

CAHIER D'ACTEURS COMMUN AUX DEUX DÉBATS PUBLICS

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

Décembre 2010



La Communauté d'Agglomération du Haut Val-de-Marne, située entre les coteaux de la Marne et le Plateau Briard, regroupe 105 000 habitants et 7 communes :

- Boissy-Saint-Léger,
- Chennevières-sur-Marne,
- Noisieu,
- Ormesson-sur-Marne,
- Le Plessis-Trévisé,
- La Queue-en-Brie,
- Sucy-en-Brie.

Gérant, depuis plus de 20 ans, un réseau de bus spécifique au territoire, elle est devenue Autorité Organisatrice de Proximité, alors qu'elle est en train d'élaborer son Plan Local des Déplacements.

Les projets de métro en rocade envisagés sont situés entre 1,5 km et 4 km à l'Ouest de son territoire.

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU HAUT VAL-DE-MARNE

19, avenue de la Sablière
BP 11

94371 Sucy-en-Brie Cedex

01 56 74 19 00

www.agglo-hautvaldemarne.fr

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU HAUT VAL-DE-MARNE

Une rocade de métro automatique nécessairement en correspondance avec le RER A2

L'offre en transport collectif ainsi que les infrastructures routières n'ont pas été développées au cours des dernières années dans le quart Sud-Est de la Région Parisienne. Ce secteur a pourtant poursuivi son urbanisation dans la même période ce qui explique la situation difficile que connaissent actuellement les habitants du Sud-Est du Val-de-Marne dans leurs déplacements.

La branche A2 du RER est le principal mode lourd desservant cette zone fortement urbanisée.

L'aire d'attractivité directe de cette branche du RER peut être estimée au minimum à **250 000 habitants**, en comptant les communes directement desservies et celles l'utilisant en rabattement, qui s'étend jusqu'à Brie-Comte-Robert en Seine-et-Marne.

Seuls 17 % des habitants du Val-de-Marne utilisent les TC pour leurs déplacements motorisés, soit le taux le plus faible de la Petite Couronne, et plus de 50 % des déplacements sont effectués en voiture.

Le taux de motorisation en **Haut Val-de-Marne** est nettement plus élevé que dans le reste de la Petite Couronne : 35 % des foyers ont 2 voitures, contre 19 % à l'échelle du Val-de-Marne.

La faiblesse de l'usage des TC à l'intérieur du Val-de-Marne s'explique en partie par l'absence de modes lourds en rocade et l'insuffisance de l'offre de transport en commun, particulièrement sur le **Haut Val-de-Marne**.

Du fait de l'absence d'infrastructures routières nouvelles, l'ensemble du secteur est saturé aux heures de pointe, en particulier pour les déplacements Nord-Est/Sud-Ouest.

Les habitants doivent bénéficier d'une correspondance simple et rapide avec le futur métro, la plus proche possible de leur lieu de vie. D'autant que tout ce secteur recèle encore un potentiel de développement non négligeable sur le plan urbain comme sur le plan économique.

Un réseau de transports en commun structuré par le RER

Avec deux gares situées sur le territoire du Haut Val-de-Marne, **la ligne A2 du RER est la principale offre de transport collectif** permettant de se rendre à Paris ou dans l'Ouest parisien, alternative unique à l'usage de la voiture. Elle est parvenue à **saturation** avec plus d'un million de voyageurs par jour, et les incidents à répétition exaspèrent les usagers. En outre, seul un train sur deux dessert la gare terminus de Boissy-Saint-Léger en heures de pointe, allongeant encore des temps de transports déjà trop longs.

Le réseau de bus dépend fortement du RER A, sa fonction première étant le rabattement vers les gares du RER autour desquelles il s'organise. Le réseau de bus RATP ne desservant qu'une partie restreinte de la Communauté, la création d'un réseau de transport particulier, le SITUS, avait été nécessaire. L'effort financier important de la Communauté pour organiser ce réseau est donc fragilisé par les aléas du RER A avec lequel il est en correspondance.

Le TCSP Sucy-Pompadour est un projet très important pour le Val-de-Marne, seule avancée significative en matière de transport en commun pour le Haut Val-de-Marne. Son cadencement prévu de 5 mn aux heures de pointe souligne l'incohérence de l'intervalle de 10 ou 12 mn du RER sur la même période.

Si **le RER E** passe au Nord du territoire du Haut Val-de-Marne, il ne dessert qu'une portion limitée du territoire communautaire.



