

Décembre 2010

## ASSOCIATION SAINT-DENIS & ENVIRONNEMENT



### Qui sommes-nous ?

Saint-Denis & Environnement est une association créée à l'origine pour lutter contre les nuisances de la société Saria. Elle a pour objet la protection de l'environnement, de la qualité du cadre de vie en faveur des espaces publics et des circulations douces.

Ces objectifs ne pouvant pas être atteints sans prendre en compte la sécurité des biens et des personnes, nous avons modifié nos statuts lors de la dernière assemblée générale.

**Plus généralement, l'association s'attache à un urbanisme et un environnement respectueux à l'égard des hommes, elle intervient dans les projets d'aménagement et de développement de la ville et de ses territoires.**

L'association a également pour objet la lutte contre toutes les nuisances et pollutions olfactives, sonores, et sanitaires, concernant l'air, l'eau, le sol.

Elle exerce son action sur le territoire des communes de Plaine Commune, Saint-Ouen et Villeneuve-la-Garenne.

### ASSOCIATION SAINT-DENIS & ENVIRONNEMENT

9, allée Stéphane Mallarmé  
93200 Saint-Denis  
ca@sd-e.org

## Saint-Denis & Environnement, une association ouverte

- Ouverte à la diversité de la population de St-Denis (nous avons relevé 30 nationalités différentes parmi les membres de l'Association ayant porté plainte contre la Saria) ;
- ouverte aux autres associations qui ont des préoccupations voisines.

**L'association Saint-Denis & Environnement a choisi de participer au débat public actuellement ouvert sur les transports en Île-de-France par une contribution commune aux deux projets présentés.**

## 1- Sur la question de la séparation des deux débats

C'est la responsabilité de l'État et de la Région de préparer les transports de demain et de résoudre les problèmes d'aujourd'hui.

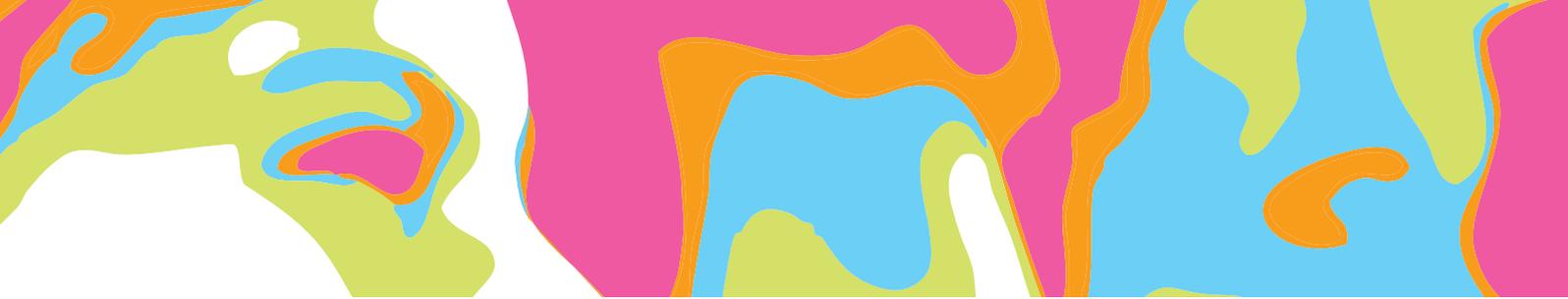
Ni l'État ni la Région ne peuvent mettre la population devant le choix de résoudre les problèmes de maintenant ou de préparer l'avenir. Ils doivent ensemble travailler aux deux sujets.

## 2- Sur la question d'une intervention sur les transports en Île-de-France

Le manque d'investissements récurrent dans les transports publics en Île-de-France doit être dénoncé. Il a conduit à la situation d'insuffisance et d'obsolescence à laquelle les usagers sont confrontés aujourd'hui. Il ne faut pas gager l'avenir en ne prévoyant pas les infrastructures nécessaires à une population à venir.

