



Association agréée au titre de l'Article L.141.1 du Code de l'Environnement

L'association des Gournaysiens pour la préservation de l'environnement et de votre cadre de vie.

Siège soc : 3, rue de la rotonde 93460 Gournay-sur-Marne.
Téléphone : 06.07.41.10.87 **E-mail : c.lattaud@numericable.com**
Site internet : www.gournayenvironnement.org

REACTIONS DU COLLECTIF A103

par rapport aux

PROJETS DE TRANSPORTS COLLECTIFS FRANCILIENS GRAND PARIS, ARC EXPRESS, RER E (EOLE)

A l'initiative de **Gournay Environnement**, le 07 février 2005, se sont réunies diverses Associations concernées directement ou indirectement par le projet de la DREIF intitulé : « **Elaboration de scénarios d'aménagement du système de transport entre Marne-la-Vallée et le coeur de la Seine-Saint-Denis** ». L'objectif de cette assemblée était de définir une position commune et d'aboutir à la création d'un Collectif dit « **Collectif A103** » (cf. **Annexe 1**).

Le Collectif est conscient des déséquilibres actuels en matière d'emplois, de logements et de démographie entre l'est et l'ouest de la région capitale. Le désenclavement de l'est de la Seine-Saint-Denis, où un développement de pôles urbains offrirait des emplois locaux et réduirait les inégalités sociales, devient une priorité. Il faut agir pour l'**élaboration des scénarii d'aménagement du système de transports**, mais en **préservant la qualité de l'environnement et de vie des franciliens** : en effet, les autoroutes accentuent les effets de la pollution (air, bruit, émission de gaz à effet de serre...) et font augmenter le trafic des véhicules (insécurité, consommation d'énergie...). Le SDRIF, voté en septembre 2008 par la Région, préconisait des projets de transports en commun pour le désenclavement de ce secteur. Entre temps, le Conseil d'Etat en septembre 2010 n'a pas entériné ce SDRIF auquel il reproche son manque d'ambition.

Projet du Grand Paris :

Le projet de loi relatif au Grand Paris (RGP) a été adopté les 26 et 28 mai 2010 successivement par l'Assemblée et le Sénat.

L'ambition du projet du RGP (métro automatique essentiellement souterrain) porté par la Société du Grand Paris est de relier entre eux les pôles de développement économique, c'est-à-dire de désengorger Paris en déplaçant son centre de gravité vers des pôles d'activité en banlieue et de rendre ses transports plus attractifs pour les millions d'usagers quotidiens. En effet, 70 % des trajets dans la région Ile-de-France sont effectués de banlieue à banlieue, aussi il paraît utile et nécessaire de concevoir un nouveau schéma de

transport : relié aux gares et aux aéroports, il permettra d'accéder plus confortablement et plus vite aux centres stratégiques, économiques, financiers et scientifiques de la Région capitale.

L'est de la Seine-Saint-Denis est constitué de zones d'habitats denses sans transport adéquat.

Le projet du **RGP** propose, pour l'est du département, des liaisons rapides depuis Clichy-Montfermeil et l'aéroport du Bourget au nord, et vers la cité Descartes au sud, sans évoquer les gares intermédiaires et surtout les maillages avec les réseaux existants (RER B à Sevrans-Livry et Sevrans-Beaudottes, RER E à Chelles, RER A à Noisy-Champs). Depuis, ce maillage entre RER, gares et aéroports a été présenté dans ce projet.

Pour le « Collectif A103 » :

- **la réalisation d'un réseau de transport lourd, pour partie à créer mais utilisant au maximum l'existant, est souhaitable.**
- **la « double boucle du RGP » qui doit permettre de désengorger le cœur de Paris ne permet pas de résoudre à elle seule la grave question des déplacements de banlieue à banlieue ; les Franciliens ont besoin de liaisons banlieue - banlieue qui desservent vraiment les populations, sans oublier la création de parkings de stationnement à proximité des gares.**
- le coût du projet **RGP**, s'élève à 23,5 milliards d'euros : **les modalités de financement** qui relèvent d'emprunts à long terme lancés par la Société du Grand Paris et éventuellement d'une aide complémentaire de l'Etat supportée par les contribuables, **demeurent sujet à caution !!...**

Projet de l'Arc Express :

Porté par le Président Jean-Paul Huchon et lancé par la Région Ile-de-France en 2007, **Arc Express (AE) est un projet de métro automatique sur fer, de rocade en petite couronne : il reliera des villes de banlieue entre elles, sans avoir à passer par Paris.** Majoritairement souterrain, **Arc Express** comportera environ 40 stations, en correspondance avec un grand nombre de lignes de transport en commun existantes ou en projet : métros, RER, transiliens, tramways ou bus. Il permettra ainsi de développer de nouvelles possibilités de correspondances pour les territoires nord et sud de l'Ile-de-France particulièrement mal desservis.

