

SYNTHESE DE LA REUNION PUBLIQUE CPDP ARC EXPRESS DE FONTENAY SOUS BOIS

Type de réunion	Territoriale
Date de la réunion	Lundi 10 janvier 2011
Lieu de la réunion	Fontenay sous Bois

La séance est présidée par **Olivier Guérin**, membre de la CPDP « Arc Express ».

Mot d'introduction

Jean-François Voguet, maire de Fontenay sous bois, accueille les participants et souhaite que les citoyens soient entendus.

Déroulement du débat

Olivier Guérin rappelle les fondements législatifs et les grands principes du débat public, qui portera ce soir sur le projet de transport 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, 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 kilomètres, 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 et une accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

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

Les communes de Saint-Maur, Champigny, Joinville, Villiers, Noisy, Nogent, Fontenay sous bois, Le Perreux, et Bry-sur-Marne sont à dominante résidentielle, avec des quartiers d'habitat collectif, des quartiers pavillonnaires et la présence de pôles d'emplois très structurants. 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 vert dessert la station Saint-Maur Adamville, la place Jean Moulin à Saint-Maur, rejoint ensuite le RER A, branche de Boissy-Saint-Léger à la station Champigny. De là, deux tracés possibles : rejoindre Champigny centre puis la station Nogent centre, puis le fort de Nogent et enfin Val de Fontenay, pôle de transports collectifs importants ; ou rejoindre la station Champigny Plateau, station intermédiaire, puis la station de Villiers-sur-Marne et enfin la branche Chessy du RER A ;

- Le tracé violet part de Saint-Maur Créteil RER A, pour une correspondre avec la branche Boissy du RER A, traverse ensuite la Marne pour rejoindre Joinville, en limite de Champigny, avec une station possible au pont de Saint-Maurice, continue vers la fourchette de Champigny, puis rejoint la station Nogent centre, la station du Fort de Nogent et enfin la station Val de Fontenay. Un tracé possible pour la prolongation d'Arc Express à l'Est s'orienterait vers le secteur des Rigollots.

Le choix final se fera en fonction de la desserte du territoire en termes de population et d'emplois. Il est possible de mixer les variantes et le STIF souhaite entendre l'avis des participants sur les tracés et les stations présentés.

Echanges avec le public

Louis Mohamed Seif, maire adjoint de Fontenay sous bois

Il faudrait améliorer le réseau actuel et faire que les gens travaillent où ils habitent. Que compte faire le STIF des gares de fret actuellement massacrées ?

Laurence Debrincat indique que le STIF s'intéresse au fret dans le cadre du Plan de déplacements urbains d'Île-de-France et demandera aux collectivités concernées de conserver les sites fret permettant d'accéder au réseau ferroviaire, en accord avec le schéma directeur de la Région Île-de-France. Par ailleurs, Arc Express ne peut que conforter la réduction des distances de déplacements.

Il est indispensable qu'Arc Express passe par Fontenay-sous-Bois, avec les doubles boucles soutenues par l'ACTEP et Orbival qui relieraient Champigny à la Seine-Saint-Denis. La gare du Val de Fontenay est située au carrefour de trois quartiers concernés par les CUCS, dans un secteur qui bénéficiera de 50 000 emplois à terme avec le futur développement de Péripôle. Il est à espérer que les engagements de fusion des projets Grand Huit et Arc Express n'ignorent pas Fontenay mais privilégient une solidarité entre les territoires.

Daniel Guérin confirme les contacts avec l'État, notamment M. Leroy, pour une réflexion commune entre ces deux projets mais réaffirme que le tracé surgira du débat et non d'accords entre des administrations ou des décideurs.

Les hauts de Montreuil bénéficieront sous peu du prolongement de la ligne 11 et il ne faut pas opposer la Seine-Saint-Denis et le 94. L'AMUTC est favorable à la réflexion et à la démarche d'Arc Express et soutient le tracé favorisant l'emploi dans des cités difficiles. Le travail effectué par le STIF sur le Val-de-Marne pourrait-il être conduit pour la Seine-Saint-Denis ?

Jean-François Hélas précise que les premières attentes émergées du débat ont permis aux Présidents de la région et du STIF de proposer le projet complémentaire d'un Arc Grand Est, avec deux tronçons. Le moment venu, le STIF saisira la Commission nationale pour porter cette proposition au débat. Aujourd'hui, le tracé Fontenay Pantin et le tracé Noisy Bobigny sont deux projets étudiés par le STIF, avec les mêmes méthodologies de validation.

