

Transports en commun : en avant toute !

juin 2007
N°42

Jean-Marie Lemeille, chargé de projet Transport à la direction des services techniques de Plaine Commune fait le point sur les cinq grands projets structurants pour le territoire en matière de transports en commun.

Où en sont les projets d'infrastructures prévus sur le territoire ?

Ca avance bien. Les 5 projets insuffisamment financés au contrat de plan Etat/Région 2000/2006 ont été réinscrits au contrat de projet (CPER) 2007/2013 avec des rallonges budgétaires.

Prenons les un par un, quelles nouvelles de la ligne 12 du métro?

Elles sont très bonnes. Le financement (198 M€) pour la première station est bouclé. L'ex place Proudhon-Gardinoux a d'ailleurs été officiellement baptisée le 2 juin Place du Front populaire et la station qui ouvrira en 2012 portera ce nom là. Notre grande victoire c'est d'avoir aussi obtenu le prolongement de la ligne jusqu'à la mairie d'Aubervilliers avec une deuxième station intermédiaire au Pont de Stains. Quelques 156 M€ supplémentaires sont prévus pour les travaux dans le CPER. Livraison vers 2015.

Et la ligne SNCF de Grande ceinture rebaptisée Tangentielle Nord ?

Nous attendons les conclusions du commissaire enquêteur. La déclaration d'utilité publique devrait être faite fin 2007. Là aussi, une bonne nouvelle : l'Etat et la Région ont inscrit au CPER 2007/2013 une enveloppe de 299 M€ pour engager d'abord les travaux sur le tronçon Epinay/Le Bourget. La grande ceinture passera de deux à quatre voies pour assurer le transport des marchandises et des voyageurs. Dans chaque sens, les voyageurs auront droit à un train toutes les 5 minutes. Mise en circulation vers 2015.

Du côté des tramways, où en est-on ?

Le prolongement de l'actuel T1 Saint-Denis/Asnières/Gennevilliers est lancé. Des expropriations ont lieu rue du Port, autour de la gare SNCF de Saint-Denis et la déviation des réseaux d'assainissement va commencer. Le tram sur pneu entre Saint-Denis, Pierrefitte et Sarcelles sera a coup sûr réalisé car le financement total a été obtenu (163 M€). Ces deux trams devraient rouler à horizon 2010. Quant au Tram-Y Saint-Denis/Epinay/Villetaneuse, malgré l'avis favorable du commissaire enquêteur (en mai) ce qui va permettre de le déclarer d'utilité publique, il manque 50 M€ au CPER. Les élus et les habitants doivent encore batailler pour avoir gain de cause.





Mobilisation générale pour

➤ Dix entreprises s'adressent à la SNCF

A l'initiative de la communauté d'agglomération et de Plaine Commune Promotion, dix entreprises (Generali, Saint-Gobain, Agence de la Biomédecine, Etablissement français du Sang, Afnor, Xerox, Plaine Actions entreprises) ont adressé une lettre à Anne-Marie Idrac, présidente de la SNCF, pour pointer les dysfonctionnements des RER B et D. « L'insuffisante desserte de la Plaine, son irrégularité, la mauvaise information des voyageurs et les problèmes d'aménagement des gares » ont été dénoncés.

➤ Le Comité des usagers de la ligne 13 au front

Depuis 2001, Sonia Gomar est le porte drapeau du comité des usagers de la ligne 13. Distribution de tracts, manifestations, pétitions, avec ses adhérents, elle sillonne les couloirs du métro à la rencontre des 550 000 usagers qui quotidiennement empruntent la Ligne 13 pour parler du dédoublement de la ligne. « J'aimerais rencontrer les chefs d'entreprise de la Plaine et échanger avec leurs salariés pour savoir ce qu'ils pensent de la saturation de la ligne 13 », explique Sonia Gomar. « Je connais des gens qui habitent en centre-ville de Saint-Denis mais qui préfèrent prendre le métro en bout de ligne à Université pour avoir une place assise. D'autres qui ont repris une voiture plutôt que de continuer à vivre l'enfer sur la ligne 13 ».

