

Décembre 2010

VILLE DE VILLEPINTÉ



Située aux confins nord-est de la Seine-Saint-Denis, Villepinte compte 35 592 habitants. C'est la ville la plus jeune du département dans la tranche d'âge 15-29 ans. Début 2010, elle a constitué avec ses voisines (Tremblay et Sevran), la communauté d'agglomération « Plaine de France ». Avec son parc d'expositions international, sa zone d'activité Paris-Nord 2, son centre hospitalier intercommunal (Robert Ballanger), Villepinte, qui dispose d'un potentiel de plus de 1 200 entreprises, n'est pas dépourvue d'atouts sur le plan économique. Elle présente également un tissu associatif particulièrement dynamique, notamment en matière sportive. Dans différentes disciplines, ses clubs forment de nombreux jeunes et obtiennent d'excellents résultats. À proximité de l'aéroport Paris-CDG, équipée de 3 gares sur la ligne du RER (Vert Galant, Villepinte et Parc des Expositions), Villepinte est aussi traversée par de grandes infrastructures routières, vecteur d'accessibilité mais aussi de fracture du territoire communal.

VILLE DE VILLEPINTÉ

Hôtel de Ville
93420 Villepinte.
Tél. : 01 41 52 53 00
nroland@ville-villepinte.fr
www.ville-villepinte.fr

Construire avec le transport public la ville de demain !

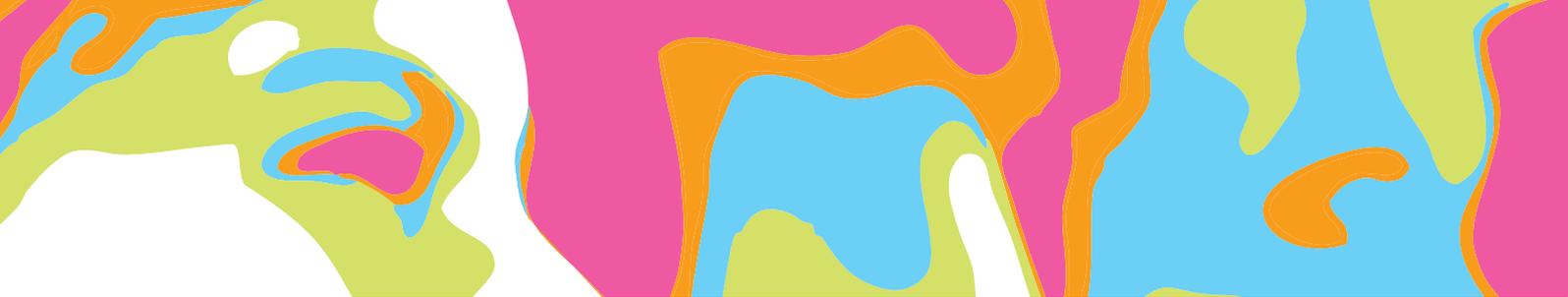
La question du transport est centrale. Le transport produit et entretient le lien social, économique, citoyen. Le transport en commun le démultiplie, s'inscrit dans une réflexion plus globale et répond à une exigence de notre temps : la nécessaire réduction de nos émissions de gaz à effet de serre. Il faut bien l'admettre, le respect de cet objectif – qui encore une fois n'est pas une option, mais une nécessité – va modeler différemment nos villes, la localisation de nos emplois et nos modes de déplacements. À Villepinte, nous avons actuellement ce débat, autour du PADD, dans le cadre de l'élaboration du PLU.

Toute infrastructure de transport, et en particulier les projets les plus « lourds » comme ceux qui font notre actualité, façonnera la ville de demain. Mais nous savons bien, comme élus de proximité, qu'il ne faudra pas en rester là. À partir des grands pôles desservis, il conviendra d'irriguer les quartiers d'habitation par des réseaux de mobilité de proximité adaptés : bus, pistes cyclables, etc. Nous savons aussi que ces réseaux se mêlent à d'autres, tout aussi complexes : urbains, sociaux, économiques, culturels, sportifs... Quels réseaux pour quelle urbanité ?

Ne nous trompons pas de débat, nous construisons la ville de notre futur, mais aussi la société de demain !

Nelly Roland Iriberry

Maire de Villepinte,
Conseillère générale de Seine-Saint-Denis
1^{re} vice-présidente de la CA Plaine de France.



Un déficit de transport public qu'il convient de combler

Par bien des aspects la situation du transport public en Île-de-France n'est pas à la hauteur des besoins.

Quand la région a hérité de l'État ce réseau, elle a dû faire face aux retards et aux manquements dans sa gestion et son entretien. Le nouveau STIF (syndicat des transports Île-de-France) conduit depuis lors une politique ambitieuse de nature à redresser la situation. Mais le handicap est tel que les investissements à faire sont gigantesques : pour les 15 ans à venir, ils sont estimés à presque 30 milliards d'euros !

