



JANVIER 2011

## INTRODUCTION

*Avec la mise en débat des projets de transport en rocade « Arc Express » et « Grand Paris », Nanterre se réjouit que la problématique des déplacements de banlieue à banlieue soit enfin prise en considération au juste niveau des enjeux qu'elle représente.*

*Si Nanterre est apparemment bien dotée en transport en commun, il apparaît que son territoire et ses habitants sont très impactés par les infrastructures, sans pour autant bénéficier d'une desserte adaptée aux besoins de déplacements qui sont majoritairement orientés vers la banlieue.*

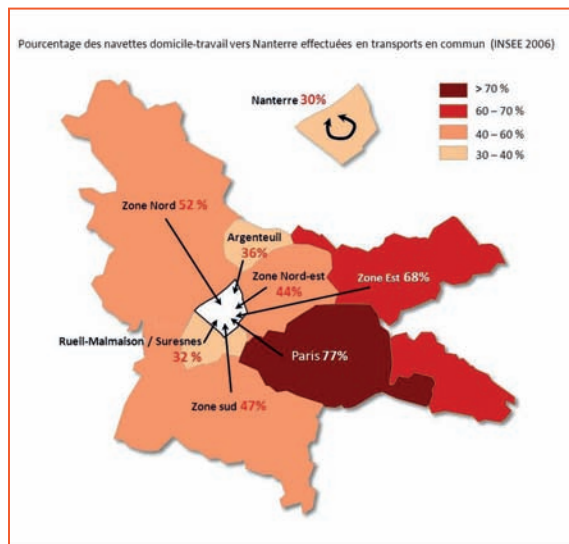
*Compte tenu de ces carences, de son statut de ville préfecture et universitaire et de son fort potentiel de développement, Nanterre doit impérativement être desservie par les réseaux de transport en rocade aujourd'hui soumis au débat.*

*L'avis porté par Nanterre sur chacun des projets sera prolongé par la contribution du SIEP des Deux Seine constitué des villes de Nanterre, Rueil-Malmaison, Suresnes, Courbevoie, La Garenne-Colombes, syndicat d'étude et de projet constitué dans l'objectif d'élaborer une stratégie partagée du développement de ce territoire.*

## POUR NANTERRE, QUELS BESOINS DE DÉPLACEMENTS ?

90 000 habitants, 95 000 salariés, 32 000 étudiants et plusieurs dizaines de milliers de visiteurs se déplacent chaque jour sur le territoire de Nanterre, totalisant plus de 400 000 déplacements quotidiens tous modes confondus au sein de la commune et avec l'ensemble de la métropole.

Nanterre dispose d'un réseau d'infrastructures de transports développé mais très orienté vers Paris comme la plupart des villes de banlieue. Les lignes A du RER et L du Transilien restent les plus efficaces pour les déplacements à grande échelle, mais les conditions de voyage en heures de pointe se sont dégradées, associées à des rabattements en bus parfois peu performants depuis les quartiers vers les gares. Par ailleurs, les nombreux passages de trains de transit entre l'est et l'ouest de la métropole génèrent de fortes nuisances. Ce sont plus de 1000 trains par jour qui transitent par Nanterre.



Le réseau ne suffit donc plus à répondre à une demande de déplacements qui a beaucoup évolué en 20 ans : **38% des déplacements domicile-travail se font au sein de la commune**, ainsi que **65% des déplacements pour les autres motifs**. Plus de 40% des navettes domicile-travail depuis Nanterre ont pour destination d'autres villes de banlieue, et majoritairement les Hauts-de-Seine. Le taux d'utilisation des transports collectifs se situe souvent entre 40 et 50% pour ces liaisons, alors qu'il atteint 77% pour les liaisons avec Paris.



