

CAHIER D'ACTEURS COMMUN AUX DEUX DÉBATS PUBLICS

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

Janvier 2011

ASSOCIATION DES CASTORS DU JARDIN PARISIEN



Depuis 1996, l'Association des Castors du Jardin Parisien, à L'Hay-les-Roses, forte du soutien de ses 350 adhérents, et soucieuse de créer les conditions d'un développement soutenable, veille à la sauvegarde et à la mise en valeur de l'environnement et à l'amélioration de la qualité de vie sous tous leurs aspects : aménagement du territoire, urbanisme, protection du patrimoine naturel et bâti et des paysages, protection de la faune et de la flore, amélioration du cadre de vie, lutte contre les pollutions et nuisances, particulièrement du réseau autoroutier A6/B6...

ASSOCIATION DES CASTORS DU JARDIN PARISIEN

13, rue Eugène-Clotier
94240 - L'Hay-les-Roses
Tél. : 01 46 86 09 97
asso.castors.lhay@free.fr
<http://asso.castors.lhay.free.fr>

Le prolongement de la ligne de métro 14 vers Orly, en souterrain, est aujourd'hui nécessaire pour désenclaver les quartiers d'habitat collectif du secteur.

L'Hay-les-Roses, ville de 30 000 habitants se trouve située au Sud de la Porte d'Italie dont elle n'est distante que de 5 km dans le département du Val de Marne. Elle fait partie de la Communauté d'Agglomération du Val de Bièvre avec les villes d'Arcueil, Vuillejuif, Gentilly, Cachan, Fresnes, Le Kremlin-Bicêtre.

Cette zone, dense et peuplée, comprend plusieurs grands quartiers d'habitat social (plus de 40 000 habitants).

L'Hay-les-Roses accueille 902 établissements économiques sur son territoire. Parmi ces établissements, les secteurs d'activités liés aux commerces et à l'immobilier sont prédominants : respectivement 21,4 % et 20 % de l'ensemble des établissements.

En 2002 (source CAVB), on dénombrait 5 380 emplois environ sur le territoire communal. Le taux d'emplois de L'Hay-les-Roses est par ailleurs un des plus faibles du département et se situe très en deçà de la moyenne du Val-de-Marne. Il est d'environ 0,35 %.

Les déplacements domicile-travail

Les 9/10^e des actifs travaillent à l'extérieur de la commune, dont près de 60 % en dehors du département, conséquence de la situation de L'Hay-les-Roses, en limite du département.

Les modes de transport

La voiture particulière est le mode de transport le plus utilisé par les actifs L'Hayssiens pour se rendre au travail (53 %).

La part des transports en commun est plus faible à L'Hay-les-Roses (27 %) que dans l'ensemble du Val-de-Marne où ils représentent plus de 34 % des modes de transport utilisés.

Cette tendance s'explique certainement par l'absence de transport ferré sur le territoire communal.

Elle constitue une des zones de la première couronne les moins bien desservies par les transports collectifs.

Localement, améliorer et développer les transports en commun correspond à une nécessité pour contribuer à la décongestion des axes nationaux (RN7), départementaux et autoroutiers (A6/A86), constituants des points noirs du trafic routier dans notre secteur.

La commune de L'Haÿ-les-Roses est traversée par l'Autoroute A6 et elle est « tangente » par des grands axes nationaux ou régionaux, tels que la RN7 et la RN20 pour les axes Nord-Sud et l'A 86, pour l'axe Est-Ouest.

L'autoroute A6 est un élément de communication qui ignore totalement le contexte. Il pèse très lourdement sur le territoire qu'il traverse, à cause des nuisances phoniques, chimiques et de l'effet de coupure qu'il génère.

Par ailleurs, sur L'Haÿ-les-Roses le phénomène de coupure est particulièrement sensible du fait du passage en hauteur (surélevé par le mur « antibruit » en béton) de l'ouvrage et de son exceptionnelle largeur (4 x 3 voies).

Concernant les axes départementaux, la commune est desservie par deux principales voies Nord-Sud (RD 126 bis et RD 57 2a/RD 126) et plusieurs voies Est-Ouest (D57e/D 126/RD 60, RD 74 et RD 57/RD 55).

Les voies départementales Ouest-Est ont un tracé plus complexe parfois étroit et traversant le centre ancien. La circulation y est compliquée et provoque des embouteillages qui paralysent parfois la vie du centre-ville. Le gabarit et la complexité du tracé ne sont pas adaptés à une circulation de transit : ces voies de circulation rendent par endroit difficiles les déplacements piétons.

