

SYNTHESE DE LA REUNION PUBLIQUE CPDP ARC EXPRESS DE COLOMBES

Type de réunion	Territoriale
Date de la réunion	Jeudi 6 janvier 2011
Lieu de la réunion	Colombes

La séance est présidée par **Jean-Pierre RICHER**, membre de la CPDP « Arc Express ».

Mot d'introduction

Philippe SARRE, maire de Colombes, accueille les participants.

Déroulement du débat

Jean-Pierre Richer rappelle les fondements législatifs et les grands principes du débat public, qui portera ce soir sur le projet de transports Arc Express.

Présentation générale du projet Arc Express

(Projection d'un film sur la présentation générale du projet)

Laurence Debrincat, responsable des études générales au STIF, indique que le projet Arc Express, piloté par le STIF, est porté par de nombreux partenaires dans le cadre du Plan de mobilisation pour les transports. C'est un ensemble de soixante projets à réaliser d'ici 2020 pour un coût total de plus de 18 Md€. Une première tranche de financement, à hauteur de 3,5 milliards d'euros, permettra de réaliser l'Arc Sud pour une mise en service en 2017 et un tiers des travaux de l'Arc Nord d'ici 2020. L'Arc Est suivra et l'Arc Ouest pourrait être mis en service en 2023. Le trafic attendu, de 1 million de voyageurs sur la rocade complète de 70 km, permettra une désaturation de 5 à 10 % des lignes existantes. Avec une station tous les 1 à 1,5 kilomètre, Arc Express accompagnera le développement économique et la création d'une véritable écorégion.

Arc Express est un métro automatique avec des équipements de dernière génération, une vitesse moyenne de 40 km/h et un niveau de confort important. Il prévoit 50 stations nouvelles, 30 stations de correspondance et 20 stations intermédiaires. Il sera accessible aux personnes à mobilité réduite.

(Projection d'un film de présentation détaillée des tracés possibles pour l'Arc Nord)

Les communes de Colombes, Bois-Colombes, la Garenne-Colombes, Asnières-sur-Seine, Gennevilliers et Villeneuve-la-Garenne sont à forte dominante résidentielle, avec des quartiers d'habitat collectif, des quartiers pavillonnaires et des territoires de zones industrielles, notamment le port de Gennevilliers. La globalité du projet Arc Express est prévue en souterrain. Les variantes de tracé s'appuient sur des stations de correspondance fixes et d'autres stations intermédiaires dont la localisation peut évoluer.

- Le tracé bleu dessert la gare de la Garenne-Colombes, la gare des Vallées, rejoint ensuite la gare de Bois-Colombes, puis une station intermédiaire, au niveau de la mairie d'Asnières. Il dessert ensuite la station Gabriel Péri sur la branche Asnières Gennevilliers de la ligne 13. Une variante possible est de rejoindre la ligne 13 à la station Les Agnettes. Au-delà, le tracé bleu rejoint une station nouvelle, intermédiaire, envisagée au niveau de Gennevilliers centre, puis rejoint la gare des Grésillons où il permettra la correspondance avec le RER C.
- Le tracé vert dessert lui aussi la gare de la Garenne-Colombes puis, vers le Nord, une station à localiser précisément, dénommée Colombes, qui desservirait le quartier en renouvellement urbain des Grèves Petit-Colombes et l'hôpital Louis Mourier. Le tracé vert rejoint ensuite la

gare de Colombes puis arrive aux Quatre Routes, en limite de Colombes et d'Asnières, futur terminus du T1. Il poursuit sa route vers la ligne 13 qu'il rejoindrait à la station des Courtilles. Le tracé vert a ensuite deux possibilités : soit rejoindre la station Gennevilliers centre comme évoqué précédemment puis la gare des Grésillons, soit de rejoindre le RER C à la gare de Gennevilliers. Au-delà, deux stations sont possibles avant de traverser la Seine, l'une au niveau du parc d'activités de La Litte, l'autre à la station La Bongarde.