Pour le « Collectif A103 » :

- **l'AE pourrait apporter une amélioration de la vie quotidienne des franciliens de petite et même de grande couronne** travaillant dans le cœur de la Seine-Saint-Denis. Le maillage des RER radiaux, des lignes de métro et des projets de transports publics régionaux permettrait de désengorger les lignes RER et métro de la capitale.
- le coût du projet **AE**, 2,5 fois moins élevé que celui du **RGP**, serait inclus dans le plan régional des transports et supporté par la Région, la ville de Paris et les départements.

Projet de l'Atelier international du Grand Paris (architectes - urbanistes) :

Après avoir été marginalisées par l'ancien secrétaire d'Etat au développement de la Région capitale Christian Blanc, le 17 novembre 2010, **dix équipes d'architectes et d'urbanistes de l'Atelier international du Grand Paris** (Jean Nouvel, Christian de Portzamparc, Roland Castro, Yves Lion, David Mangin...) **ont défendu une nouvelle approche de la mobilité sur le territoire métropolitain, à l'opposé du projet RGP.** Ce projet réalise la **synthèse entre les projets opposés Arc Express et RGP et s'appuie sur un troisième schéma posant comme principes :**

- réaliser un maillage de l'ensemble des réseaux, en développant les interconnexions
- desservir tous les territoires sans exclusion
- s'appuyer sur les infrastructures ferroviaires et routières existantes en privilégiant autant que possible le passage à l'air libre.

« Construire sur du routier, c'est possible, cela permet d'avoir des gares connectées au réseau routier ». Aussi, ce projet "grand métro du Grand Paris" qui prévoit **24 lignes de transports**, pour un coût de 25 milliards d'euros équivalent à celui du RGP, **optimise le réseau existant, développe l'interconnexion, met en place de nouvelles lignes afin de desservir tous les territoires des petite et grande couronnes.**

Ce projet prévoit la **création de trois nouvelles lignes express à l'air libre sur des structures existantes pour relier 28 pôles d'échange et des gares TGV.** Par exemple : à l'ouest de Paris, une nouvelle ligne vers Versailles utilise celle d'un train de banlieue, passe à la Défense et ensuite Nanterre où elle est construite en aérien sur l'A 86 jusqu'au Bourget, puis sur l'autoroute A1 jusqu'à Roissy. A l'est, une ligne nouvelle part du Bourget et gagne Champigny sur des voies ferrées qu'il faudra rénover. Au sud, la desserte du plateau de Saclay est également envisagée.

Ce programme des architectes - urbanistes prévoit de **nouvelles lignes en souterrain programmées dans les zones densément habitées.** Ces lignes de métro souterraines reprennent plus ou moins les tracés du projet **AE** au sud et au nord de Paris, ainsi que la ligne prévue par le projet du **RGP** à l'est desservant les secteurs enclavés de Clichy-Montfermeil.

Pour le « Collectif A103 » :

Ce projet a retenu l'attention de l'Etat qui l'étudie actuellement : il aurait pour **avantage de désenclaver toute l'Ile-de-France et permettrait un plus juste équilibre entre zones d'habitation et zones économiques.** Il faut en effet noter que beaucoup d'entreprises auraient alors tendance à s'installer près des pôles de transport.

Toutefois, comme le préconise le projet des architectes - urbanistes, **il apparaît indispensable de s'appuyer sur l'existant, telle la ligne de Grande Ceinture SNCF.** En effet, entre le Bourget et Champigny, cette ligne utilisée essentiellement pour le transport de fret durant la nuit, passe au cœur des villes de Bobigny, Noisy le Sec, Villemomble, Neuilly Plaisance, Neuilly - sur - Marne. Pour alléger le trafic, **des trains Grandes lignes l'utilisent également occasionnellement**, notamment lors de grands départs. **Cette ligne SNCF offre de nombreuses possibilités de correspondance**, notamment à Noisy - le - Sec avec le RER E et à Bry - sur - Marne avec le RER A. Passant au pied du Plateau d'Avron, elle pourrait être rapidement opérationnelle avec quelques aménagements à moindre coût, s'agissant d'une ligne existante et à l'air libre ; elle répondrait ainsi aux besoins quotidiens de près de 120 000

habitants entre Noisy - le - Sec et Champigny. **Cette ligne de Grande Ceinture répond tout à fait à l'attente des habitants de ce secteur.**

Il faut noter que le **Conseil général de la Seine Saint Denis s'est bien prononcé pour un circuit « souterrain » au tracé proche de cette ligne**, mais ce n'est qu'un projet entraînant des coûts exorbitants et seulement réalisable à long terme.

