

CAHIER D'ACTEURS COMMUN AUX DEUX DÉBATS PUBLICS

Projet de réseau de transport public du Grand Paris et Projet Arc Express

Janvier 2011



Gilles Catoire

Maire de Clichy-la-Garenne

Conseiller général
des Hauts-de-Seine

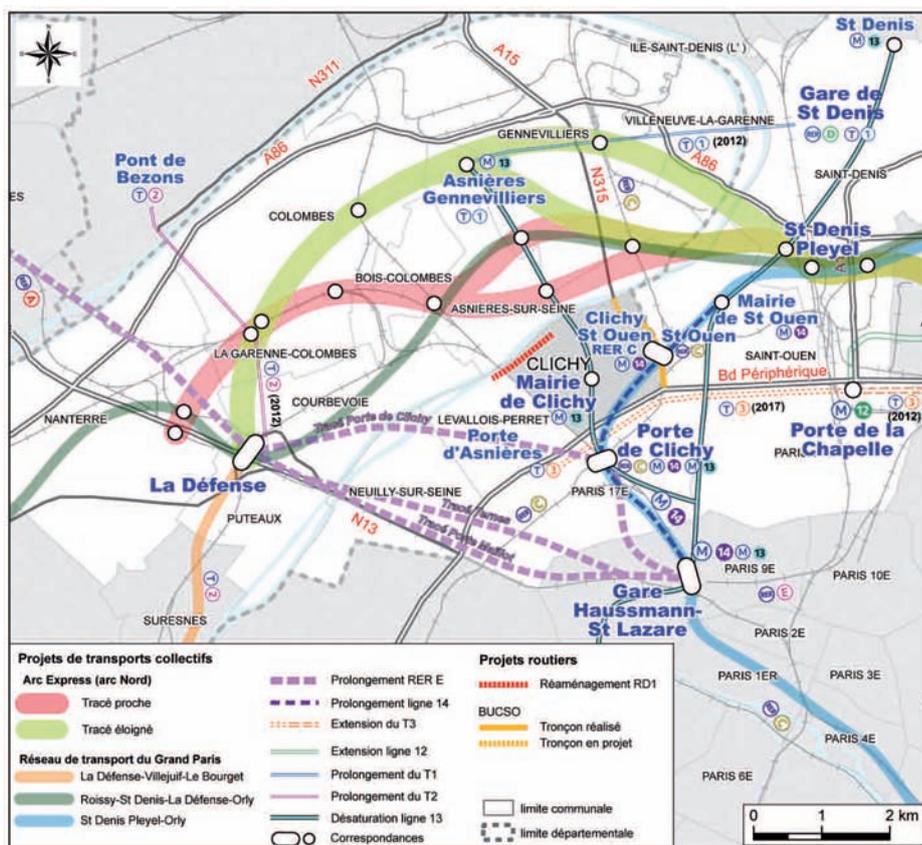
Secrétaire général et
Président de la commission
transports de l'AMIF

Membre du bureau et
Co-animateur de la commission
déplacements de Paris Métropole

Représentant suppléant au Conseil
du STIF

VILLE DE CLICHY-LA-GARENNE

Clichy-la-Garenne, ville de première couronne de l'agglomération parisienne, est délimitée au sud par le boulevard périphérique, au nord par la Seine. Elle compte aujourd'hui près de 59 000 habitants et 35 000 emplois, avec la présence de grandes entreprises telles que L'Oréal ou Sony. Ce territoire aux enjeux de transports majeurs est directement concerné par les projets de métro en rocade actuellement débattus, projets dont Clichy attend beaucoup pour améliorer les conditions de déplacement de ses habitants et salariés.



**VILLE DE
CLICHY-LA-GARENNE**
Hôtel de Ville
BP 300
92112 Clichy Cedex
Tél. : 01 47 15 30 00
Site Internet : www.ville-clichy.fr

Une ville pleinement engagée dans la dynamique métropolitaine

Un positionnement stratégique dans la Boucle Nord des Hauts-de-Seine

Clichy représente un point de contact essentiel entre Paris et les communes situées au nord de la Seine, avec lesquelles elle forme un pôle de vie et d'emplois majeur à proximité immédiate de La Défense et Plaine Commune.

Un territoire en mouvement, pluriel et ouvert

Clichy a vu sa population augmenter rapidement depuis vingt ans, une tendance qui devrait se poursuivre en raison des nombreux projets de développement urbain et économique qui seront réalisés dans les années à venir.