M. Saint Gall, Conseiller général de Fontenay et Vice-président du Conseil général, indique que Val de Fontenay, pôle majeur de transports collectifs et enjeu de développement économique, doit être relié par la rocade au reste du Val-de-Marne, réparant ainsi le déséquilibre entre l'Ouest et l'Est de la région parisienne. Par ailleurs, les populations réclament depuis des années le prolongement de la ligne numéro 1 du métro avec une station sur le plateau de Fontenay.

Val de Fontenay serait-elle un terminus intermédiaire ? Comment concilier cette configuration Val de Fontenay avec le prolongement de la ligne 1 jusqu'à Val de Fontenay via les Rigollots ?

Jean-François Hélas confirme que le lancement des études de la ligne 1 du métro dans son prolongement à l'Est vers Val de Fontenay sera ajouté à l'ensemble de la part financée par la Région. Si les capacités de financement le permettent, il sera possible de compléter la boucle au plus vite

jusqu'à Val de Fontenay ou Noisy Mont d'Est. Dans le prolongement de Val de Fontenay vers Pantin, le projet de ligne s'écarte du tramway T1 et revient vers les Rigollots pour aller sur Montreuil et Pantin. Le STIF a essayé que, pour l'ensemble de la boucle Arc Express, les projets soient complémentaires et sans redondance.

Le nombre de personnes présentes à ce débat regroupant neuf communes révèle un problème de communication. Le projet de viaduc sur l'A86 des architectes du Grand Paris est inacceptable.

Jean-François Hélas confirme que les architectes se sont exprimés globalement pour des projets aériens et que l'opposition au viaduc a été entendue, qu'une solution souterraine est techniquement possible et qu'elle sera proposée au Conseil d'Administration du STIF.

Jacques Jean-Pierre Martin, Maire de Nogent ne peut supporter qu'après la réunion de Champigny avec la directrice du STIF et M. Hélas, une gare à Nogent soit encore proposée. Ensuite, le comité qui réunit chaque semaine l'État et la Région a décidé de ne pas perturber le déroulement des débats en apportant une convergence entre Arc Express et Grand Paris mais cherche à rapprocher les projets en débat et le Plan de Mobilisation pour moderniser le réseau existant et apporter un complément au plan du maillage.

Olivier Guérin rappelle que le débat public doit rester ouvert. Si l'on estime que c'est déjà décidé, il n'y a plus de débat public.

Daniel Guérin confirme qu'aucune option ne peut être retirée du débat public et que les décisions seront prises démocratiquement et, aussi, que le STIF conduit, dans le cadre du Plan de Mobilisation des transports, des actions concrètes pour améliorer l'existant.

Jean-François Hélas rappelle également la possibilité de mixer les tracés, de partir de Saint-Maur Créteil et de venir sur Champigny centre avec ensuite une branche sur Val de Fontenay ou Noisy Mont d'Est, ou même d'étudier d'autres variantes. Le tracé proposé par l'AMUTC, partant de Val de Fontenay mais trop proche du T1, n'a pas été retenu l'orientation favorable du STIF.

Marie-France Jourdan, conseillère municipale de Fontenay sous bois regrette, dans la présentation de ce soir, le manque de convergence entre le projet du Grand Paris, qui englobe toute la région, et Arc Express, insuffisamment ambitieux. Les élus d'ACTEP ont obtenu un budget de 210 M€ pour étudier les tronçons de tracés obtenant consensus entre gens de bonne volonté, notamment pour le tracé de double boucle proposé par Orbival. L'UMP à Fontenay souhaite un métro en rocade à Fontenay-sous-Bois, est favorable au prolongement de la ligne 1 du métro et à l'accessibilité aux personnes en situation de handicap.

Jean-Baptiste Fraïsse rappelle l'importance d'un tracé de métro automatique par Val de Fontenay et aussi, comme proposé par Orbival, une desserte avec d'autres types d'infrastructures vers l'Est.

Michel Miersman, maire adjoint de Noisy le Grand ajoute que le Conseil général de la Seine-Saint-Denis a d'ailleurs déposé un projet de circuit dans l'axe central de la Seine-Saint-Denis, de Neuilly puis Rosny à Bobigny. Cette proposition a sa place dans ce débat sur Val de Fontenay ou Noisy Mont d'Est, aussi en fort développement économique.