Position du « Collectif A103 » sur le projet du tracé de l'A103 à l'est de la Seine-Saint-Denis :

Il rappelle sa demande d'abandon du projet de l' A103 et de toute étude visant à **utiliser le tracé projeté pour y faire passer tout système de transport incluant « voie express ou boulevard urbain ».**

Par ailleurs, il préconise :

- la mise en place d'une **coordination structurée entre les villes de Seine - Saint - Denis concernées directement par le projet de l' A103, avec une priorité absolue aux transports urbains** qui par rapport aux nuisances automobiles sont largement inférieures ; en particulier, **création d'un réseau dense d'autobus de rocade destiné à desservir les gares RER**, avec éventuellement l'utilisation des réserves foncières du tracé A103 respectant en priorité un parfait équilibre entre espaces verts et transports urbains.
- une étude montrant la possibilité de **fusionner les deux tracés RGP/AE presque parallèles et très proches**, Neuilly Hôpitaux – Noisy le Grand Mont d'Est - Champigny / Chelles Gournay - Cité Descartes – Noisy Champs - Villiers sur Marne - Champigny, dans un secteur qui touche le moins l'environnement de la région sud-est.
- **pour les réseaux RGP/AE, fusionnés ou non, la traversée de la Marne en souterrain, en dehors de la Haute Ile. Si la Grande Ceinture est utilisée, toute traversée n'a plus lieu d'être** et le problème ne se pose plus.
- **l'absence d'impact de ces différents projets sur la biodiversité.**
- **l'application de la Charte du Collectif Haute Ile 2010 - Est Nocéen** (Collectif créé en 2000 et regroupant une **dizaine d'associations (cf. Annexe2)** qui engage les associations signataires sur deux points essentiels :
 - **s'opposer à tout projet d'aménagement de l'est nocéen, dès lors qu'il prévoit la suppression d'espaces naturels à Neuilly-sur-Marne,**
 - **préserver la biodiversité existante sur les espaces naturels** dont le parc des 33ha (Parc du Croissant Vert) au nord de Maison Blanche et sa Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Floristique et Faunistique (ZNIEFF) au nord-est de ce Parc. Ces espaces naturels possèdent la **même diversité biologique que la Haute Ile ; ces terrains** qui appartiennent à l'Etablissement de Santé de Ville Evrard, **que la ville de Neuilly-sur-Marne souhaite acquérir pour y implanter son projet d'aménagement urbain, doivent en priorité être préservés afin de protéger la biodiversité existante de toute urbanisation outrancière.**

Il s'interroge sur l'impact de la réalisation du réseau AE sur la biodiversité de ces espaces naturels, sachant qu'un « projet d'aménagement d'envergure prévoit un écoquartier de 130 ha sur les Hôpitaux avec + 10 000 habitants en 2025 au cœur de leur centralité » !!! ??...

Il s'inquiète de la volonté de Neuilly-sur-Marne d' « inscrire en aérien certains tronçons de la future rocade et du barreau complémentaire » pour relier le secteur des Hôpitaux et le futur tracé du RGP.

Il redoute, dans une zone reconnue à fortes crues, **la construction innovante d'une cité lacustre à Neuilly-sur-Marne.**

Conclusion :

L'étude des **projets de désenclavement de toute l'Ile-de-France** doit être réalisée dans une concertation harmonieuse de toutes les parties (Etat, Région, techniciens, associations et habitants) et permettre un juste **équilibre entre zones d'habitation, zones économiques et espaces verts**. Elle doit impérativement tenir compte du dossier d'évaluation environnementale élaboré avec le concours des **associations de protection de l'environnement**, mettant en valeur les principes du développement durable.

Les transports doivent être au service de l'aménagement des territoires.

Pour le « **Collectif A103** », la « **double boucle du RGP** » à elle seule **ne permet pas de désengorger le cœur de Paris** et de résoudre le grave problème des déplacements de banlieue à banlieue. Aussi demande-t-il **qu'une synthèse, entre projets RGP et AE qui paraissent complémentaires, soit réalisée et intègre la proposition fort intéressante des architectes - urbanistes.**

A l'est de la Seine-Saint-Denis, le « **Collectif A103** » renouvelle sa demande d'**abandon du projet de l'A103 et de tout système de transport incluant « voie express ou boulevard urbain »** et souhaite **que les réserves foncières du dit tracé soient restituées aux communes pour être intégrées dans leur PLU.**

La fusion des deux tracés RGP/AE, presque parallèles et très proches, paraît être une évidence : elle doit être réalisée en y apportant le **complément de la Grande Ceinture aux voyageurs.**

Le « **Collectif A103** » réaffirme son **opposition au projet d'aménagement de l'est nocéen, dès lors qu'il prévoit une super - urbanisation entraînant la suppression d'espaces naturels et leur biodiversité, notamment à Neuilly-sur-Marne.**

La **Trame Verte** doit être maintenue dans son intégralité.