### Ville de Nanterre

88 à 118, rue du 8 Mai 1945  
92000 Nanterre  
Tél : 3992  
www.nanterre.fr

Antoine Letellier  
antoine.letellier@mairie-nanterre.fr  
tel. 01 47 29 50 50



## • LES CAHIERS D'ACTEURS •

L'enjeu consiste aujourd'hui à pouvoir se déplacer facilement :

- d'un quartier à un autre de la ville
- entre Nanterre et les communes de l'ouest parisien, pour pallier le déficit de liaisons en transport collectif de banlieue à banlieue.

Cela concerne particulièrement :

- certains quartiers de Nanterre aux populations très variées parfois fortement dépendantes des transports en commun;
- les personnes se rendant à Nanterre ou à La Défense depuis les communes environnantes, et plus généralement depuis les Hauts-de-Seine. A ce titre, il faut rappeler que Nanterre est une Préfecture dotée d'un certain nombre d'équipements structurants à rayonnement départemental : Cité administrative, Tribunal, Théâtre des Amandiers, Université Paris Ouest Nanterre La Défense...

Nanterre regrette que des données plus représentatives de la diversité des besoins de déplacements et plus actuelles ne soient pas disponibles pour permettre une analyse sérieuse de la pertinence des projets de nouveaux transports proposés. Ainsi, les données issues des enquêtes de 2001 mériteraient d'être actualisées et surtout complétées par des données relatives aux motifs autres que de déplacements domicile travail qui ne représentent que 30 % des besoins.

En effet, il est crucial que l'ensemble des besoins de mobilité trouvent dorénavant une réponse dans le transport public.

Pour notre territoire, les améliorations prioritairement attendues par l'ensemble des usagers sont nombreuses et nécessitent des réponses diversifiées : améliorations des conditions de transport et du matériel roulant du RER A, mise aux normes pour les handicapés, prolongement du tramway T1 d'Asnières à Gennevilliers puis à Colombes, préfiguration du T1 en TCSP de Rueil-Malmaison à Nanterre, réalisation du pôle gare Nanterre-Université,

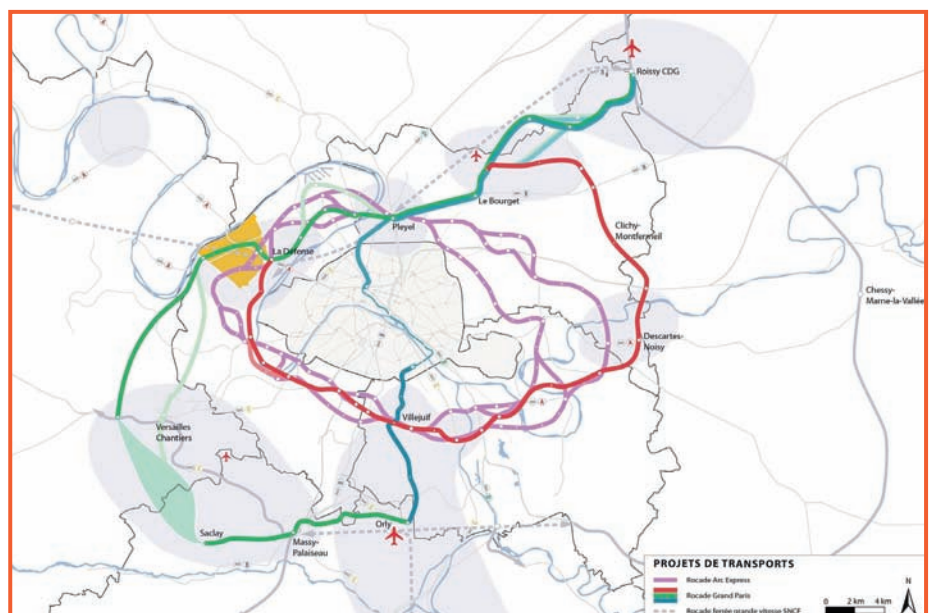
réalisation des tangentielles Nord et Ouest, engagement d'études pour le prolongement à l'ouest de la ligne 1 du Métro. Toutes ces actions, inscrites au Plan de Mobilisation des Transports de la Région, doivent être impérativement mises en œuvre selon les calendriers les plus courts.