Les chiffres sont éloquentes : pas d'investissement notable dans les transports publics en Île-de-France depuis les années 60/70 (mis à part la construction de la ligne 14), ni dans l'entretien, ni dans la modernisation des équipements, ni dans le développement du réseau.

Dans le même temps la population francilienne est passée de 8,5 millions dans les années 60 à 11,5 millions d'habitants au dernier recensement. La Seine-Saint-Denis compte aujourd'hui plus d'1,5 millions d'habitants et saint d'enis a dépassé les 100 000, faisant ...



- ... un bond de plus de 13 % entre les deux derniers recensements. Quant à la population salariée de Plaine Commune, elle représente 35 000 personnes aujourd'hui, auxquels il faut rajouter les projets en cours, SFR et ses 8 000 salariés, le campus Condorcet et ses étudiants, et plus proches, les archives nationales qui vont venir sur la ligne 13.

Pendant ce temps les transports, qui n'ont subi aucun changement, sont surchargés, victimes de dysfonctionnements quotidiens et ne remplissent plus la prestation de transports normalement exigée. Au-delà, ils ne prennent pas en considération les besoins actuels et modernes d'une population active et mobile.

### 3- Que sont les transports aujourd'hui ?

Que l'on soit habitant, étudiant, salarié, jeune, vieux... chacun prend et a sa place dans les transports qui servent à toutes les fonctions et les usages de l'existence, le travail, la santé, la culture, le loisir, l'étude, les rencontres...

La mobilité est un des moyens de la liberté de déplacement, les transports en sont l'outil. Cette liberté est entravée par l'inadaptation et l'inadéquation des transports actuels aux besoins, en nombre, en qualité et en diversité de la population.

La cité a de nouvelles composantes, sa densification accélérée, son temps ininterrompu ; les transports doivent intégrer ces nouveaux modes de vie, accompagner et être un des éléments de ces nouvelles pratiques.

### 4- L'état des transports en Seine-Saint-Denis

Aucun transport de proximité (bus, tram, métro) qui ne soit surchargé en Seine-Saint-Denis. Le dimensionnement des transports n'a pas été réalisé dans ce territoire, les usagers sont transportés dans des conditions inadmissibles, voire inhumaines, faisant naître autant de stress, de fatigue, que de haine, de colère...

Une première exigence est de prendre en compte les bonnes mesures pour fixer les besoins de transports. Il faut des transports là où il y a des gens et là où ils vont.

L'exemple de la construction du tramway t1 est à ce titre intéressant, dès son inauguration son utilisation a été 2 fois supérieure à ce qui avait été anticipé, le mettant dans l'impossibilité de répondre aux besoins

de la population et nécessitant des travaux de réparation de ses infrastructures très coûteux, chaque année.

La Seine-Saint-Denis est un département sous équipé en automobiles, les personnes y habitant sont donc très dépendantes des transports publics et n'ont très souvent pas d'autres solutions.

### 5- La situation de la ligne 13

Le désengorgement de la ligne 13 est un enjeu au delà de l'urgence. Cette sur occupation n'est contestée par personne. La prolongation de la ligne 14 ne suffira pas à résoudre ce problème qui va encore s'aggraver avec les programmes de densification menées par la ville et l'arrivée de nouveaux équipements et entreprises (archives nationales...). Doit-on stopper ces projets parce que le transport public est incapable de les prendre en charge ?

### 6- Des exigences en vrac mais "au minimum"

- Les transports en Île-de-France doivent être plus **performants** que la voiture afin que chacun privilégie ce mode. Si pour la Seine-Saint-Denis le transport public est souvent le seul moyen de mobilité, les salariés qui le peuvent – compte tenu de l'indigence du service proposé – choisissent la voiture. L'ambition finale est de réduire le nombre de véhicules. Ce choix doit être librement fait entre des transports publics performants et la voiture.
- Les transports envisagés doivent garantir être les **moins « polluants »**, une réflexion sur la ligne 14 plus consommatrice que le métro sur rail devra être aboutie.