Annexe 1 :

Les **Associations Gagny Environnement, UFC Que Choisir, Gournay Environnement, ARPV (*) , ADSEPA Plateau d'Avron (*) , Association des Bords de Marne Champs-sur-Marne, ANCA (*) , ADTC Est Parisien (*) , Les Jones marins Le Perreux-sur-Marne**, toutes concernées sous différents aspects par la réouverture du dossier du projet de l'A103, après avoir développé les points communs sur la base de considérations d'ordre général, ont alors exposé le problème spécifique à leur ville. Le 04 avril 2005, les représentants des Associations ont signé la « **Charte du Collectif A103** » qui formalisait la volonté du « **Collectif A103** »:

= de s'opposer formellement au projet de réalisation de l'autoroute urbaine A103 ou de toute voie de substitution type « voie express » ou « boulevard urbain » notamment sur le tracé du dit projet autoroutier..

= de voir se développer des solutions alternatives de type transports collectifs en radial, mais également en tangentiel.

= de préserver les espaces naturels de la Coulée Verte d'intérêt régional en Seine-Saint-Denis.

= de voir appliquer les modalités de partenariat et de concertation légales (Charte de l'Environnement - Convention d'Aarhus) dans l'élaboration et le suivi de tout projet ultérieur.

Par les actions conjointement menées par les associations du « **Collectif A103** » sur le tracé du projet A103, le **Parc départemental de la Haute-Ile, à Neuilly-sur-Marne, a été classé Natura 2000**, label européen décerné en 2006 à la Seine-Saint-Denis. Rappelons que « le réseau Natura 2000 a pour objectif de contribuer à préserver la diversité biologique sur le territoire de l'Union européenne ». Ce Parc de découverte de la nature, situé entre une boucle de la Marne et le canal de Chelles, ouvert au public le 28 février 2008, s'étend sur 65 hectares : il est inscrit dans l'inventaire des ZNIEFF dont l'étude sur la biodiversité a été développée par l'ANCA et rentre dans les objectifs du **Schéma Vert Départemental** : préservation et valorisation d'un réservoir de biodiversité original au sein de notre département fortement urbanisé, mise en valeur du patrimoine archéologique.

Par conséquent, ce classement en Natura 2000 de la Haute Ile devrait avoir pour effet de protéger ce site de tout projet autoroutier !!

De plus, la disparition des champs d'expansion naturels des crues augmente la vulnérabilité de la zone urbaine, aussi le site de la Haute Ile est et doit rester une zone d'expansion des crues pour la protection des villes de Neuilly-sur-Marne et Gournay-sur-Marne.

Le passage de l'A103 sur ce Parc n'engendrerait que bruit et pollution et nuirait à la qualité de vie des Gournaysiens exposés aux vents d'ouest dominants. Ces arguments nous amènent à constater que tout tracé autoroutier ou transport en commun sur la Haute Ile ou à ses abords est effectivement inconcevable.

Annexe 2 :

Le Collectif Haute Ile 2010 - Est Nocéen regroupe une **dizaine d'associations dont Environnement 93, Gagny Environnement, ADSEPA Plateau d'Avron (*) , Gournay Environnement, ANCA (*), CORIF (*), UFC Que Choisir, ARPV (*), Association des Bords de Marne Champs-sur-Marne, ADTC Est Parisien (*)**.

(*) **ARPV**, Association des résidents du Parc de Villefix

(*) **ADSEPA**, Association de défense et de sauvegarde de l'environnement du Plateau d'Avron

(*) **ANCA**, Association des naturalistes des Coteaux d'Avron

(*) **ADTC**, Association pour le développement des transports en commun

(*) **CORIF**, Centre ornithologique d'Ile - de - France

L'association des Gournaysiens pour la préservation de l'environnement et de votre cadre de vie.

Siège soc : 3, rue de la rotonde 93460 Gournay-sur-Marne.
Téléphone : 06.07.41.10.87 **E-mail : c.lattaud@numericable.com**
Site internet : www.gournayenvironnement.org