Tous ces tracés sont équivalents en termes de population, d'emplois et d'équipements desservis et tous offrent une très bonne desserte du territoire. En termes de quartiers en politique de la ville, le tracé vert, qui passe plus au Nord, l'emporte toutefois sur le tracé bleu.

Ces tracés sont en par ailleurs équivalents en ce qui concerne le nombre de correspondances assurées. Le tracé vert est sur une partie de son tracé en concurrence avec le projet de prolongement du tramway T1, ce qui est dommageable si la partie commune est longue.

A partir de la Garenne-Colombes, Arc Express peut soit rejoindre Nanterre-Préfecture, soit rejoindre La Défense Grande Arche. Les tracés vert et bleu peuvent donc être mixés à partir de cette gare. De l'autre côté, quand on arrive sur La Plaine Saint Denis, on retrouve un tracé commun.

Le STIF souhaite avoir votre avis sur les différents tracés et stations présentés.

Echanges avec le public

Opinion : Une association d'usagers des transports indique qu'il est préférable de privilégier la Défense par rapport à Nanterre-Préfecture, avec une station à la Grande Arche pour rejoindre la Garenne-Colombes, une station intermédiaire à la limite de Courbevoie et de la Garenne-Colombes, pour privilégier ensuite le tracé bleu : les Vallées, Bois-Colombes, les Agnettes, une station intermédiaire au Carrefour des Bourguignons, puis RER Grésillons, Saint-Ouen, Saint-Denis.

Question : Il est demandé si la station des Quatre Routes sera le terminus du T1.

Jean-François Hélas répond qu'il n'est pas du tout envisagé que le T1 s'arrête aux Quatre Routes, qu'au contraire il y a aujourd'hui un projet de prolongation du T1 jusqu'à Nanterre.

Philippe Sarre, Maire de Colombes, rappelle que le Conseil municipal s'est prononcé à l'unanimité pour le tracé Arc Express parce qu'il correspond mieux que le Grand Huit aux attentes des habitants. Par ailleurs le tracé vert correspond mieux aux intérêts des Colombiens que le tracé bleu et la gare de Colombes apparaît comme une évidence. Si le tracé vert était effectivement retenu, il pourrait être envisagé de modifier le tracé du T1 pour mieux desservir les zones des Fossés-Jean les Bouviers, Kléber et Thalès le long de la Seine, pour ensuite regagner le centre de Colombes par la gare du Stade et faire connexion avec le T2 sur le boulevard Charles-de-Gaulle.

Jean-François Hélas confirme que le tracé vert viderait le tramway de 30 à 40 % du flux attendu.

Opinion : Le projet Arc Express correspond aux besoins de Colombes, ville de 85 000 habitants, mieux que le projet du Grand Huit. Compte tenu de son importance, Colombes doit avoir un métro pour être en interconnexion avec les lignes parisiennes. Le tracé vert est préférable pour relier Colombes à la Défense.

Jean-François Hélas rappelle qu'un certain nombre de gares sont à cheval entre deux, voire trois communes dans certains cas, et qu'il faut le prendre en compte. Par ailleurs, le tramway a son utilité. Les simulations de trafic pour le T1 montrent que le flux de voyageurs attendus correspond à celui qu'un tramway peut transporter, soit 8000 maximum (nombre de voyageurs maximum transportés en une heure dans un sens.). Le système d'Arc Express est calibré pour 20 000 avec possibilité d'extension à 30.000. Il y a donc un rapport de 1 à 3. Aujourd'hui, Arc Express joue la carte des correspondances sur le territoire. L'enjeu est double : Arc Express a un intérêt localement pour les habitants des boucles des Hauts-de-Seine mais il y aura aussi, parmi ses utilisateurs, une grande part de gens qui habitent un peu plus loin en Grande Couronne, qui vont venir avec les radiales,

Transilien, etc., et qui, au lieu d'aller sur Paris, de devoir prendre des correspondances et de repartir en banlieue, vont pouvoir profiter d'Arc Express pour aller d'un côté ou de l'autre, venir se remailler vers d'autres destinations.