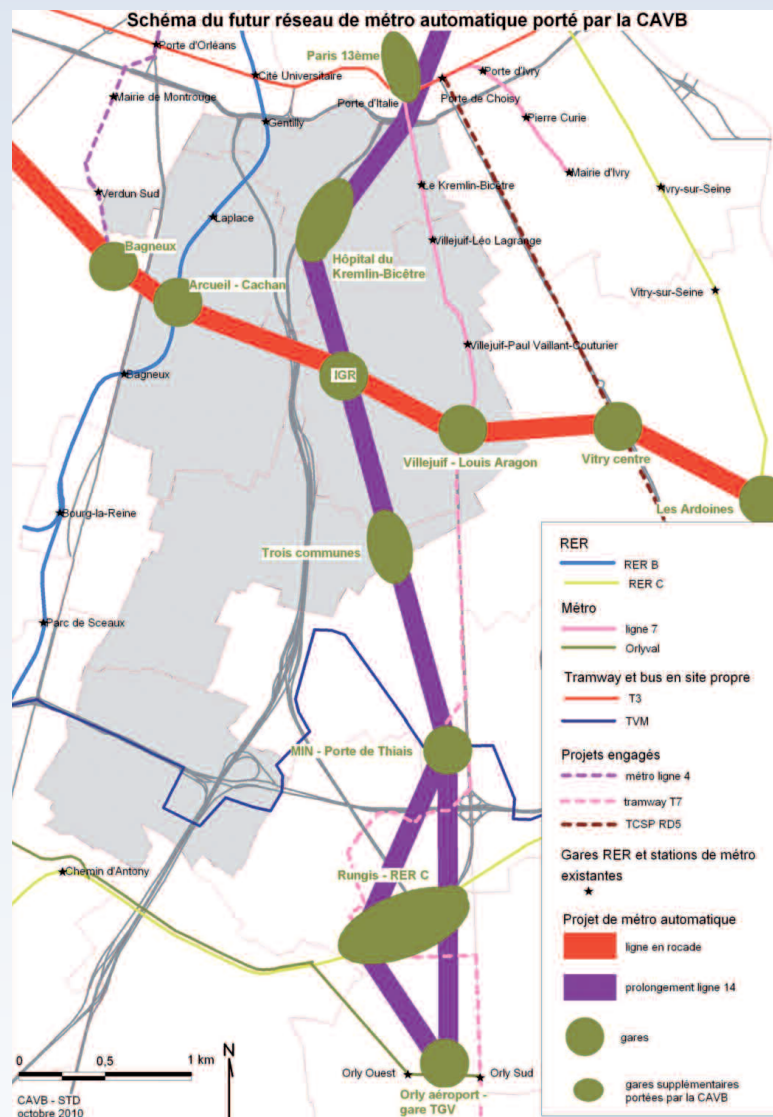
Notre contribution est volontairement restrictive territorialement

La décision de limiter volontairement notre contribution a été prise en fonction de notre secteur d'influence associative sur le territoire de la Communauté d'Agglomération du val de Bièvre (particulièrement

L'Haÿ-les-Roses) et l'opportunité de la proposition de prolongement de la ligne de métro 14.

Sur le plan global des deux projets, en débat public, nous sommes en parfait accord avec les analyses de l'association Île-de-France Environnement, dont nous sommes adhérents, ainsi que celles de la Communauté d'agglomération du Val de Bièvre.

Nous soutenons le schéma de prolongement de la ligne 14 proposé par la CAVB et le Rassemblement des Collectivités pour le prolongement de la ligne 14.



Deux stations doivent être impérativement ajoutées dans le projet de prolongement de la ligne 14.

Deux stations doivent être impérativement ajoutées :

1 - Villejuif - l'Haÿ - Chevilly : desserte des 13 000 habitants des grands ensembles d'habitat social (Les Lozaites, Lebon, Lallier - Paul Hochart, Les Sorbiers - Saussaie), en cours de réhabilitation et des 1 000 emplois de la zone d'activités de l'Épi d'Or, meilleure accessibilité pour les populations aux emplois du Pôle d'Orly ;

2 - Pont de Rungis ou SILIC - La Fraternelle : connexion au RER C et au barreau d'Interconnexion Sud TGV, desserte des 18 000 emplois de la SILIC (en fort développement), accompagnement de la mutation du SENIA dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National ORSA.

Le mode souterrain est impératif, pour ne pas aggraver la coupure urbaine et les nuisances déjà largement supportées par les habitants.