Enfin, cette remise à niveau nécessiterait également une refonte du financement du transport public ainsi que la mise en œuvre d'une tarification plus juste et plus conforme aux réalités socio-économiques des habitants de nos territoires.

Cet effort gigantesque se conduit dans un contexte de crise, de difficultés des ménages, mais aussi de prise de conscience des enjeux environnementaux. La conséquence en est une forte hausse de la fréquentation des transports en commun. C'est l'équivalent de la ville de Marseille qui prend le RER B chaque jour, soit un accroissement du nombre de passagers de 30 % en moins de 10 ans !

Cette situation a quotidiennement des conséquences sur la vie des habitants : déplacements encore trop longs, conditions de confort difficilement tolérables, retards récurrents à leur travail et à leurs rendez-vous, incidents réguliers qui génèrent de l'insécurité. C'est la « galère » des transports !



Repenser et renforcer le financement du transport public.

L'importance du coût des projets présentés légitime l'exigence que soit maintenu le financement des projets d'amélioration du transport public déjà décidés. Il n'est pas question, en raison même du retard que nous constatons, que soient détournés, limités, annulés les crédits prévus. Par exemple, l'idée même que les schémas d'amélioration des lignes de RER B, D ou C, ou des projets comme le barreau de Gonesse, subissent les conséquences de ces investissements futurs, serait inacceptable.

De toute manière le transport public et l'impérieuse exigence de son développement nécessitent une réflexion nouvelle quant aux sources de financement à mettre en place. Différentes hypothèses ont été évoquées, il faut privilégier les solutions publiques, mais surtout il faut avancer vite et sans tabou.

De nouveaux projets pour construire l'avenir !

Le déficit de qualité du transport public est tel que tout nouveau projet de nature à améliorer les conditions de déplacement semble a priori bon à prendre. Aujourd'hui, deux « nouveaux » projets sont soumis à notre avis dans un débat public.

Il ne s'agit pas ici de les opposer mais de souligner leur pertinence et leur complémentarité – l'un, le projet Arc Express, offrant une desserte circulaire en

proche couronne ; le second, avec ses 3 lignes de métro automatique reliant les grands pôles économiques de l'Île-de-France, les deux aéroports Roissy et Orly et irriguant notre territoire en seconde couronne. Les deux s'inscrivent en outre dans une logique de desserte de banlieue à banlieue, nettement déficitaire à ce jour sur le territoire métropolitain.



Une nouvelle gare pour le parc des expositions

L'amélioration de la desserte en transport en commun du pôle d'excellence que constituent l'aéroport « Paris-CDG », le parc des expositions, mais aussi Paris Nord 2 et la ZAC Sud CDG est un atout supplémentaire pour nos villes et nos concitoyens. C'est manifestement l'objectif poursuivi par ce projet de métro automatique, rapide, efficace, qui relie ce pôle de développement au cœur de Paris et aux quartiers d'affaires de la région parisienne.

La position de la future station du « parc des expositions » de Villepinte doit être à proximité de la gare RER actuelle, dont le réaménagement reste une exigence, en correspondance avec le RER B, le barreau de Gonesse et les différentes lignes de transport en commun en site propre qui y seront développées, et ce afin d'offrir une desserte optimale de la zone.

Un pôle d'échange majeur pour nos quartiers à « Sevrans-Beaudottes »

Mais ce réseau de transport ne doit pas seulement relier des pôles économiques, il doit aussi participer à la réduction des inégalités, tant territoriales que sociales. Il ne s'agit pas pour notre territoire en accueillant des zones d'excellence de participer au développement économique de l'Île-de-France, sans que les habitants de nos quartiers en soient les principaux bénéficiaires.

Cette offre nouvelle entraînera de profondes modifications du tissu urbain existant et environnant et nécessitera une offre correspondante en termes d'aménagements et d'équipements, que les municipalités ne pourront porter sans un soutien actif de l'État.