Q. Comment le quai unique de la gare de Colombes pourra-t-il absorber l'accroissement de voyageurs ?

Jean-François Hélas répond que cette station a été envisagée parce qu'elle offrait des possibilités de maillage et permettait d'assurer l'intermodalité en prévision d'importants projets de développement. Elle a été ensuite retenue à la suite d'un examen approfondi des conséquences de l'augmentation prévisible des flux, en termes de confort des voyageurs mais aussi de sécurité et d'accessibilité. Ces études ont confirmé la possibilité de traiter l'ensemble de la gare pour obtenir une correspondance de qualité.

Q. Le STIF pourrait-il remettre à l'étude la création du RER programmé pour la révision du SDO de 1980 ?

Laurence Debrincat indique que le STIF utilise les voies existantes lorsqu'il est pertinent de le faire. Mais en l'occurrence, le fait qu'Arc Express soit un métro souterrain qui n'est pas soumis aux contraintes de la voirie comme les trams, ni aux contraintes d'exploitation des réseaux ferroviaires, bien encombrés, comme le RER, lui permettra d'avoir une vitesse importante.

*Q. **Nicole Goueta**, Conseillère générale et Maire honoraire, regrette que le Grand Huit ne soit pas présent à cette réunion et l'absence de ses cahiers d'acteurs. Elle rappelle que le Nord de la boucle, le port de Gennevilliers, le stade Yves du Manoir et le quartier des Fossés-Jean ne sont pas pris en compte. Elle propose d'opter pour la ligne verte mais de la remonter plus au Nord, le long de la Seine.*

Jean-Pierre Richer indique que les réunions spécifiques permettent davantage de concentration sur les problèmes locaux.

Jean-François Hélas confirme la possibilité de mixer les tracés mais aussi de desservir le Nord et le Stade par le tramway. Sur les quartiers en développement et en politique de la ville au Nord, le tracé vert est moins avantageux que le tracé bleu. Le port de Gennevilliers, un enjeu très important en matière logistique et qui doit se développer fortement, est toutefois une zone peu dense en termes d'emplois et nécessite un rabattement de type bus à haut niveau de service vers les stations puissantes en amont.

Q. Un tracé pourrait passer par Bécon-les-Bruyères et rejoindre le Nord et le Stade. Trois sources de financement sont possibles pour ces deux tracés : une densification intelligente de la population, le pôle de compétitivité au Nord de Colombes et l'utilisation des infrastructures de transport pour le fret. Les lignes de métro existantes pourraient-elles être prolongées dans les zones non desservies ?

Jean-François Hélas confirme la possibilité d'un rapprochement entre Arc Express et le Grand Paris. La gare de Bécon n'a pas été retenue par le STIF en raison de contraintes techniques et du fait que Bécon est déjà sur une ligne de Transilien, avec un projet structurant de tunnel direct jusqu'à la Défense. Hormis la Défense, l'ensemble des tracés d'Arc Express desservent 60 à 90 % de populations et emplois de plus que le Grand Paris, chaque gare tenant compte des habitants et emplois desservis dans un rayon de 800 m. La Zac de La Bruyère est desservie par la coulée verte. Le STIF suit depuis vingt ans cette logique de raccordement et de meilleure connexion avec les lignes existantes.

Laurence Debrincat ajoute qu'en Île-de-France, le fret est assuré à 90 % par des poids-lourds, un enjeu environnemental fort, mais les solutions de substitution butent sur la livraison au dernier kilomètre. Les heures de nuit sans circulation sont courtes et servent à l'entretien des métros.

Opinion : Le trajet du centre de Colombes à Carrefour Pleyel prend dix minutes en voiture et cinquante minutes en train plus ligne 13. Le tracé vert est le plus pertinent.