### UN MÉTRO DE ROCADE POUR QUELS OBJECTIFS ?

Les deux projets de rocade relèvent d'intentions assez différentes : Arc Express s'efforce de répondre à des besoins avérés tout en anticipant les développements futurs. Le réseau de transport du Grand Paris détermine des pôles de développement futurs et dessert corrélativement certaines zones peuplées aujourd'hui mal pourvues.

La Ville de Nanterre estime que les deux approches ont chacune leur pertinence mais considère indispensable de rechercher une synthèse de tracés et un rapprochement des projets pour répondre aux objectifs suivants :

- tendre vers une accessibilité globale de tout le territoire et apporter une réponse adaptée aux besoins de déplacements de banlieue à banlieue des habitants et usagers de notre bassin de vie : cela suppose un maillage mieux réparti des modes lourds existants et projetés (RER, métro et TGV à venir), complété par des lignes de transport de surface performant (tramway, BHNS, bus...) assurant notamment un rabattement performant vers les gares et stations existantes et à venir
- permettre des liaisons plus efficaces entre les grands pôles d'emplois que sont notamment les aéroports, et à ce titre renforcer la liaison La Défense – Roissy-CDG ;
- contribuer à réaliser un aménagement concerté du territoire avec des approches d'urbanisme durable pour les secteurs desservis par les lignes nouvelles, en cohérence avec les objectifs d'équilibre régional préconisé par le SDRIF.



Arc Express et le Réseau de transport du Grand Paris

## • VILLE DE NANTERRE •

### ARC EXPRESS, UN PROJET DÉTERMINANT POUR LES NANTERRIENS

Nanterre est particulièrement concernée par la proposition de continuité Ouest entre les Arcs Nord et Sud divulguée en cours de débat, sous forme de deux hypothèses de tracé :

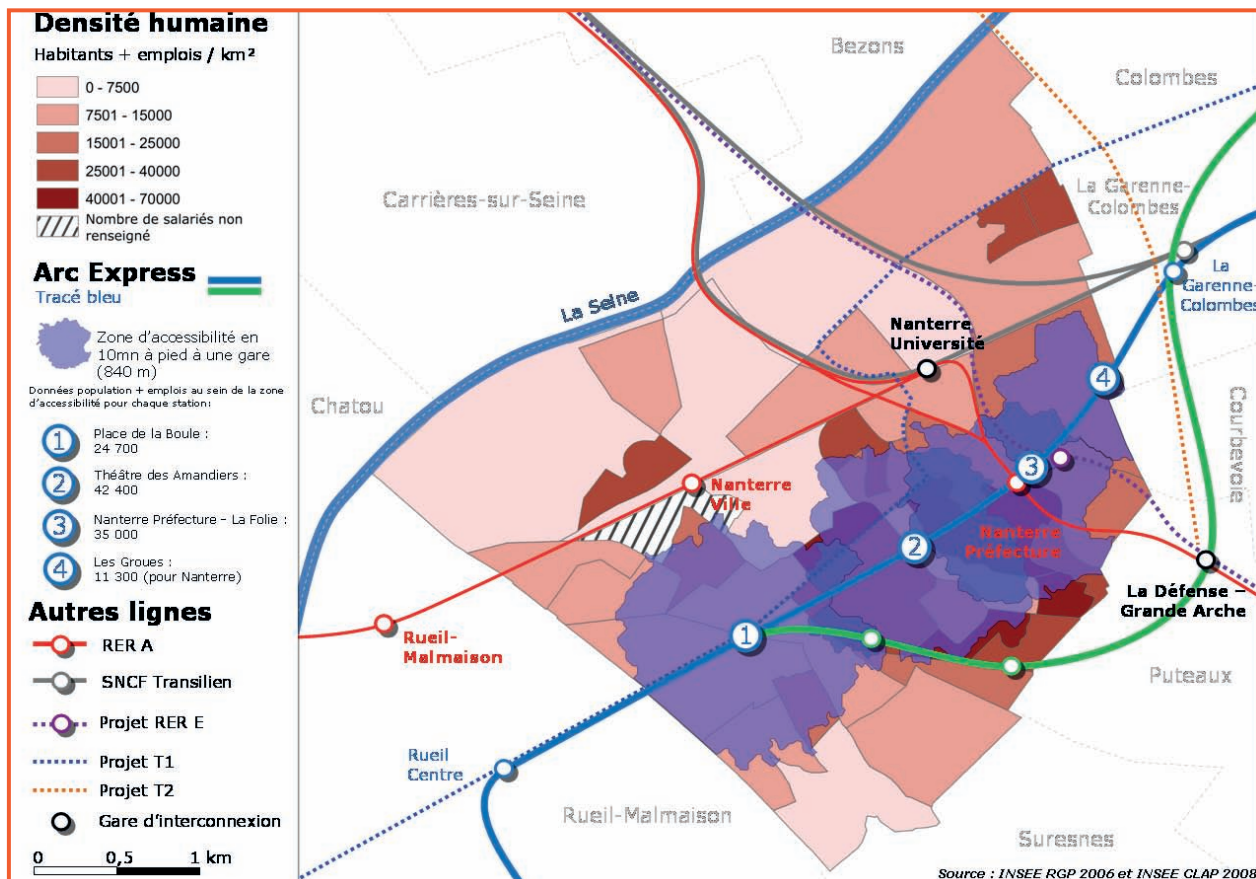
a) Un tracé bleu pour la desserte du cœur du territoire de Nanterre

