

## Seine-Aval - Table ronde

### *a) Les difficultés particulières du trafic ferroviaire en Ile de France*

Une partie des difficultés du trafic ferroviaire en Ile de France proviennent du mode de gestion du réseau en région Parisienne. A titre d'exemple, trois autorités organisatrices de transports (AOT) gèrent le cadencement entre Paris et Mantes : le STIF jusqu'à Mantes et les deux conseils régionaux normands au delà. Il en est de même sur Paris Beauvais. Ces lignes convergent toutes sur la gare Saint Lazare qui voit passer 450.000 voyageurs par jour et qui est totalement saturée. La mise au point du moindre projet s'inscrit dans ce paysage institutionnel, complexe, et quotidien, difficile.

Le SDRIF densifie les zones urbanisée et le STIF lance des projets à Paris et en première couronne. Mais la deuxième couronne reste le parent pauvre. Pourtant le renchérissement du prix du logement entraîne l'étalement urbain. Il y a maintenant des comités d'axe dans l'Oise, à Gisors et même à Rouen, qui sont devenus la banlieue de Paris. Le Val d'Oise a une demande de transport en bus en milieu rural auquel le STIF contribue peu. Or les plus démunis ont besoin du service public et de la proximité des transports en commun. La circulation de millions de gens chaque jour, toujours plus loin, n'est plus crédible. Elle génère de grands embouteillages et un surcoût pour la collectivité

Autre exemple : la multiplication par cinq en trente ans de la population de 3.500 habitants d'Éragny. Bien desservie par deux gares donnant accès à Saint Lazare et au RER A, cette desserte pose des problèmes du fait des liaisons difficiles avec le département voisin des Yvelines, dans un contexte où le bouclage, annoncé et attendu de la rocade autoroutière de la « Francilienne » joue l'arlésienne. Par ailleurs, le cadencement du RER A n'est pas assuré. Or une desserte améliorée de Pontoise et de Saint-Ouen l'Aumône sont vitaux pour des questions de rééquilibrage urbain et économique, mais aussi pour le transport des usagers dans de bonnes conditions.

Les schémas directeurs des lignes B, C et D du RER sont déjà réalisés et celui de la ligne A est engagé. Jusqu'alors, le transport a été traité après que l'habitat et l'emploi eussent déjà été localisés. Mais désormais, le SDRIF détermine les zones de développement prioritaires en fonction des capacités de transport.

L'intercommunication entre la partie SNCF et la partie RATP de la ligne B est en cours de solution : les deux réglementations de sécurité font l'objet de formation des agents afin qu'ils puissent aller en continu d'un bout à l'autre de la ligne. Pour la ligne A, c'est la réalisation du prolongement d'EOLE à l'Ouest qui va dégager de la capacité. Le retournement des rames à la Défense est en cours d'examen : il est techniquement possible, mais la robustesse du dispositif est à vérifier. Paris Saint Lazare a des quais courts et n'accepte pas les rames MIN 2N du RER A qui sont trop longues. Ce qui exige de nouvelles automotrices franciliennes ; elles commenceront à être livrées fin 2009. Ceci a des conséquences sur RFF : travaux d'électrification, hauteurs de quai, qui engendrent des discussions sur l'ordre des priorités.

### *b) Les difficultés de l'intermodalité en Ile de France*

Le Conseil général des Yvelines cible l'intermodalité dans son plan de transport et il accompagne en conséquence les collectivités territoriales par des financements croisés avec ceux du STIF et du CRIF. La transformation des gares constitue des projets longs et lourds, en montants et en délais. La communauté d'agglomération a compétence sur le transport, le stationnement et l'aménagement. Le conseil général cible plutôt les liaisons bus sur routes ; il renforce en conséquence essentiellement le volet routier des pôles gares.

Sur Cergy, il faut restructurer le boulevard de l'Hautil pour le rendre circulaire par les modes doux ; il faut développer les plans de déplacement d'entreprises et veiller à la bonne localisation des services publics à proximité des gares. La gare, lieu de passage doit aussi être un lieu de vie et un lieu privilégié autour duquel il faut densifier, les liaisons internes entre quartiers ne pouvant toutefois être le seul fait du train. Autour des gares, une réflexion cohérente prenant en compte les contraintes habitat-services est nécessaire.

A Argenteuil, il y a embrouillamini autour du foncier ; les parcelles sont petites, très dégradées sans qu'on puisse savoir qui doit intervenir. Il en va de même pour les gares routières. Celle de Roissy, par exemple, laisse les usagers dans le froid, sans accueil et sans lisibilité : finalement la secrétaire qui travaille à Roissy préfère prendre sa voiture. Pour autant, le fait d'être sur un territoire d'opération d'intérêt national permet de penser l'aménagement et le transport simultanément, notamment l'intermodalité autour des gares.