Opinion : Patrick Chaimovitch, maire adjoint à l'aménagement de Colombes, fait part de son inquiétude si le tracé vert n'était pas choisi, le Nord de Colombes connaissant des flux de voyageurs très importants. Par ailleurs, la qualité de service de la ligne SNCF vers Saint-Lazare est extrêmement dégradée et un meilleur maillage pourrait être un atout. Enfin, les perspectives d'aménagement au Nord de Colombes devraient conduire à anticiper le maillage pour raccorder Colombes à Bezons et Argenteuil.

Jean-François Hélas confirme que le STIF travaille à l'amélioration et au développement des lignes existantes car les limites de capacité sont sources d'irrégularités. Le lien avec le Val-d'Oise est tout à fait pertinent et le T2 améliorera la desserte sur cet axe économique important. Un seul projet ne peut pas tout régler.

Opinion : Il serait dommage qu'une priorité donnée au tracé vert entraîne une dévalorisation du tramway, notamment pour des questions budgétaires.

Jean-François Hélas répond que le financement de l'ensemble du Plan de mobilisation est une préoccupation majeure pour le STIF. La priorité est d'améliorer l'existant à travers les nombreux projets portés par le STIF qui est en cela au plus près des préoccupations des Franciliens en matière de transport. La question de la concurrence entre T1 et Arc Express se pose non pas au regard des problèmes de financement mais en fonction de l'enjeu trafic qui est essentiel en termes de gains de temps et de gains de sécurité. Le STIF soutient donc l'idée de ne pas dévaloriser le tramway qui est un moyen de transport très structurant et permet une desserte fine. Il faut organiser une hiérarchie des modes de transports, du plus fin au plus puissant : les lignes de bus desservent des zones peu peuplées, ramènent sur les lignes de tramways qui rabattent sur le RER ou le métro. Dans cette organisation, Arc Express est une rocade structurante pour les territoires des boucles des Hauts-de-Seine, dont il convient de tirer le meilleur parti possible en termes de développement, d'aménagement et de desserte, par le choix des tracés et des modes d'articulation complémentaires.

Q : L'association Naturellement Nanterre indique que le choix de la ligne verte pose deux problèmes : celui de l'engorgement de la Défense et celui de négliger la desserte de l'Esplanade.

Jean-François Hélas indique qu'à partir du point fixe de la Garenne-Colombes, entre la Place de la Boule et la Garenne-Colombes, il est possible de garder le tracé vert qui concerne le secteur de la Défense pour prendre ensuite le tracé bleu.

Rajouter des lignes qui passent par La Défense est extrêmement complexe techniquement. D'anciennes réservations dans le Centre commercial des Quatre Temps permettent d'avoir deux terminus plutôt qu'un passage en continuité dans le gruyère des tours mais des études plus poussées sont nécessaires. Faire passer Éole sous le CNIT est également très complexe mais c'est indispensable pour la décharge du RER A.

En ce qui concerne la deuxième question, effectivement la question de la desserte de l'ensemble du cœur de La Défense se pose. On ne peut pas régler en un point la desserte d'une telle zone.

Q. À quelle profondeur passera le métro souterrain ? Le fait que le tracé vert passe à Colombes par une zone pavillonnaire ne pose-t-il pas de problèmes techniques ?

Jean-François Hélas indique qu'il est prévu une profondeur de 16 à 25 mètres. C'est suffisamment profond pour qu'en général les choses se passent bien. Nous ne passons pas sous des immeubles privés sans procédure particulière. C'est une expropriation au même titre qu'une expropriation de surface, cela s'appelle une expropriation du tréfonds. Le gros travail préalable, quand nous prévoyons un tunnel, est de faire les études géotechniques indispensables sur le tracé qui sera retenu, en tenant compte de la problématique des grands réseaux, des carrières et des sites particuliers rencontrés.

Les travaux seront réalisés par des tunneliers, permettant de passer assez facilement sous les immeubles. Au niveau des stations, le problème est différent car le tube est plus large. Il faudra ouvrir en aérien le temps des travaux ou choisir des terrains intéressants pour positionner la station. Les

solutions limitant les nuisances seront privilégiées. La voie fluviale est envisagée pour l'évacuation des déblais.