Il répond à plusieurs attentes de la Ville :

Desservir les grands équipements sur un axe Nanterre / Rueil-Malmaison :

La Cité Administrative (avec la Préfecture et le Conseil Général des Hauts-de-Seine), le Théâtre des Amandiers, l'Hôtel de Ville de Nanterre, l'Université Paris Ouest / Nanterre-La Défense.

En complément de ce tracé ouest, il sera nécessaire de structurer une desserte locale fine, permettant un rabattement vers les principaux pôles d'échanges. A ce titre, le prolongement du T1 comme lien entre les quartiers nord-ouest et sud-est, aujourd'hui coupés par les grandes infrastructures de transport (A86, RD914, voies ferrées), est indispensable. Nanterre réitère sa volonté de voir avancer rapidement le dossier dont les éléments techniques sont déjà connus.



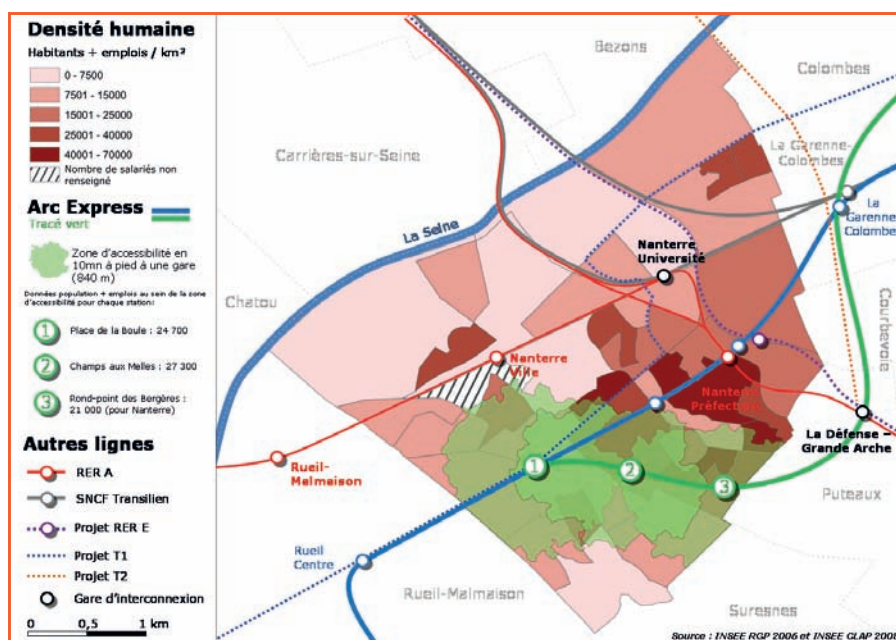
Arc Express à Nanterre - Périmètres d'accessibilité en 10 minutes du tracé bleu