La ville se singularise par sa diversité : diversité dans son habitat et sa population, diversité dans les activités économiques qu'elle accueille, de la TPE artisanale jusqu'aux sièges sociaux de groupes internationaux. Clichy bénéficie également de grands équipements publics, comme l'hôpi-

tal Beaujon ou la fondation Roguet, et d'un patrimoine urbain remarquable : Pavillon Vendôme, Maison du Peuple, anciens entrepôts du Printemps... En 2009, le conservatoire Léo Delibes a reçu le prix de l'Équerre d'argent.

Il s'agit aujourd'hui pour la ville de se positionner dans le Grand Paris forte de ces atouts, en se basant par exemple sur la forte présence d'une économie créative, appelée à se développer encore.

Un engagement fort au sein de Paris Métropole

Clichy fait partie de Paris Métropole depuis sa création et soutient le travail réalisé en son sein par les élus. Elle est représentée par son maire au Bureau du syndicat mixte d'études, dont elle contribue activement à la réflexion sur le devenir de la métropole parisienne, en particulier relativement aux questions de transports et déplacements.

Une ville mal desservie par le réseau de transport en commun ferré



Station de métro Mairie de Clichy
Source : Ville de Clichy, 2010

La station de métro Mairie de Clichy est la seule desservant le territoire de Clichy, c'est-à-dire 59 000 habitants, alors que les 17^e et 18^e arrondissements de Paris bénéficient d'une station pour 10 000 habitants. Cet écart significatif est aggravé par les **problèmes de saturation affectant la ligne 13**, d'ailleurs bien connus : une situation intenable aux heures de pointe avec une densité pouvant atteindre 4,5 personnes/m², des conditions de transport très inconfortables, de nombreux incidents techniques et des risques en termes de sécurité.

La nécessité d'une réponse urgente à ces problèmes a clairement été exprimée lors de la concertation sur le projet de désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14. Plusieurs solutions alternatives ont alors été défendues, telles que le débranchement de la ligne 13 ou la météorisation de la ligne 14, sans qu'un consensus ne puisse être dégagé.

Le projet finalement retenu, qui consiste à prolonger la ligne 14 jusqu'à Mairie de Saint-Ouen d'ici 2017, renforcera la desserte de Clichy par le biais de deux stations situées dans des **secteurs en forte mutation**.

• **Porte de Clichy** : La ZAC Clichy-Batignolles accueillera bientôt le nouveau Palais de Justice de Paris, tandis que l'Entrée de Ville de Clichy sera revalorisée par les projets de renouvellement urbain en cours. La Porte de Clichy a vocation à devenir un pôle intermodal structurant avec l'arrivée de la ligne 14, du tramway T3 et peut-être du RER E.

• **Clichy - Saint-Ouen RER C** : Un concours d'idées d'architecture et d'urbanisme sera prochainement lancé par la ville de Clichy sur les abords de cette station, en résonance avec les projets de Saint-Ouen sur le quartier des Docks et de Paris sur la Porte Pouchet, sans oublier l'arrivée du Boulevard Urbain Clichy Saint-Ouen (BUCSO).

Le métro en rocade doit permettre de renforcer la desserte du territoire, sans compromettre la désaturation de la ligne 13

Clichy est concernée directement par Arc Express et le Réseau de transport public du Grand Paris.

- Les deux projets prévoient des correspondances avec la ligne 13 au niveau d'Asnières-Gennevilliers :
 - à Gabriel Péri, aux Agnettes ou aux Courtilles pour Arc Express ;
 - aux Agnettes ou au Port de Gennevilliers pour le réseau du Grand Paris.

- Le projet de réseau de transport du Grand Paris inclut un prolongement de la ligne 14 jusqu'aux plateformes aéroportuaires de Roissy et d'Orly.

Les deux projets peuvent permettre de mieux relier Clichy aux pôles voisins et d'améliorer son attractivité. Toutefois la **ville émet des réserves**, qui nécessitent que des précisions soient apportées.