Opinion : Michèle Fritsch, Conseillère générale de Colombes Nord-Est, souligne la complémentarité métro et tram qui couvrent deux besoins différents. Elle fait part de son inquiétude sur la desserte de Colombes dans le cas où le projet du Grand Paris, qui ignore totalement Colombes, serait choisi.

Q. Je constate qu'il y a plus d'une dizaine de cahiers d'acteur, communs à Arc Express et au Grand Paris, qui parlent des transports en Val d'Oise, et je constate que les élus demandent d'optimiser le maillage entre ce département de Grande Couronne et la Petite Couronne. Par exemple, je crois que c'est le cahier d'acteur de l'agglomération Argenteuil-Bezons qui suggère la réalisation d'une ligne de tramway qui serait donc sur la RD 111 et de l'autre côté de l'A86, entre Bezons et Argenteuil. Je me demande, en tant qu'habitant du Val d'Oise, s'il est possible de mailler davantage. Est-il possible aussi d'envisager des transports collectifs qui permettent, en dehors de la voie ferrée, de remédier au problème que pose l'A15 avec ses 183 000 véhicules par jour ?

Laurence Debrincat indique que ce qui différencie le tramway du métro c'est que le premier est un mode de déplacement pour des trajets courts, avec une distance de 500 m entre les stations et une vitesse de 20 km/h. On ne peut pas aller plus vite sur la voirie. Quand on regarde les tracés en compétition entre Arc Express et le tramway T1, ce sont les déplacements de longue distance, qui seraient reportés sur Arc Express.

Jean-François Hélas ajoute que, si les équipes travaillent ensemble à un rapprochement des projets et des tracés, les dessertes n'étant pas du tout les mêmes, tout le monde - élus, associations, voyageurs, riverains - doit rester attentif au suivi de ce dossier. La rocade et les zones sensibles font partie des grands enjeux, avec la desserte des habitations existantes, des zones en potentiel développement et des zones en politique de la Ville, pour développer un lien de solidarité entre les territoires. Une fois ce projet clairement posé et lancé, les projets complémentaires et les rabattements des bus seront réexaminés, afin de redistribuer les moyens disponibles pour aller irriguer des secteurs aujourd'hui mal raccordés.

Q. C'est une question suggestion : À partir des Agnettes, sur le tracé bleu, serait-il possible de rejoindre Colombes sur le tracé vert, avec une station intermédiaire, en évitant ainsi le doublonnage avec le T1 ?

Q. Ma question rejoint la précédente : au cas où le tracé vert serait retenu, le T1 pourrait-il à partir des Fossés-Jean revenir aux Quatre Routes, et le tracé vert repartir vers les Agnettes ou vers les Bourguignons. Il y aurait ainsi un point de liaison aux Quatre Routes entre le T1 et le tracé vert et pas de doublonnage.

Q. Le STIF pourrait-il améliorer l'état de la gare du Stade aux Fossés-Jean avant 2020 ?

Jean-François Hélas indique que le mixage évoqué ne paraît pas techniquement vraisemblable. Le doublonnage avec une ligne du Transilien entre Les Vallées, Bois-Colombes et la Garenne-Colombes peut être regardé. Il ne connaît pas la réponse concernant la gare du Stade et suggère à l'intervenant de poser la question sur Internet. Il lui sera répondu ultérieurement.

Q. Quels sont les moyens prévus pour désengorger la gare Saint-Lazare, deuxième gare d'Europe en trafic ferroviaire derrière la gare du Nord, et où la sécurité est très préoccupante aux heures de pointe ? Le pôle des Batignolles pourrait-il être utilisé comme gare annexe ?

Q. Comment la sécurité des voyageurs sera-t-elle assurée sur les trajets Arc Express et notamment quel personnel sera-t-il employé ?

Jean-François Hélas répond qu'en ce qui concerne le désengorgement des transports existants, il s'agit plus d'optimiser les infrastructures actuelles que de les alléger, sauf dans les cas où les conditions dégradent la régularité. L'accès direct Porte Maillot-La Défense permettra plus d'arrêts à Pont Cardinet et desservira le secteur des Batignolles.

