

**SYNTHESE DE LA REUNION PUBLIQUE CPDP ARC EXPRESS  
de Créteil**

<b>Type</b> de réunion	<b>Territoriale</b>
<b>Date</b> de la réunion	<b>Jeudi 27 janvier 2011</b>
<b>Lieu</b> de la réunion	<b>Créteil</b>

La séance est présidée par **Jean-Luc Mathieu**, Président de la CPDP « Arc Express ».

---

**Mot d'introduction**

**Laurent Cathala**, Maire de Créteil est heureux d'accueillir une nouvelle fois une réunion du débat public Arc Express. Il se réjouit de l'accord intervenu entre l'État et la Région. Même si un certain nombre de points restent encore à préciser, cet accord est le résultat d'un consensus et apporte à cette partie de l'Est parisien une satisfaction à travers le tracé retenu.

---

**Synthèse de la Commission particulière du débat public et de la maîtrise d'ouvrage**

**Christine Revault d'Allonnes** donne les grandes lignes du protocole entre l'État et la Région, initié par Jean-Paul Huchon, à partir de deux messages des nombreux franciliens qui ont participé à ces deux débats publics : donner la priorité à l'amélioration du réseau existant, moderniser les RER, désaturer la ligne 13 ; trouver un consensus sur un projet commun de transport.

Cette contribution met en exergue les points suivants : amélioration des RER, prolongement au Nord de la ligne 14 pour désaturer la ligne 13, multiplication des lignes de tramway, création d'une rocade de petite couronne maillée avec l'ensemble des réseaux. Et plus spécifiquement concernant le Val-de-Marne, le tracé retenu reprend toutes les propositions de gares présentées par le STIF pour Arc Express, création d'une double rocade à l'Est, amélioration de la desserte des aéroports avec l'arc grand Est, prolongation de la ligne 14 jusqu'à Orly. Sur cette partie, deux gares optionnelles sont en discussion : Maison-Blanche permettant la connexion avec la ligne 7 et Trois Communes permettant de désenclaver ces quartiers.

**Jean-Luc Mathieu** confirme qu'aucun accord n'avait pu être conclu entre l'État et la Région lors de la conception de ces deux projets Arc Express et Grand Paris, raison pour laquelle deux débats coordonnés avaient été engagés, celui d'Arc Express étant soumis à l'autre par la loi du 3 juin 2010. Le protocole d'accord a choisi pour la partie Sud et Sud-Est du métro autour de Paris les éléments communs aux deux projets proposés dans le cadre des travaux de l'association Orbival.

Spécificités du débat public Arc Express :

- Trois qualificatifs pour ce débat : unique, majeur, spécifique
- 10 réunions publiques dans cet Arc Sud (9 spécifiques Arc Express et 1 commune avec le Grand Paris)
- Les élus ont joué un rôle majeur autour de leur projet Orbival, peut-être un peu au détriment d'argumentaires différents du public
- De nombreuses questions, contributions, avis, cahiers d'acteurs spécifiques communs aux deux débats proviennent de cette région du territoire francilien

Que retenir de ce débat public Arc Express coordonné avec le débat public sur le réseau de transport public du Grand Paris ?

1. Un intérêt évident pour le débat démocratique
2. Le soutien quasi unanime pour une rocade autour de Paris avec un maillage serré, avec des lignes de transports lourds existantes ou en projet
3. Une explosion de demandes concernant les transports en commun dans la région parisienne pour pallier les difficultés actuelles, réaliser les investissements les plus urgents
4. Des décisions majeures concernant l'Est de Paris
5. Une interrogation sur le financement des investissements, l'équilibre de l'exploitation, la situation juridique du SDRIF

6. La définition du partage des responsabilités dans la construction de la nouvelle infrastructure
7. Les quasi conclusions du protocole sont une contribution au débat à prendre en compte dans le rapport de la Commission particulière du débat public

**Jean-François Hélas** recense juste les propos qu'il a entendus au cours des quatre mois de débat. Le contexte du projet et l'ensemble des expressions ont gravité autour de ces idées principales : l'impérieuse nécessité d'améliorer l'existant, augmenter la régularité, renforcer la ponctualité, décharger les lignes les plus chargées.

