-Saint-Denis au contact du Val-d'Oise.

Elle desservira le pôle universitaire de Villetaneuse, fréquenté par de très nombreux étudiants valdoisiens et qui fonctionne en synergie avec le pôle universitaire de Cergy-Pontoise.

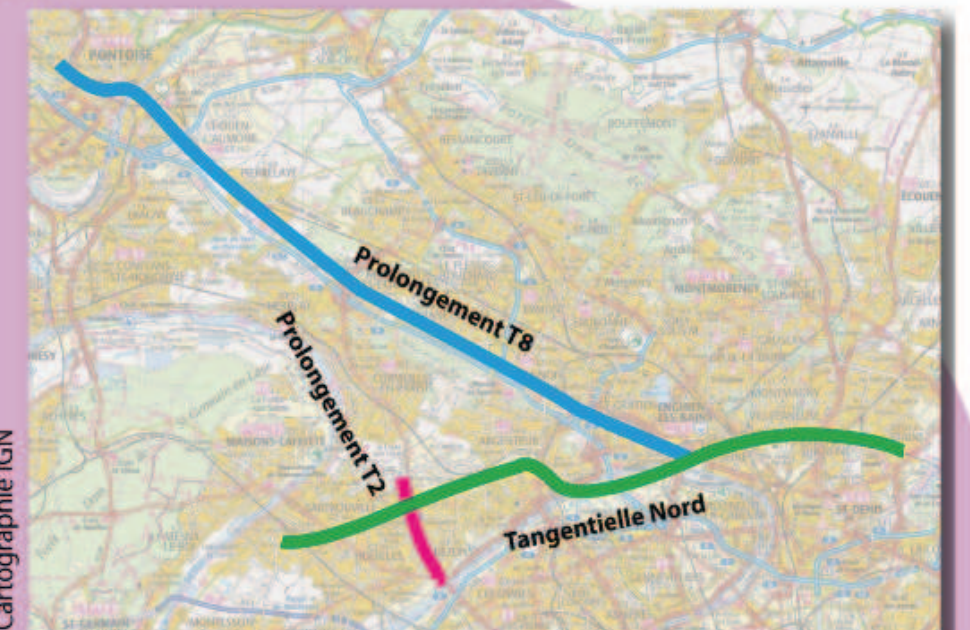
Son prolongement d'Epinay-sur-Seine à Cergy-Pontoise, en empruntant sur la majorité sur son trajet l'axe de la RD 14, permettrait :

- de rendre totalement effective la synergie entre les pôles universitaires de Cergy et de Villetaneuse,
- de desservir, par un transport collectif en site propre et de grande capacité, la zone commerciale s'étendant de Franconville à Pierrelaye, deuxième pôle commercial national.



**Ces infrastructures sont prioritaires.**

Cartographie IGN



## 4. LES 8 OBJECTIFS A ATTEINDRE

### Objectif n°1 : La création d'un arrêt du Transilien H en gare de Saint-Denis Pleyel

Il s'agit-là d'un enjeu primordial pour le désenclavement de la Vallée de Montmorency, la qualité de vie de sa population, la compétitivité de ses acteurs économiques et le développement de ses potentiels.

Cette connexion est indispensable pour raccorder son territoire aux fonctionnalités essentielles du futur réseau.

Elle doit donc absolument passer de l'état d'éventualité à un engagement formel du maître d'ouvrage.

**Cet objectif est prioritaire.**

### Objectif n°2 : 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.

**Cet objectif est prioritaire.**

### Objectif n°3 : La confirmation de la connexion avec le RER C en gare de Gennevilliers

Cette fonctionnalité est absolument nécessaire pour permettre d'assurer une jonction plus directe avec La Défense et la **ligne rouge** qui dessert l'ouest et le sud de l'agglomération francilienne.

**Ce point du projet doit être confirmé.**

### Objectif n°4 : L'adoption de la variante nord de la ligne verte par le port de Gennevilliers

Dans la solution de base, la **ligne verte** adopte un tracé direct entre Saint-Denis Pleyel et La Défense.

Une variante « nord » passant par le port de Gennevilliers est également évoquée. L'adoption de cette variante 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.

Par ailleurs, le tracé de base, s'il dessert une zone plus peuplée, ne permet pas d'irriguer le site du Port de Gennevilliers qui présente des potentiels de développement importants.

**Une orientation du projet vers le choix de cette variante pourrait présenter un intérêt appréciable.**

**Objectif n°5 : La programmation du prolongement du tramway T2 du Pont de Bezons jusqu'au carrefour dit "des Martyrs de Chateaubriand" à l'intersection de deux départements et de trois villes permettant la jonction du RER A et de la ligne francilienne J.**

### Objectif n°6 : La programmation du prolongement du tramway T8 d'Épinay-sur-Seine à Cergy-Pontoise par la RD 14

Cette liaison, outre la desserte d'une zone commerciale à fort potentiel, aura l'énorme avantage de relier 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.

### Objectif n°7 : La programmation à court terme de la section Sartrouville - Épinay-sur-Seine de la Tangentielle Nord

### Objectif n°8 : La programmation à court terme du TCSP Bezons – Villepinte

Ce Bus à Haut Niveau de Service en site propre sur les emprises de l'Avenue du Paris, présenté dans le dossier du Grand Paris comme transport en commun complémentaire, constitue 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.

#### Objectif à long terme

*Implanter une liaison en site propre  
- Versailles-Cergy-Roissy - avec une antenne  
pour desservir le troisième volet de développement  
dit de "l'Axe Majeur"  
- La Défense-Cergy-Val de Reuil-Rouen  
(avec une halte du TGV Paris-Normandie) - permettant  
à terme la création d'un Parc d'affaires de grande dimension  
de type "Silicon Valley",  
alternative forte à La Défense et capable de rééquilibrer  
le pôle nord-ouest par rapport à l'est (Marne-la-Vallée)  
et au sud (plateau de Saclay).*