En ce qui concerne la sécurité ferroviaire, elle est contrôlée par l'Établissement public de sécurité ferroviaire, indépendant de la SNCF. Les sujets de sécurité sont traités dans toutes les phases des projets, y compris au cours des phases de travaux et d'exploitation. C'est un sujet primordial et il n'y a jamais d'impasse sur ces questions.

En ce qui concerne la sécurité des personnes, la question pose le problème plus global de savoir quel personnel vendra les billets, assurera la maintenance et l'ensemble des autres services etc. Il n'y aura pas de conducteurs de rames puisque ce métro sera automatique. Compte tenu des règlements européens depuis décembre 2009, les nouveaux services de transport doivent faire l'objet d'une mise en consultation des sociétés capables d'exploiter ce genre de services. C'est donc dans ce cadre-là que le STIF délèguera, dans une délégation de service public, la maintenance et l'exploitation du service Arc Express. Dans ce cadre, il y aura du personnel d'accueil, de sécurité, de maintenance et de nettoyage, par exemple.

Q. Les gares servent souvent de parking pour ceux qui viennent de loin. Il me semble à cet égard que le tracé bleu va générer plus d'embouteillages pour plus de villes que le tracé vert. Ne pensez-vous pas que l'A86 est un avantage sur le tracé vert ?

Laurence Debrincat répond que l'objectif d'Arc Express est de réduire la congestion et la pollution en privilégiant l'accès à pied, en bus et en vélo, et que le projet ne prévoit pas de nouveaux parkings autour des gares. Les habitants de la Grande Couronne pourront se rabattre en voiture sur leur gare, prendre leur ligne radiale, puis Arc Express par une correspondance.

Q. Le débat montre la priorité de desservir le Nord de Colombes. L'APF, Association des Paralysés de France, et la Confédération Française pour la Promotion Sociale des Aveugles a-t-elle été associée à l'élaboration du projet ? En effet, le problème de l'accessibilité est très important et il ne faut pas qu'il y ait des ratés comme dans des réalisations récentes, telles que la ligne 14 ou même le prolongement de la ligne 13.

Laurence Debrincat répond que le STIF a élaboré un schéma directeur de mise en accessibilité de réseaux, de gares et de bus dans Paris et en proche et Grande Couronnes pour répondre à l'ensemble des handicaps, en consultation notamment avec les associations de personnes à mobilité réduite. Un travail détaillé restera à faire une fois le tracé choisi.

Q. Le schéma vert est indispensable pour desservir la population de Colombes. En cas de fusion entre Arc Express et le Grand Huit, quelles sont les informations sur le financement ?

Jean-François Hélas souligne qu'Arc Express rentre dans le Plan de mobilisation de 19 milliards et que les recettes provenant de la vente des titres de transport ne couvrent que 30 à 40 % du coût de fonctionnement. Les départements et la Région se sont engagés pour 12 milliards et un effort de l'État est attendu sur les contrats de projet État-Région d'environ 2 milliards jusqu'à 2020. Le Plan de mobilisation prévoit un financement de 3,5 milliards pour Arc Express, soit l'Arc Sud et le démarrage de l'Arc Nord à objectif 2020. Le budget de fonctionnement du STIF représente 8 Md€ par an, plus 800 millions pour Arc Express, avec le versement transport, les voyageurs et les collectivités locales comme sources de financement à réévaluer. L'évolution de tracés, en rapprochant Arc Express et Grand Paris, passe à 32 Md€ et des discussions sont en cours entre le Cabinet du ministre Maurice Leroy et Jean-Paul Huchon pour trouver des éléments de financement. Le coût de fonctionnement serait aussi beaucoup plus important et le financement n'est pas encore totalement disponible. Une réunion spécifique sur les financements, prévue le 8 novembre, a été reportée au 12 janvier 2011.

Jean-Pierre Richer et **Jean-François Hélas** remercient les participants pour ce débat enrichissant.