Maintenant que les élections sont passées, Sonia Gomar ne pense qu'à reprendre l'action. « La RATP est hostile à tout dédoublement et pense qu'en se lançant dans son projet de métrophérique en rocade, elle rééquilibrera les flux de voyageurs et allégera la ligne 13. C'est utopique compte tenu du développement de Plaine Commune. Nous devons faire pression sur la RATP pour obtenir gain de cause. »

Comité des usagers de la ligne 13, 19 rue de la Boulangerie à Saint-Denis. soniagomar@tiscali.fr Signez la pétition électronique sur www.93200.com

➤ Délégation des maires à la RATP

Une délégation de maires et d'élus de neuf communes desservies par la ligne 13 du métro a été reçue le 31 janvier par Pierre Mongin, le président de la RATP. Ils ont défendu le projet de dédoublement de la ligne 13 dans sa partie Nord, avec prolongement de la ligne Météor au-delà de Saint-Lazare. « Cela constitue la seule solution pour une desserte digne d'un territoire populaire et d'un pôle de développement émergent », a expliqué la délégation. « C'est aussi la condition pour le prolongement, non moins urgent, jusqu'à Stains qui permettra un maillage avec l'ensemble du réseau régional ». Si 25 M€ de crédits d'études ont bien été votés par l'Etat et la Région mi-mars, la question du financement des travaux (près de 1 milliard €) n'est pas résolue.

➤ Participez aux réunions avec la SNCF

Salariés, entreprises, citoyens, venez participer aux réunions sur l'amélioration des lignes SNCF organisées par Plaine Commune Promotion et la communauté d'agglomération. La prochaine réunion est prévue le 29 juin à 8 h 30 dans les locaux de Plaine Commune. A cette occasion, la SNCF doit annoncer une série de travaux qui seront engagés dès l'été sur la gare RER D du Stade de France. Un point sera également fait sur la ligne du RER B.

Contactez Charlotte Simon au 01.55.93.56.99.



Sans attendre le projet RER B Nord+ ou l'application du schéma directeur de la ligne D dont les effets ne se feront pas sentir avant 2012, les entreprises demandent que « des moyens supplémentaires soient apportés à ces lignes et gares sans attendre ». Place aux actes. La réponse de la Présidente de la SNCF n'est pas pleinement satisfaisante. Vous pouvez consulter la lettre complète sur le site www.plainecommunepromotion.com



de meilleurs transports



De galères en RER

« On a vécu une période difficile à l'automne, mais depuis le printemps, il y a du mieux sur le RER B ». Pour Carlotta, les perturbations sur la ligne sont aujourd'hui « quasi inexistantes ». Mais cette salariée qui travaille près du Stade de France n'est pas aussi positive concernant l'information aux voyageurs. « Je ne compte plus les trains qui à Châtelet affichent mon itinéraire et changent de direction en même temps que de conducteur à la gare du Nord, parce que la ligne passe sous l'autorité de la SNCF. » La situation est pire sur la ligne D du RER.

« Le 9 mai à Gare du Nord, j'ai attendu 24 minutes un train pour le Stade de France parce que les deux RER annoncés ne sont pas partis, et que le troisième, après que je sois monté, était annoncé direct pour Villiers le Bel », relate Laurent Viguier, salarié d'Arcelor qui de rage s'est fendu d'un mail à la SNCF. Pour Christiane Loussouarne, qui se déplace avec une canne et vient de Vincennes jusqu'à Arcelor, le problème numéro un c'est la qualité des infrastructures. « Quand le RER arrive à quai, tantôt il y a un trou béant entre le marche pied et le quai, tantôt le quai est plus haut que le train... Et je ne parle pas

de la passerelle en bois et non couverte de la gare RER D du Stade de France. Comme casse gueule on fait pas mieux ». Ce que confirme Philippe Salvat, secrétaire du CHSCT d'Arcelor. « La passerelle est une vraie patinoire et nous a causé plusieurs accidents du travail. Lorsqu'on s'est plaint à la SNCF, elle nous a dit de recommander à nos salariés le port de chaussures adaptées ! »





➤ Charles de Gaulle express : avec ou sans arrêt ?