Jean-François Voguet, Maire de Fontenay, exprime le consensus du Conseil municipal de Fontenay pour soutenir la proposition d'Arc Express, avec une station à Val de Fontenay, en accord aussi avec l'ACTEP et l'ensemble des élus de l'Est parisien et de l'association Orbival. Il est important de desservir des villes de Seine-Saint-Denis qui ont été abandonnées pendant des décennies. Val de Fontenay constitue un pôle économique majeur de l'Est parisien.

Jean-François Hélas rappelle que lundi prochain aura lieu à Rosny, dans une réunion commune Grand Paris Arc Express, une présentation des deux tracés Est.

Une personne qui se déplace en fauteuil roulant rêve d'un métro allant des Rigollots à Paris.

Jean-François Hélas indique que le Vice-président des transports, Jean-Vincent Placé, a sollicité le lancement d'études sur le prolongement de la ligne 1 du métro jusqu'à Val de Fontenay.

En réponse à un intervenant qui s'étonne que la parole soit surtout prise par les élus et demande des informations sur la prochaine réunion sur les deux projets, **Jean-Pierre Richer** indique qu'elle aura lieu le lundi 17 janvier 2011 à 20h00 à Rosny au centre commercial, au cinéma UGC.

Une habitante de Fontenay-sous-Bois exprime une frustration sur l'organisation du débat public, la réunion sur le financement étant sans cesse repoussée. Elle demande si les nouvelles techniques d'Arc Express seront compatibles avec le réseau existant.

Olivier Guérin rappelle que la réunion sur le financement aura lieu le mercredi 12 janvier à l'hôtel Méridien, porte Maillot, à 20h00 et sera commune à Arc Express et Grand Paris.

Jean-François Hélas annonce que les discussions actuelles sur le financement permettent d'envisager des convergences. Par ailleurs, aujourd'hui, il n'existe pas de rames de métro capables de circuler dans toutes les lignes, techniquement différentes. Pour ce projet neuf, il a semblé judicieux de s'aligner sur la tendance mondiale pour des largeurs de 2,80 m voire plus.

Collectif pour un logement social de qualité : *En Île-de-France, une meilleure desserte entre les logements et les lieux de travail a comme conséquence d'augmenter le prix du foncier. Comment maîtriser cette variable préjudiciable aux classes populaires et moyennes ?*

Jean-François Hélas évoque la synergie entre politique du logement et politique de transport et cite des processus pour pallier ces problèmes, dans un travail partenarial entre le STIF et la Région.

Où sera implantée la gare de maintenance d'Arc Express à Val de Fontenay ? Par ailleurs, comment ne pas mettre en priorité le prolongement de la ligne 1 du métro, qui commence à la Défense et se termine dans une forêt, jusqu'à Val de Fontenay ? L'alternance politique à Noisy-le-Sec induit-elle un risque sur le prolongement du tramway T1 ?

Daniel Guérin annonce que le Conseil régional a décidé de lancer rapidement les études sur le prolongement de la ligne 1.

Jean-François Hélas rappelle que les techniciens organisent les études correspondant aux décisions prises par les élus. Sur le T1, le dernier travail avait fait émerger un tracé par la rue Jean-Jaurès, en cours d'étude. Il reste à relier la position de Noisy pour que le passage en plein centre-ville ne soulève pas d'opposition. La maîtrise d'ouvrage est partagée entre le Conseil général 93 et la RATP. Le site des Ardoines est le plus facile pour l'atelier de maintenance, qui pourrait être souterrain. D'autres sites potentiels identifiés se trouvent aux alentours de Tremblay et au Nord-Est de Fontenay.

Comment comptez-vous réaliser les études des tunnels et des stations pour 2017, la deuxième phase des projets de la ligne 4 et 12 étant également prévue pour 2017 ?

Jean-François Hélas indique que, malgré ce planning ambitieux, le projet de la ligne 4 est phasé en fonction du financement. Arc Express est un projet neuf réalisé massivement avec quatre tunneliers en parallèle pour l'Arc Sud. Les procédures sont identiques dans les deux cas. Le système de correspondance envisagé en souterrain limite les perturbations en exploitation. Les nouveaux flux engendrés sont conformes du point de vue confort et sécurité. La simplicité de construction et de croisement des lignes de correspondance ajoutée à un financement posé dès le départ des projets permettent d'avancer à un bon rythme.