Un manque d'infrastructures routières pénalisant la circulation des actifs

La déviation de la RN 19 au droit de la ville de Boissy-Saint-Léger est toujours en cours de réalisation. Cet axe qui absorbe une grande part de la circulation du Plateau Briard et de la Seine-et-Marne vers Paris est totalement saturé ce qui conduit à un report du trafic routier au cœur des villes. La **prolongation de la RN 406 jusqu'au Port de Bonneuil** est également toujours attendue d'urgence. Elle permettrait de délester la RD 30 et la RD 60 du trafic poids lourds important qui rejoint le port chaque jour. Enfin, la déviation de la RD4, elle-même saturée, prévue de longue date, n'est toujours pas programmée.

Parallèlement, **l'absence de nouveaux axes de circulation** entre la RN19 et la RD4 et la croissance continue de l'urbanisation et du transport logistique routier à l'est et au sud-est de l'agglomération parisienne entraînent une saturation du réseau routier local (RD111, RD136...). Cela limite aujourd'hui les possibilités de développement économique et humain du territoire et génère de lourdes nuisances pour ses habitants. Les bus en rabattement vers le RER en sont les premières victimes, englués dans les voiries étroites des centres-villes anciens.

Les conséquences des projets Arc Express et du Réseau du Grand Paris pour le Haut Val-de-Marne

Arc Express

Les tracés soumis au Débat Public sont en correspondance avec le RER A2 soit à Champigny/Saint-Maur, soit à Saint-Maur/Créteil, ce qui est un avantage majeur pour le Haut Val-de-Marne. Afin de rapprocher ce futur métro du Haut Val-de-Marne et des zones d'emplois du Port de Bonneuil, le tracé dit « éloigné » (vert) est le plus favorable. Ce seul tracé prévoit une correspondance à Villiers-sur-Marne/Le Plessis-Trévisé.

Grand Paris

Aucune correspondance avec la branche A2 du RER n'est prévue dans le projet soumis au Débat Public. Une gare est envisagée à Créteil l'Echat à l'Ouest du tracé de la ligne RER A, une autre à Champigny Le Plant à l'Est. **Le RER A2 est l'une des seules lignes en radiale avec laquelle le réseau du Grand Paris n'est pas interconnecté.**

L'absence de correspondance du RER A2 avec le réseau du Grand Paris entraînerait un renforcement de la saturation du RER A, les usagers devant passer par le tronçon central pour accéder au réseau du Grand Paris et aller vers les banlieues Nord-Est ou Sud-Ouest. Une hausse de la

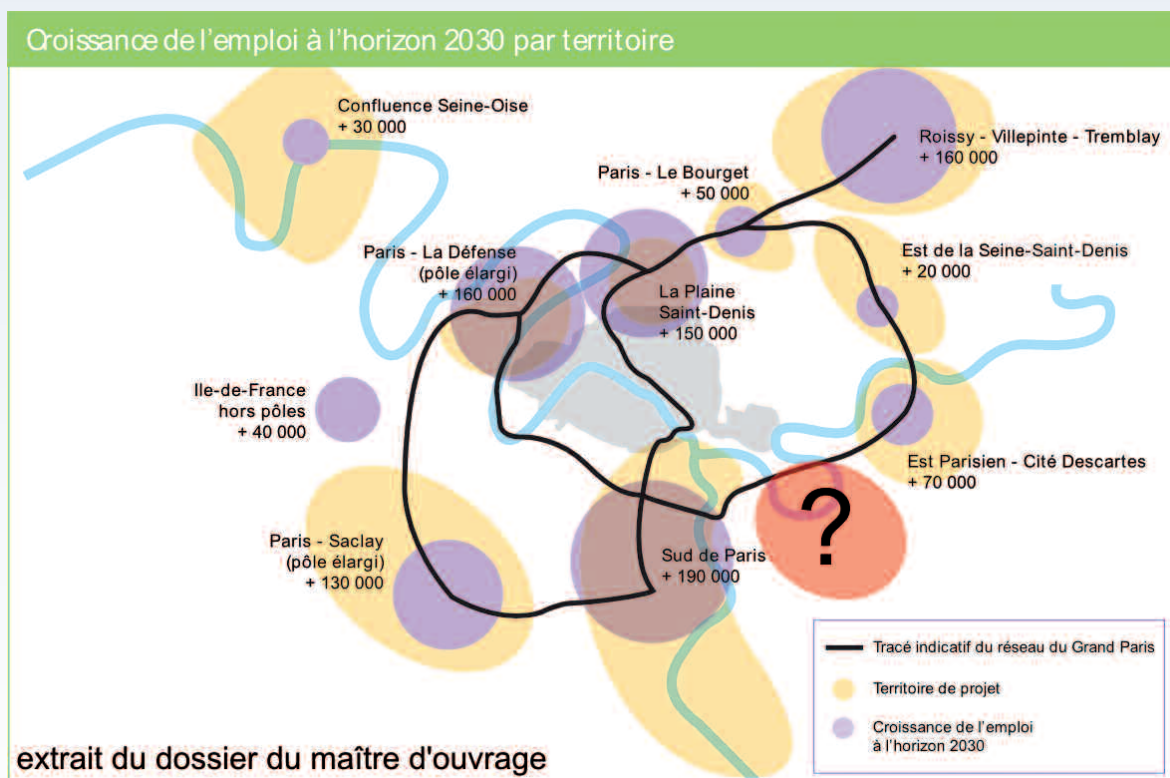
circulation automobile est donc probable, afin d'accéder aux gares de Champigny et Créteil l'Echat.