C'est en 2008 que le ministre des Transports choisira le concessionnaire de la future liaison expresse entre la Gare de l'Est et l'aéroport de Roissy, une fois bouclée l'enquête d'utilité publique prévue à l'automne. Cinq groupements sont en lice dont 3 français (Eiffage, Bouygues, RATP, chacun avec leurs partenaires) et 2 espagnols.

D'une longueur de 32 km, la liaison part de deux voies existantes à la gare de l'Est. Elle empruntera ensuite un nouveau tunnel souterrain de 700 mètres à réaliser par le concessionnaire ainsi que 8 km de voies entre Mitry et l'aéroport. Le principe de CDG Express c'est d'avoir des quais dédiés, un temps de parcours de 20 minutes maximum en liaison directe, une fréquence de trains toutes les quinze minutes avec départs à heures fixes, une pon-

tualité absolue, de l'information aérienne pour les passagers et des bornes et guichets d'enregistrement depuis la gare de l'Est.

Entièrement financé par le privé, c'est-à-dire par les voyageurs qui prendront l'avion, ce projet coûtera 600 millions d'euros au concessionnaire qui assumera l'essentiel des risques dont celui du trafic. Et c'est là que le bât blesse. Les élus de Plaine Commune réclament l'arrêt de CDG-Express à la gare RER B Stade de France pour permettre à tous les hommes d'affaires de la zone d'aller à Roissy directement. Mais l'Etat n'est pas d'accord au motif que cela ferait perdre sa rentabilité à la ligne. Avec le soutien du monde économique, les élus de Plaine Commune, l'EPA Plaine de France et Plaine Commune Promotion feront en sorte de convaincre le commissaire enquêteur du contraire.



➤ Mobilien : la ligne 170 sert d'exemple au 153

Près de 10 km et 56 minutes de trajet, six communes traversées, 36 000 voyageurs par jour... La ligne de bus 170 reliant la gare de Saint-Denis à la Porte des Lilas est l'une des lignes phares de la RATP en banlieue. Le syndicat des transports Ile-de-France (Stif), qui organise les transports en région parisienne en a fait l'une des priorités du réseau Mobilien qui vise à améliorer l'accueil et le transport des usagers. Cette ligne a donc bénéficié de 9,6 millions d'euros d'investissement de l'Etat et des collectivités pour être renforcée, notamment avec l'aménagement de couloirs dédiés.

Depuis le début d'année, le 170 passe désormais une fois de plus par heure le matin du lundi au samedi, et entre 15 et 17 heures du lundi au vendredi, ce qui représente 10% d'offre supplémentaire. En semaine, les voyageurs ont donc le droit à un bus toutes les 5 minutes en heure de pointe, un bus toutes les 10 minutes hors pointe sur une ligne qui fonctionne de 5 h 30 à 0 h 30.

Régularité, gain de temps de trajet, places disponibles, accès facilité pour les personnes à mobilité réduite... D'un bout à l'autre de la ligne, le temps total de

trajet a baissé de 5 minutes et pourrait chuter encore lorsque d'ici la fin de l'année, les derniers travaux d'aménagement de voirie entre Aubervilliers et Pantin seront achevés.

Ce qui a été fait sur le 170 va servir d'exemple pour améliorer la ligne 153 entre la Porte de la Chapelle et le Moulin Neuf à Stains dont les travaux viennent de démarrer. Ensuite ce sera au tour de la ligne 154 entre la porte de Paris à Saint-Denis et la Gare d'Enghien-les-Bains.