Jacques Leroy, élu à Saint-Maur-des-Fossés, annonce que la ville de Saint-Maur n'est pas favorable à recevoir une gare d'interconnexion sur son territoire. Elle s'est battue pour le projet Orbival mais ne

s'y retrouve pas dans le projet Arc Express. Certains territoires veulent bénéficier des gares d'interconnexion mais d'autres se battent pour la préservation de leur identité.

Olivier Guérin note que lors d'une réunion à Champigny, des avis divergents ont aussi été émis.

Un membre montreuillois de l'AMUTC annonce que le nouveau Maire de Noisy-le-Sec a mis un coup d'arrêt au projet du T1 tel que développé. Il soutient l'arrivée d'Arc Express à Val de Fontenay auquel le T1 ne doit pas être opposé.

La ville de Fontenay serait d'accord pour étudier la possibilité de réaménager l'atelier garage en souterrain dans le cadre de l'opération d'urbanisme sur 8 ha à Péripôle 2. Qui conclura ces débats ?

Olivier Guérin rappelle que les débats se terminent le 31 janvier. Dans les deux mois, un compte rendu et un bilan seront faits pour les deux débats et, sur Arc Express, une décision sera prise par le Conseil d'Administration du STIF dans les trois mois suivants ce compte rendu.

Jean-François Hélas confirme que le RER A est une urgence et que le prolongement du RER E et le projet Arc Express contribueront à le désaturer. Le STIF a également un programme de remplacement des matériels roulants, échelonné jusqu'en 2016. Enfin, un schéma directeur sera proposé au prochain Conseil d'Administration du STIF concernant l'ensemble des problématiques du RER A.

Daniel Guérin ajoute que la Commission de la Démocratisation organise un comité de ligne pour examiner le schéma directeur sur la ligne 1 avec l'ensemble des acteurs. Par ailleurs, une fois le compte rendu et les rapports rendus, le Conseil d'Administration du STIF statuera sur le tracé retenu. Il est composé des élus régionaux et des représentants de chacun des départements d'Île-de-France.

À partir de quand Arc Express sera-t-il saturé comme le RER A ? Ne faut-il pas prévoir dès à présent la double boucle ?

Jean-François Hélas indique que l'Arc Sud et l'Arc Nord auront une charge dimensionnante d'environ 14 000 au début puis de 18 000 une fois la boucle complétée. L'augmentation de la fréquence et l'ajout de rames supplémentaires permettront de passer à environ 30 000, sans dépasser la limite de capacité des stations. Ces questions seront examinées en détail une fois le projet confirmé.

Les gains sur le temps de transport sont un aspect extrêmement important pour les usagers. Les pôles multimodaux irriguant un ensemble de possibles, comme Val de Fontenay, sont très pratiques. Les querelles inter-élus sont choquantes. Ceux qui travaillent à l'international ne prennent pas les transports en commun.

Laurence Debrincat indique que le STIF réalise régulièrement des enquêtes auprès des Franciliens sur leurs déplacements. Toutes les enquêtes disponibles depuis 1976 montrent que les Franciliens se déplacent en moyenne pendant une heure et demie chaque jour, de même que dans toutes les grandes agglomérations françaises ou internationales. Le temps gagné par l'amélioration des transports est donc réinvesti pour atteindre d'autres destinations.

Jean-François Hélas ajoute que le temps est un paramètre des plus essentiels dans la conception des projets. Ensuite, les pôles forts de type Châtelet sont d'une complexité rare et les modifications coûtent cher. Le débat reste ouvert entre développer ces pôles et desserrer le système.

Le choix d'un matériel de 2,80 m de large ne correspond pas à grand-chose. Le tramway à Noisy-le-Sec a été torpillé sur une municipale partielle.

Jean-François Hélas affirme que la largeur de 2,80 m correspond à la tendance du marché mondial et revient moins cher que la largeur métro de 2,40 m, qui manque de concurrence.

Y aura-t-il une commission d'accessibilité pour les personnes en situation de handicap ?

Laurence Debrincat précise qu'Arc Express sera accessible pour tous les types de handicap, en conjonction avec l'accessibilité de la voirie, par un travail mené avec les collectivités locales.

Daniel Guérin remercie tous les intervenants élus et non élus, et confirme que l'ensemble des expressions sera pris en compte pour une décision qu'il espère largement partagée le moment venu.

Olivier Guérin remercie également les participants et rappelle les prochaines réunions.