- La ville de Clichy demande que la mise en service du prolongement de la ligne 14 soit effective avant tout prolongement de la ligne 13, qui ne saurait avoir lieu qu'après son dédoublement.
- Étant donné la faiblesse de la desserte de Clichy par le réseau de métro, la dynamique démographique et économique, et les ambitieux projets urbains en cours, il est primordial que la **station Clichy - Saint-Ouen RER C** de la ligne 14 ait un **accès sur le territoire de Clichy**.
La vocation intercommunale de cette station ne doit en effet pas être perdue de vue, ce qui semble le cas dans le projet du Grand Paris qui nomme cette station « Saint-Ouen RER C » sur la carte représentant les trois futures lignes.
- La ville de Clichy propose de retenir les parties de tracé du réseau du Grand Paris qui sont **compatibles avec Arc Express**.
- Ayant étudié avec attention les avis du STIF et de Paris Métropole sur ces deux projets, la ville apporte son soutien aux orientations attentives aux **risques de saturation qu'un prolongement excessif de la ligne 14 ferait courir à la ligne 13** :
 - Le STIF demande une « expertise indépendante (...) de la faisabilité du prolongement de la ligne 14 du métro de Roissy à Orly », permettant d'apprécier « la robustesse des conditions d'exploitation, la régularité et la qualité de service » en résultant.
 - Paris Métropole demande dans son cahier d'acteur que les projets d'extension de lignes fassent l'objet d'études approfondies permettant d'évaluer le nombre de voyageurs attendus.Il convient en effet de ne pas compromettre l'objectif de désaturation de la ligne 13 poursuivi par le prolongement de la ligne 14, qui représente pour Clichy une priorité absolue. Le dossier de la Société du Grand Paris affirme que les deux projets sont compatibles, tout en mentionnant un simple objectif d'« amélioration » de la ligne 13 pour le projet du STIF ce qui revient à minimiser la gravité de la situation.
À ce titre, la ville de Clichy accueille favorablement tant le schéma de transport des architectes du Grand Paris que l'adaptation d'Arc Express proposée par Jean-Paul Huchon. Les deux initiatives convergent sur plusieurs points, dont un **prolongement de la ligne 14 uniquement jusqu'à Saint-Denis Pleyel** au nord, et jusqu'à Orly au sud (ce prolongement sud est également envisagé *via* la ligne 7 par la Région). Cette solution apparaît de nature à garantir un fonctionnement pérenne de la ligne 14, et donc une véritable désaturation de la ligne 13.

Il n'apparaît pas possible de financer concomitamment les deux projets, cela fait désormais consensus ; il faut donc **préciser ce qui est réalisable**.

- Concernant le réseau du Grand Paris : il est souhaitable que le financement soit précisé, au-delà des 4 milliards d'euros de dotation initiale prévue.
- Concernant Arc Express : dans le dossier du STIF, l'Arc sud semble davantage prioritaire dans la mesure où son financement est assuré,

alors que celui de l'Arc nord ne l'est que pour le « début des travaux ».

La ville de Clichy considère que l'Arc nord revêt le même degré de priorité, et demande donc que sa réalisation ne soit pas repoussée dans le temps en raison de son financement plus incertain.

À terme, le bouclage de la ligne de rocade est toutefois primordial, afin d'optimiser les potentialités d'un tel système.

La ville de Clichy tient à rappeler l'importance de l'amélioration du réseau existant, qui ne doit pas être négligée par la construction de nouvelles lignes. Le réseau de surface notamment ne doit pas être oublié, et en particulier le réseau de bus, qui nécessite des investissements moins élevés tout en répondant de façon pertinente aux besoins des usagers.

Il est également nécessaire d'élaborer une tarification plus équilibrée du réseau francilien, qui ne pénalise pas les usagers résidant loin de la zone dense, sans faire peser une charge trop lourde sur les habitants du centre de la métropole.

Il est enfin nécessaire de **renforcer la liaison de Clichy avec La Défense**, par le biais de différents modes de transport.

- Clichy est favorable à une variante de l'Arc nord d'Arc Express qui relie la ville (avec une correspondance sur la ligne 13) directement à la Défense, plutôt qu'à Nanterre Préfecture la Folie.
- La ville soutient le projet de prolongement du RER E *via* la Porte de Clichy, pôle majeur à l'interface de projets d'aménagement urbain ambitieux.
- Les réflexions sur le renforcement de la desserte de Pont Cardinet doivent être élargies aux autres gares de la ligne L du Transilien SNCF, en particulier la gare de Clichy-Levallois. Il serait pertinent de renforcer les potentialités de celle-ci par des fréquences accrues et des liaisons directes à La Défense.
- La ville demande également la mise à l'étude du projet de navette fluviale de Saint-Denis à La Défense *via* Clichy. Le projet de SDRIF intègre cette liaison au réseau de transport francilien, mettant ainsi en évidence les avantages de ce mode de déplacement.