**b) Un tracé vert qui permettrait une desserte de la frange du quartier Parc Sud, très dense et aujourd'hui mal pourvu en transports**

Cependant, ce tracé accentuera encore la concentration du hub de transport de La Défense : cela est-il nécessaire ? Cela est-il possible (passage de 75 000 à 135 000 voyageurs à l'heure de pointe du matin en 2035) ? Pour quel public, à quelles conditions de confort et de sécurité, selon quelles solutions techniques ?

L'alternative d'un pôle de transport élargi aux territoires environnant La Défense doit être finement étudiée, en essayant de concilier l'efficacité attendue d'un lien entre grands équipements métropolitains avec les objectifs d'un développement solidaire. La Ville souhaite rappeler que les développements de l'ouest parisien ne se limitent pas à La Défense. Le territoire à prendre en compte est beaucoup plus large.



Arc Express à Nanterre • Périmètres d'accessibilité en 10 minutes du tracé vert

**Les deux variantes de tracé proposent la desserte de la place de la Boule.**

Ce secteur constitue un pôle urbain majeur de la ville, avec ses 15 800 habitants et ses 8 900 emplois à moins de 10 minutes à pied, et d'importantes opérations sont en cours ou projetées, comprenant zones d'aménagement (ZAC Centre Sainte-Geneviève et CPA de la Boule), développements le long de la Rd 913 ouverts par le PLU ainsi qu'un secteur d'étude autour de la Place Foch.

La Boule est ainsi un lieu idéal pour réfléchir à une intermodalité locale qui ait un impact fort sur les quartiers environnants. Un métro de rocade pourrait s'y mailler avec :

- le T1 prolongé jusqu'à Rueil-Malmaison
- le réseau de bus RATP
- les navettes municipales (357 et 559), dont la restructuration est en cours à l'issue d'une large concertation

**CONCLUSION**

La commune de Nanterre apprécie la démarche récente de la Région, qui donne une lecture complète d'Arc Express : les nouvelles propositions lèvent l'incertitude sur la desserte de Nanterre et Rueil-Malmaison étant rappelé que les caractéristiques et le statut de Nanterre imposent vraiment que tout projet de Rociade en assure la desserte.

Le projet, dans ses différentes variantes contribuera à proposer un mode de transport performant à des quartiers denses qui en sont aujourd'hui dépourvus. Cependant, le quartier du Petit Nanterre restera une fois de plus à l'écart de ces améliorations ; c'est la raison pour laquelle il est impératif que le projet de prolongement du tramway T1 soit mis en œuvre dans les meilleurs délais.

Nanterre s'inquiète toutefois du contexte de coexistence des deux projets Arc Express et du réseau de transport du Grand Paris dans lequel le débat public a été engagé et mené. Même si les deux logiques de projet peuvent se justifier, il ne paraît pas concevable qu'ils n'aboutissent pas à une mise en cohérence. Et dans cette perspective, il sera nécessaire que les collectivités territoriales puissent s'exprimer et garder un certain contrôle sur les arbitrages qui devraient en découler.

En outre, quels que soient les choix qui seront faits par les maîtres d'ouvrage, ils devront s'inscrire pleinement dans un véritable projet de développement de l'Île-de-France conforme au SDRIF adopté.

Enfin, la mise en œuvre de ces projets devra s'accompagner d'un travail fin sur la complémentarité des modes de transport de surface afin de tirer tout le bénéfice des investissements considérables qui seront alors engagés.