Le réseau de bus actuel perdrait également une bonne part de sa pertinence ; sa réorientation vers les gares du réseau du Grand Paris tel qu'envisagé semble difficile, dans des milieux urbains fortement contraints.

Un territoire laissé à l'écart du développement économique du Grand Paris ?

Le RER A dessert un bassin d'emploi important et destiné à croître (3 000 salariés sur le Port de Bonneuil). L'absence de correspondance limitera donc le développement des zones d'activités du territoire, et favorisera leur desserte par la voiture individuelle.

Le projet du Grand Paris prévoit de s'appuyer sur de vastes zones de croissance de l'habitation et de l'activité économique. Or, alors que le projet de SDRIF caractérise le Haut Val-de-Marne comme devant être « préservé du risque de marginalisation par rapport aux dynamiques régionales », c'est l'effet inverse qu'engendrera le projet du Grand Paris en l'absence de correspondance avec le RER A.



La correspondance avec le RER A2 : une demande incontournable

La Communauté d'Agglomération du Haut Val-de-Marne :

Se félicite de la réalisation d'un nouveau réseau de métro automatique en région parisienne et de la volonté de renouer avec les grands investissements en matière de transport public ;

Demande, à l'instar des collectivités adhérentes à l'association Orbival, **que les travaux commencent par la partie Sud-Est** du futur réseau, eu égard au retard considérable pris en matière d'infrastructures de transport ;

Estime raisonnable qu'un seul tracé soit retenu à l'issue de la procédure du Débat Public ;

Se félicite que les projets Arc express et Grand Paris prévoient une station à Villiers-sur-Marne/Le Plessis-Trévisé ;

Exige que le tracé final retienne une correspondance avec la branche A2 du RER à une distance raisonnable des gares de Boissy-Saint-Léger et Sucy-Bonneuil ;

Indique sa préférence pour le tracé vert d'Arc Express (tracé « éloigné »), qui envisage une correspondance avec le RER A en gare de Champigny et avec le RER E en gare de Villiers-sur-Marne/Le Plessis-Trévisé ;

Se dit prête à examiner positivement tout tracé alternatif susceptible de rapprocher les habitants du futur réseau, y compris avec un passage par la gare de Sucy-Bonneuil ;

Renouvelle sa demande de renforcement immédiat de la desserte des gares de Sucy-Bonneuil et Boissy-Saint-Léger par la suppression du terminus intermédiaire à la Varenne-Chennevières ;

Demande que le fonctionnement de la ligne A du RER soit rapidement amélioré en matière de régularité des trains et de confort des voyageurs, la mise en chantier d'un nouveau réseau de transport ne devant pas se faire au détriment de l'amélioration des réseaux existants ;

Réclame la mise à l'étude de l'utilisation des voies existantes des branches Est de la grande ceinture ferroviaire, et qui pourrait constituer un complément au futur métro. Ce réseau ferré pourrait desservir le territoire du Haut Val-de-Marne, en le reliant directement au Nord et au Sud de la région Île-de-France.

Réclame également la réalisation de TCSP performants, en particulier sur la RD4 et la RN19, pour permettre le rabattement des usagers du sud-est de l'Île-de-France vers le nouveau réseau de transport lourd.