Après avoir pris connaissance de l'Évaluation Stratégique Environnementale du Réseau de Métro Automatique du projet Grand Paris (page 312), l'Association tient à marquer son refus catégorique d'un mode aérien le « long de l'autoroute A6 », au-dessus de notre secteur !

Cela réduirait à néant le travail et les luttes en cours, depuis des décennies, pour atténuer la fracture urbaine de notre commune et contre les pollutions sonores et chimiques, critiques pour les populations riveraines.

Le secteur du Jardin Parisien est marqué par la présence des 14 voies de l'autoroute (A6/B6) qui créent une véritable coupure, perturbent les déplacements locaux et polluent gravement les 15 000 riverains concernés (nuisances sonores et chimiques).

Nous ne pouvons pas accepter le passage du métro en viaduc, au-dessus de nos têtes, entre l'IGR et le MIN de Rungis, et les nuisances supplémentaires qui en découleraient.

De plus, ce serait un projet très coûteux, car il implique le déplacement du mur en béton actuel (850 m de long, le plus haut d'Europe !) et, contrairement à ce qui est écrit dans le projet, il n'y a pas d'emprises foncières disponibles après ce mur !

Analyse globale des deux projets : les deux projets ont des objectifs qui se doivent d'être complémentaires

Le tracé et les stations d'Orbival sont repris pour l'essentiel dans les deux projets Arc Express et Grand Paris. Ces deux projets ne s'opposent pas. Ils sont nécessaires et complémentaires.

Nous souhaitons qu'ils convergent en un seul projet.

Ils satisferaient des besoins exprimés de longue date par les usagers. Leur réalisation permettrait un désengorgement des réseaux actuels, tant dans Paris que sur ce secteur du Val-de-Marne, où les lignes existantes, comme la branche Kremlin-Bicêtre - Villejuif de la ligne 7 et le RER B, sont saturées.

Aspects financiers : il sera important de maîtriser la participation fiscale des contribuables à la prise en charge du projet

Le financement du projet Arc Express est inclus dans le plan régional de mobilisation des transports mis au point en accord entre la Région, la Ville de Paris et les départements.

Le coût du projet de réseau Grand Paris est 2,5 fois plus élevé que celui d'Arc Express. Son financement est basé sur des emprunts à long terme dont le remboursement est conditionné en majeure partie par les revenus à tirer des aménagements à réaliser autour des gares du réseau, donc qui ne seront perçus qu'au fur et à mesure de la réalisation du réseau.

Nous ne cachons pas notre réserve face au financement hypothétique du projet Société Grand Paris susceptible d'entraîner une dérive spéculative autour des points stratégiques. ...

- Il est probable que l'État sera amené à participer au financement si celui-ci n'est pas à la hauteur des prévisions. **Les deux projets relèvent de deux conceptions différentes mais se rejoignent pour l'essentiel, il ne doit pas y avoir concurrence entre eux mais fusion des énergies et des moyens techniques pour l'amélioration du déplacement des Franciliens.**

Il faut donc ne retenir que les liaisons les plus importantes et leur affecter une priorité de réalisation qui conditionnera le calendrier des travaux et leur financement.

- **première priorité à une rocade unique de petite couronne de type Arc Express** (distance entre gares de 1 à 1,5 km) passant par Villejuif, Issy-les-Moulineaux, Nanterre-La Défense, Saint-Denis, Bobigny, Val d'Europe et Champigny ;
- **seconde priorité au prolongement de la ligne de métro 14, en souterrain, au sud vers Villejuif, Orly et Massy**, avec deux stations impératives : Villejuif - L'Hay-les-Roses - Chevilly-Larue et Pont de Rungis ou SILIC.

CONCLUSIONS

1 - Il faut retenir les liaisons les plus importantes et leur affecter une priorité : une rocade unique de petite couronne type Arc Express et Grand Paris.

2 - Pour les l'Hayssiens, Villejuifois, Chevillais : prolongement de la ligne de métro 14, en **souterrain**, entre Gustave-Roussy et Orly, avec deux arrêts supplémentaires aux carrefours des trois communes et au pont de Rungis (ou SILIC).

Non à un coûteux et polluant viaduc au-dessus de nos têtes, comme il est évoqué dans le projet du Grand Paris (liaison directe IGR - Orly sans arrêt intermédiaire).

Nous supportons déjà la coupure du réseau autoroutier A6/B6 et toutes ses pollutions (sonores et chimiques).