## ARC EXPRESS Carrefour Pleyel Une nécessité pour un quartier enclavé



Pleyel un quartier coupé de Saint-Denis Projet de métro automatique

Des infrastructures nombreuses fragmentant le territoire dyonisien :

	Autoroutes		Couverture du faisceau ferroviaire (projet non financé depuis 30 ans)		Tracé des métros du Grand Paris et d'Arc Express
	Routes nationales, départementales, et locales au service d'une desserte métropolitaine		Passages vers les autres quartiers de Saint-Denis		Saint-Denis Pleyel : projet d'implantation d'une gare TGV
	Voies ferrées		Enclavement du quartier Pleyel		Saint-Denis Pleyel : station de correspondance des métros du Grand Paris et d'Arc Express
	Voies navigables				Correspondance entre le métro Arc express et la ligne 13 du métro et le RER B

- Prendre en compte les usages de la banlieue et particulièrement **les transports de banlieue à banlieue**. S'ils commencent à être couverts par les tramways, ces derniers sont déjà débordés par leur fréquentation, ils vieillissent trop vite. La demande va se renforcer face aux délocalisations en cours des grandes compagnies.

- **La multi modalité** : l'inter modalité entre chaque ligne doit être garantie pour favoriser la plus large offre et les possibilités de destinations.

- **Le confort et la modernité** (accès wifi, services...) les équipements doivent être pensés et conçus pour les usagers. La signalétique doit être simple et facilement accessible. Les messages sonores doivent être fournis en plusieurs langues.

- **La sécurité** des transports est en Seine-Saint-Denis, mais aussi ailleurs, une question majeure qu'il faut savoir traiter, par la présence humaine sans doute mais aussi la propreté qui en est un élément du respect des équipements.

La tarification doit être repensée. Une même destination ne peut pas coûter différemment selon l'utilisation de l'un ou l'autre des transports existant (RER ou métro). Un même titre de transport doit servir pour atteindre sa destination même si plusieurs modes sont utilisés.

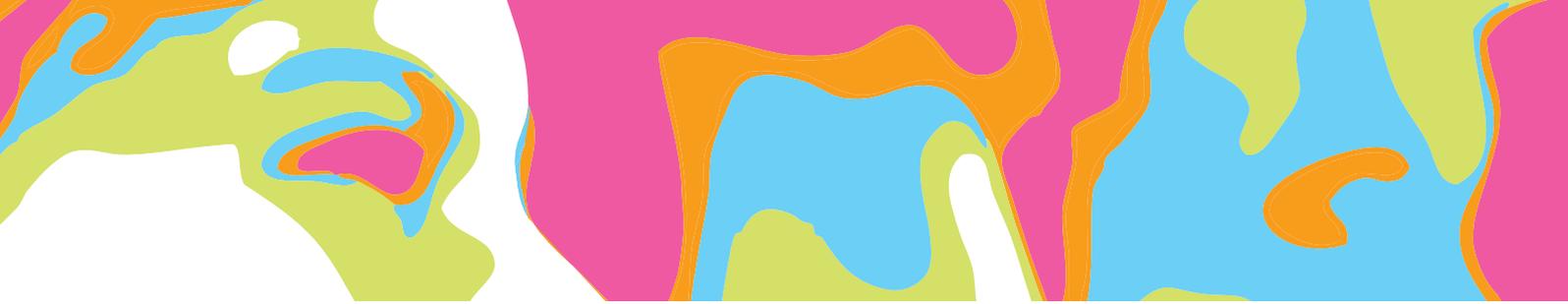
## 7- Les gares

Elles sont le lieu de l'échange et du lien, elles doivent donc répondre à des besoins qui vont au-delà de leur seule fonction d'arrivée et de départ, à l'opposé des haltes prévues pour la tangentielle nord.