L'opportunité d'un transport de rocade en proche couronne a été confirmée sur la base de trois fondamentaux d'Arc Express :

- Le maillage systématique avec les lignes de transports collectifs et actuels
- Le principe d'une desserte fine de vos territoires
- La nécessité d'avoir une boucle complète tout autour de Paris sur la proche couronne

Demandes fortes exprimées au cours du débat :

- Présentation au public des arcs Est et Ouest
- Desserte des quartiers et territoires enclavés de l'Est francilien avec l'Arc Grand Est
- Nécessité de liaison directe et rapide vers les aéroports
- Nombreuses interrogations sur le financement du projet et sur le financement de son exploitation
- Préoccupations sur la mise en œuvre d'Arc Express, son calendrier, les choix techniques et le service rendu aux usagers

Restitution de la dimension territoriale :

- Trois points forts concernant l'Ouest francilien :
  - Desserte du centre-ville de Rueil Malmaison
  - Nécessité de se raccorder à la gare Transilien de Saint-Cloud
  - Nécessité de desservir le secteur de Saint-Cloud et Boulogne par deux correspondances (une avec la station de métro ligne 10 Boulogne Pont de Saint-Cloud et une autre avec la ligne 9 à la station Marcel Sembat). A l'Est de la station Marcel Sembat, deux variantes ont été proposées.
- Confirmation de l'intérêt d'une correspondance d'Arc Express avec le RER C à la gare d'Issy Ville et avec la ligne 12
- Nécessité d'une correspondance avec la station Châtillon-Montrouge de la ligne 13 et avec le futur T6
- Sur le périmètre d'Orbival, desservir la station Bagneux métro permettant une correspondance avec la ligne 4
- Maillage à assurer avec le RER B (station Arcueil Cachan), demandes formulées en faveur de la desserte de la Maison des examens au RER B Laplace, d'une station à Cachan centre
- Nécessité de desservir l'IGR à Villejuif et le projet Cancer campus. Une connexion avec la ligne 7 et le futur T7 à hauteur de Villejuif Louis Aragon a été confirmée
- Territoire Seine amont
  - Desserte du centre de Vitry-sur-Seine confirmée
  - Correspondance Arc Express à assurer avec le RER C, station aux Ardoines
  - Correspondance possible avec le RER D à Vert-de-Maison
- Plaine centrale du Val-de-Marne et de la boucle de la Marne
  - Forte demande en faveur d'une correspondance à la station Créteil l'Echat avec la ligne 8
  - Maillage avec la branche Boissy-Saint-Léger du RER A

- Divergences autour de l'implantation de deux gares à Saint-Maur (Adamville et Jean Moulin). Des demandes de tracés alternatifs par Sucy-en-Brie et Joinville-le-Pont ont été étudiées.
- La desserte de Champigny centre a été demandée, l'option entre Val-de-Fontenay et Noisy-le-Grand se trouve clairement posée.
- Deux liaisons complémentaires sont apparues : Champigny centre – Saint-Denis Pleyel et Champigny centre – Le Bourget aéroport (Arc Grand Est).
- Création d'une nouvelle gare sur le RER E (Champigny Brinvilliers) qui pourrait être en correspondance avec Arc Express

---

## Echanges avec le public

*Opinion : Alain Desmarest, Vice-président du Conseil général du Val-de-Marne se félicite de la participation des Val-de-Marnais à ces débats publics et de l'accord intervenu entre l'Etat et la Région pour le développement des transports en Ile-de-France. Le travail entamé en 2006 avec l'association Orbival est pleinement reconnu dans cette contribution qui reprend l'intégralité des stations proposées entre Champigny, Bry, Villiers et Arcueil Cachan. Le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Orly avec une station Trois communes permettant de désenclaver des quartiers populaires, est satisfaisant. Une station supplémentaire en correspondance avec la branche Orly du RER C est demandée.*

*Par ailleurs, Alain Desmarest se félicite également que la proposition d'une double boucle à l'Est soit définitivement actée. Un tracé commun proposé avec le Conseil général de Seine-Saint-Denis desservira au mieux de façon cohérente et concertée nos territoires, y compris le pôle de Val-de-Fontenay.*

*Opinion : Laurence Cohen, Conseillère régionale, note que la mobilisation de tous a porté ses fruits pour arriver à une synthèse des deux projets, répondant aux besoins de la population francilienne. Il faut rester vigilant sur l'aménagement autour des gares et à l'éventuelle spéculation foncière ainsi engendrée.*

*Q. : Le budget Grand Paris avait été annoncé entre 21,4 et 23,5 milliards d'euros. Selon l'accord historique, le budget estimatif passe à 32,4 milliards d'euros. Comment expliquer ce changement ?*

**Christine Revault d'Allonnes** explique que ces 32,4 milliards correspondent au financement des propositions convergentes du tracé Arc Express et du tracé présenté par la Société du Grand Paris, ainsi que le Plan de mobilisation transport.

Le Plan de mobilisation transport a été estimé à 19 milliards :

- 9,9 milliards d'euros d'infrastructures
- 1,6 milliard d'euros pour la ligne 14 et l'Arc sud d'Arc Express
- 5,3 milliards d'euros pour le matériel roulant et la mise en accessibilité des stations
- 2 milliards d'euros pour le tunnel du Châtelet et le sextuplement des voies à Juvisy

Le plan de financement Grand Paris repose sur une contribution de l'Etat de 5 milliards d'euros, des collectivités pour 1,6 milliard d'euros, de la redevance STIF de 800 millions d'euros et de l'emprunt.