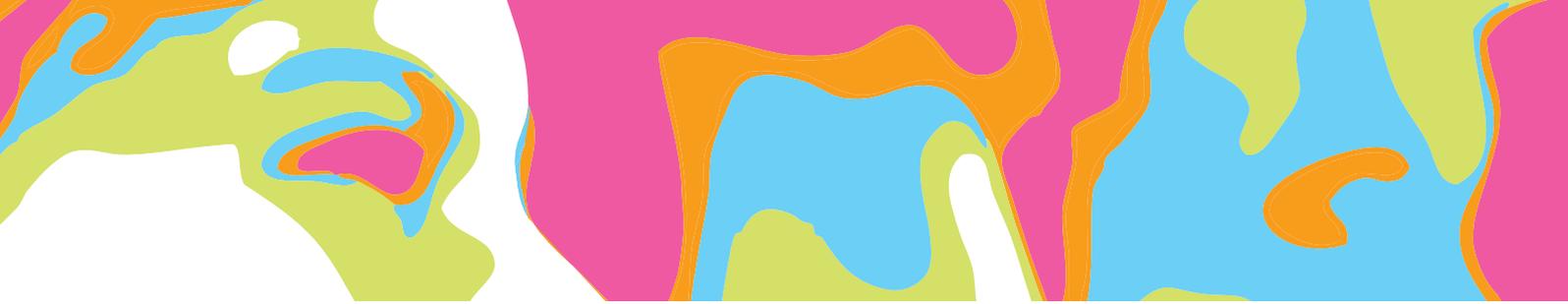
Nous pensons donc que la station envisagée à « Sevrans-Beaudottes » ne doit pas être optionnelle. Elle permet d'assurer une correspondance avec la branche Mitry du RER B et une bonne desserte (visiteurs et personnels) du centre hospitalier Robert Ballanger.

Au croisement de la ligne de bus à haut niveau de service que nous souhaitons implanter à la place de l'actuelle ligne 15, c'est toute la desserte de notre commune qui en est améliorée. Cette nouvelle station permet aussi de porter un regard différent sur le développement des écoquartiers prévus par Sevrans et Villepinte.

La transformation de ligne 15 en bus à haut niveau de service est un véritable enjeu urbain pour la ville de Villepinte.

La ligne de bus 15 est une ligne « mobilien » avec un trafic de 20 000 passagers-jour en moyenne (comptage de 2008). Ce trafic, le plus important de la Seine-Saint-Denis, justifie largement la mise en œuvre d'un bus à haut niveau de service.

La reconstruction du boulevard Ballanger (RD 115) qui accompagnerait ce projet de transport est une opportunité extraordinaire pour notre ville. Une série d'équipements et de projets essentiels borde cette voie : nombreux bâtiments publics, scolaires, culturels, le centre hospitalier intercommunal, le projet d'écoquartier sur les terrains de l'ancienne pépinière, la reconstruction urbaine le long de cet axe, l'accroche de la copropriété du « Parc de la Noue », etc.



Un réseau à prolonger pour mieux irriguer le territoire

Ce projet de métro automatique ne doit pas se terminer aux gares. Le périmètre d'attraction va au-delà des quartiers qui les entourent. Or le maître d'ouvrage reporte sur les collectivités locales le poids des investissements indispensables pour assurer la

bonne irrigation des quartiers plus distants (parcs de stationnement relais aux abords des gares, gares routières et lignes de bus, modes d'accès doux de nature à limiter la place des véhicules particuliers, etc.)

Une attention particulière pour les questions environnementales



Le parc du Sausset

Un dossier d'un millier de pages se veut rassurant quant à la volonté du maître d'ouvrage de « bien faire » dans un contexte sociétal où les aspects environnementaux et le développement durable doivent de plus en plus être parties prenantes du débat.

L'insertion dans le paysage doit retenir notre attention. Le mode viaduc peut avoir du sens et présente des avantages. Il est toutefois des zones où nous devrons être intransigeants et où le passage en tunnel est indispensable. C'est le cas des quartiers urbains existants à Sevran ou des espaces naturels comme le parc de la Poudrerie ou le canal de l'Ourcq.

Un financement qui doit garantir la « bonne fin » et l'exploitation de ce réseau

Il est évident que le « talon d'Achille » de ce projet de métro automatique reste son hypothèse de financement décrite d'une manière très sommaire. Comment croire à sa faisabilité alors qu'il s'inscrit dans une logique libérale pour laquelle la dynamique du marché immobilier doit tout résoudre ? Cette fragilité nécessiterait peut-être un rapprochement de ce projet avec celui d'Arc Express, plus certain, mais qui ne concerne pas pour l'instant notre

territoire. Comment alors ne pas entendre les propositions faites par le président du STIF le 15 novembre dernier ? Il s'agirait d'une part de compléter le projet Arc Express par un arc complémentaire dans l'est parisien et d'autre part, pour assurer la liaison avec l'aéroport, de reprendre le projet CDG-Express, géré cette fois par le STIF avec des gares complémentaires et une tarification traditionnelle.

Des contrats au service du développement territorial

Concernant la signature avec l'État, dans un délai de 18 mois des « contrats de développement territorial », la Municipalité de Villepinte sera attentive à ce que ces contrats répondent à nos exigences et à nos objectifs de développement, tant en termes de

construction de logements, que d'aménagements urbains que nous jugeons indispensables pour accompagner la nouvelle « dynamique » créée par ce développement majeur du transport public sur nos territoires.