De nombreuses gares en Seine-Saint-Denis ne correspondent pas à l'usage attendu et sont sans confort. Inaccessibles aux personnes handicapées, des quais étroits qui mettent les usagers en danger, elles sont sales, parfois en plein vent, et celles du stade de France sont sources d'accidents voyageurs à répétition.

La gare TGV de Saint-Denis doit garantir une liaison avec les lignes 13 et 14 mais aussi avec le RER et la tangentielle. Cette multi modalité sera difficile à organiser compte tenu des distances existantes entre chaque infrastructure. Mais on ne peut admettre ce qui est organisé sur Pierrefitte avec 2 gares éloignées (une pour le RER et une pour la tangentielle) sans véritable liaison facilitée.

L'arrivée d'une gare TGV est un événement pour l'aménagement d'une ville, son impact sur son environnement sera considérable. Il doit donc être anticipé dans toutes ses composantes : son insertion locale dans l'urbain et l'humain. Les nouveaux usages qu'elle crée et son temps d'utilisation qui est ininterrompu.



- Mal relié à Saint-Denis, le **quartier Pleyel est une enclave**, cernée à l'Ouest par la Seine, au nord par l'A86, autoroute aérienne, et à l'Est par le faisceau ferroviaire nord. Pour rejoindre les autres quartiers de la commune, il faut emprunter des passages étroits, entre les échangeurs autoroutiers sous l'A86, ou la rue du Landy, qui plonge sous les voies ferrées.

Un piéton doit parcourir **1,5 kilomètre pour aller de la station de métro Carrefour Pleyel à l'arrêt du RER D Stade-de-France Saint-Denis**, en passant par la rue Pleyel, la rue du Landy et la rue des Cheminots. Avec la couverture du faisceau ferroviaire (prolongement de l'avenue François Mitterrand jusqu'à la rue Francisque Poulbot), la distance serait encore de près de 600 m, soit environ **huit minutes de trajet pour un piéton**.

**La future station Saint-Denis Pleyel**, où

s'arrêteront les métros Arc Express et du Grand Paris, sera localisée au niveau de l'arrêt du RER D Stade-de-France Saint-Denis. Ce **n'est donc pas une station de proximité desservant le quartier Pleyel**. Les usagers de la ligne 13 ne marcheront pas jusqu'à Saint-Denis Pleyel et les salariés et étudiants travaillant sur le site de la future Cité du cinéma en seront éloignés d'un kilomètre. De grandes interrogations planent sur les sources de financements des projets de métros Arc Express et Grand Paris. Dans ces conditions, **le financement de la couverture des voies ferrées à Saint-Denis Pleyel est incertain**.

**Il est impératif que le métro Arc Express desserve la station Carrefour Pleyel**, au même titre que les arrêts du RER D et du RER B. Cette desserte contribuerait à **soulager la ligne 13**, en offrant une alternative à un trajet jusqu'à Saint-Lazare pour les personnes souhaitant se rendre à La Défense ou dans le département des Hauts-de-Seine.

En conclusion l'association Saint-Denis & Environnement souhaite que les pouvoirs publics en charge (État et Région) prennent la mesure des dysfonctionnements actuels des transports et anticipent sur ceux à venir, en construisant, aménageant et gérant des équipements utiles, confortables et modernes.

Il s'agit sans doute d'une exigence fonctionnelle mais au-delà c'est un enjeu de développement durable, moins de voitures dans les villes, c'est moins de pollution, moins d'engorgement et donc une meilleure fluidité.

Saint-Denis défigurée par les infrastructures ferroviaires aura la possibilité de voir s'arrêter les trains qui jusqu'alors ne faisaient que passer bruyamment.

Un projet architectural et d'urbanisation d'une gare, bien pensé, pourra faire le lien entre le quartier Pleyel et la plaine Saint-Denis actuellement divisés.