Ces 32,4 milliards d'euros d'infrastructures seraient donc financés par l'Etat (9 milliards), les collectivités locales (9 milliards), les ressources fiscales (7 milliards), l'emprunt (7 milliards)

*Opinion : L'association « Place au vélo à Créteil » souhaite que le vélo trouve entièrement sa place dans ce Plan de déplacement urbain.*

**Jean-François Hélas** comprend bien cette complémentarité entre les modes actifs et les transports collectifs. C'est aux collectivités locales d'aménager les abords des gares (stationnement des vélos, pistes cyclables...). Autoriser l'accueil des vélos dans les rames semble une question plus délicate, en raison de l'affluence des voyageurs.

Q. : Le nouveau tracé semble abandonner deux stations prévues à Saint-Maur Adamville et Jean Moulin, quartiers dépourvus de transports en commun. Pourquoi Créteil l'Echat a-t-il été préféré à Maisons-Alfort les Juilliottes ? Où sera située la station Créteil planète ?

**Jean-François Hélas** ne peut ce soir se prononcer sur les tracés définitifs, et d'ailleurs ce n'est pas de sa compétence, mais du conseil d'administration du STIF au vu des différents rapports qui ressortiront de ce débat public.

Q. : Où serait située la station à Orly à Orly Ouest ou Orly Sud ? L'accès Orly Ouest relève du parcours du combattant.

**Romain Lacuisse, RFF**, précise qu'un débat public se tient actuellement notamment sur la localisation de la future gare et des différentes connexions à l'aéroport d'Orly.

*Opinion : L'Association des usagers des transports insiste sur l'exploitation d'une boucle complète et sur la nature du matériel roulant.*

Q. : Quel est le choix du matériel roulant : fer ou pneus ?

**Jean-François Hélas** s'appuie sur l'exemple du métro à Madrid qui dispose de ce mode d'exploitation avec régulation en ligne ou il peut être envisagé un système consistant à exploiter par arcs en faisant des points de rupture. Des études détaillées sur les aspects techniques d'exploitation, la localisation des stations notamment interviendront ultérieurement et seront soumises à l'avis du public dans le cadre d'une enquête publique.

Il a été annoncé pour Arc Express le choix d'un matériel fer, respectueux des problématiques environnementales et de coûts d'exploitation.

Q. : Comment justifier le choix d'un métro automatique ?

**Jean-François Hélas** précise qu'un métro automatique est mieux adapté à répondre à la demande en temps réel, souplesse que ne permet pas un équipement à conduite manuelle.

Q. : Une connexion Arc Express Sud à la ligne A du RER est essentielle à la population du Sud-est francilien. L'Arc Sud permettra-t-il de réduire les contraintes sur la ligne A ?

**Sandrine Gourlet** démontre que les études de trafic réalisées confirment que la création d'une rocade permet de décharger le réseau central de 10 à 15 %. De plus, le Plan de mobilisation prévoit le prolongement du RER E à l'Ouest jusqu'à Mantes-la-Jolie, ce qui déchargerait le RER A de 10 à 15 % supplémentaires. Des rames à deux niveaux vont être prochainement mises en service pour améliorer la situation du RER A.

Q. : Le prolongement de la ligne 14 entre Orly et Saint-Denis Pleyel, avec les gares optionnelles de Maison-Blanche et Trois communes, ne risque-t-il pas de saturer cette ligne ? Pourquoi ne pas homogénéiser la tarification métro, RER ?

D'après **Christine Revault d'Allonnes**, la tarification unique fait effectivement débat au sein du STIF. Il est difficilement concevable de se passer de la station Maison-Blanche, qui permettrait une interconnexion avec la ligne 7, tout comme la station Trois communes qui permettrait de désenclaver les quartiers aux alentours.

**Jean-François Hélas** souligne que l'idée de faire une ligne continue jusqu'à Roissy a été abandonnée pour éviter de saturer le cœur de la ligne 14, l'une des préoccupations du Plan de mobilisation transport.

Q. : Qu'en est-il de la réserve foncière autour des gares ?

**Christine Revault d'Allonnes** spécifie que ce principe n'a pas été retenu dans le projet de loi de finances rectificative.

**Jean-Luc Mathieu** se fait le porte-parole des membres de la Commission particulière du débat public pour remercier le travail fait conjointement, mais en toute indépendance, avec les équipes du STIF pendant plus d'un an. Il se félicite de la façon dont s'est déroulé ce débat. Il remercie les élus de leur accueil et les participants à toutes ces réunions.