Les pôles gares doivent être des lieux d'habitat, d'activité économique, de valorisation, de commerce. La gare de Neuville Université est sans commerce. La communauté d'agglomération y installe certes un institut d'études avancées, mais cela ne suffira pas. A Cergy-Préfecture, c'est la question de la voirie urbaine qui se pose. S'agissant du quartier Bossut, il s'agit d'un grand projet comportant 2000 logements, un centre de congrès et une gendarmerie. Mais le projet suppose une connexion de l'autoroute, de la gare et du centre de l'agglomération : il s'agit ainsi de reconstituer le cœur de l'agglomération.

L'engagement de construire 1300 logements par an sur le site, dans une agglomération linéaire, le long de quatre gares RER, suppose un fonctionnement assuré de moyens transports sûrs et confortables. On peut citer l'exemple de l'ESSEC, qui a finalement organisé un bus propre ESSEC entre l'école et sa résidence d'étudiants, le RER se faisant un peu glauque après certaines heures. Ainsi se développe un sentiment d'insécurité - qui ne correspond pas la réalité des chiffres - malgré la vidéosurveillance, la police municipale renforcée, les policiers de la Préfecture rendus à la voix publique, la surveillance accrue du parc de la Préfecture en particulier et de Cergy-Pontoise en général.

Le cas des deux gares de Conflans Fin d'Oise est presque un cas d'école. Au croisement de deux lignes régionales et à longue distance Est-Ouest et Nord Sud, un véritable pôle d'échange intermodal peut se développer. La perspective prochaine d'un arrêt du TGV Normandie Alsace en renforce l'intérêt. Mais le site est très contraint, marqué par des déclivités de terrain qui compliquent la liaison entre des gares réduites à de simples quais. L'intermodalité s'y déploie dans des conditions très difficiles.

*c) Les questions spécifiques posées par le développement des pôles d'échange en région parisienne*

Cette complexité institutionnelle explique les difficultés du développement des pôles d'échanges intermodaux en Ile de France. On y compte au moins six niveaux d'administration, non compris les exploitants. Mais c'est aussi le cas à Londres et dans toutes les grandes agglomérations.

On peut prendre comme exemple le cas du pôle gare de Cergy-Saint Christophe et l'organisation du comité de pôle. La communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise compte 12 communes et 14 gares de 10 à 21.000 entrants par jour (Cergy-Préfecture) ; Cergy-Saint Christophe compte 9.400 entrants ; 76 % arrivent à pied ; les parkings totalisent 1300 places dans un quartier dense sur quatre niveaux, urbanement structuré par l'axe majeur et ses espaces publics. La domanialité autour de la gare est confuse.

Le comité est présidé par trois vice-présidents de la communauté d'agglomération ; il intervient sur deux périmètres ; il comporte quatre types d'acteurs qui sont regroupés autour de :

- l'accessibilité et de l'espace public ;
- du transport et de l'intermodalité ;
- du projet urbain et de la politique de stationnement ;
- de l'activité économique des services et de la sécurité ;

Il consulte par ailleurs les usagers pour recueillir leur avis.

Sur la terminologie « pôle » et non pas « grande gare », le terme n'est pas neutre, car il renvoie à la notion d'un « contrat de pôle » qui réunit des acteurs dont la rencontre n'est pas spontanée, ni même institutionnellement organisée. Un point important est celui de la structure qui porte le chef de projet technique : à Cergy-Pontoise, les 200.000 habitants permettent de porter un chef de projet compétent ; mais ce n'est pas nécessairement le cas pour une commune de 40.000 habitants. Ce pilote opérationnel est un animateur, pas un chef ; le système peut fonctionner lorsque les acteurs sont de bonne volonté. Globalement, à Cergy-Pontoise, ça marche, mais c'est une exception.

S'agissant de **la Gare de Valmondois**, celle-ci, bien qu'excentrée et isolée, fait partie intégrante de l'histoire de la ville et elle représente un lien fort avec tous les environs de la capitale. Elle existe depuis le XIXème siècle. Elle a servi de modèle – non seulement la gare elle-même, mais également les trains qui s'y arrêtaient – au caricaturiste Honoré Daumier qui s'en est inspiré dans des dessins célèbres.

Le projet de réaménagement de la gare engagée par Mme Noëlle Lenoir, Maire de Valmondois et par M. Jacques Derue, Maitre de Butry, a comme ambition de faire de cette gare un lieu de vie d'un quartier, qui, à l'heure actuelle, ne regroupe presque exclusivement que des logements. Le positionnement de cette gare comme terminus de la ligne Paris-Nord Valmondois est d'ailleurs un atout qu'il convient sans doute de valoriser. Le projet pourrait être particulièrement original du point de vue urbanistique comme au plan du montage financier et juridique nécessaire pour y installer des activités commerciales et artisanales.