

## SYNTHESE DE LA REUNION PUBLIQUE CPDP ARC EXPRESS DE SAINT-DENIS

Type de réunion	Territoriale
Date de la réunion	Mardi 25 janvier 2011
Lieu de la réunion	Saint-Denis

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

---

### Mot d'introduction

**Didier Paillard**, Maire de Saint-Denis, accueille les participants. Il constate l'intérêt reconnu pour la complémentarité des projets Arc Express et Grand Paris. Sans opposer desserte des populations et efficacité économique, il craint un accroissement des inégalités sociales. Les transports collectifs ont vocation à la mobilité, le désenclavement et l'accès à l'emploi et le maillage d'Arc Express peut jouer un rôle important pour le territoire. La maîtrise du foncier doit soustraire à la spéculation et la préparation des contrats doit éviter l'éviction des populations modestes.

---

### Synthèse de la Commission particulière du débat public

**Jean-Luc Mathieu** indique que ce débat, soumis au public et coordonné avec le projet sur le Grand Paris, s'achève sur des incertitudes. Il a porté sur l'ensemble des transports de l'Île-de-France. Neuf réunions publiques ont eu lieu, dont deux communes aux deux projets, donnant lieu à de très nombreuses questions et contributions.

La CPDP constate le fort intérêt démocratique, l'aspiration à un rapprochement des deux projets, le soutien quasi unanime pour une rocade de métro autour de Paris, la demande d'un maillage serré, avec des interstations courtes. Elle s'étonne de l'absence de questions sur la maîtrise d'ouvrage entre la société du Grand Paris (l'État), et le STIF (la Région). De fortes incertitudes sur le financement et des interrogations sur les coûts d'investissement et d'exploitation subsistent. Le débat a largement débordé sur l'ensemble des transports en commun dans la région parisienne et l'avenir de la maîtrise de l'urbanisation.

Concernant l'Arc Nord, un questionnement important porte sur le choix de renforcer Cœur Défense, déjà surchargé, ou de passer par Nanterre-Préfecture. Dans la zone de Colombes et d'Asnières, le choix est difficile entre tracés proche et éloigné. À Aubervilliers-Pantin, des prises de position très officielles ont soutenu le tracé éloigné tandis que de nombreuses personnes soutenaient un tracé plus proche. Le STIF a choisi de réaliser l'Arc Sud en priorité mais la réalisation de l'Arc Nord est jugée urgente par le MEDEF. Les discussions entre l'État et la Région se poursuivent. Le débat public sur Arc Express a servi à ce rapprochement dans lequel jouent d'autres facteurs, financiers et politiques.

**Jean-François Hélas** indique que le STIF ne tirera pas de conclusions prématurées mais rendra sa décision à la lumière des comptes rendus et du bilan des Commissions. Il souligne l'importance de la participation et des contributions, et remercie la CPDP pour cette réunion de synthèse.

Le STIF a entendu l'impérieuse nécessité d'augmenter la régularité, de renforcer la ponctualité et de décharger les lignes les plus saturées. Cette approche est au cœur du Plan de mobilisation qui s'en trouve conforté. La première version du protocole d'accord, en cours de négociation entre l'État et la Région, semble tenir compte de ces attentes. Il y a également une forte attente en ce qui concerne l'amélioration du réseau de bus, entamée par le STIF depuis 2006, sur la petite et la grande couronnes, en corrélation étroite avec l'ensemble des stations à réaliser au niveau d'Arc Express.

Le débat a montré l'adhésion massive de la majorité de la population, des collectivités et des associations pour un transport de rocade en proche couronne, le maillage systématique avec les lignes de transports collectifs actuelles et futures pour une desserte fine des territoires, confortant le principe d'une distance courte entre deux stations consécutives. Beaucoup ont insisté sur la nécessité de trois gares pour desservir le territoire de la Plaine Saint-Denis.

D'autres éléments fondamentaux sont la nécessité d'une boucle complète sur la proche couronne, l'importance de desservir les zones denses et les lieux de vie, en anticipant sur l'essor futur des territoires. Au Sud, la desserte des Ardoines et de la Vallée scientifique de la Bièvre et, au Nord, celle du secteur des Groues à Nanterre et du projet de développement urbain de la Plaine Saint-Denis en sont des exemples majeurs.

Plusieurs départements de la grande couronne ont exprimé des inquiétudes sur la concentration des efforts et des financements sur le cœur de l'agglomération parisienne, tout en exprimant leur soutien au projet Arc Express en raison de ses nombreuses correspondances. Une forte volonté s'est exprimée pour désenclaver des territoires de l'Est francilien comme Clichy Montfermeil et en faveur d'un rééquilibrage à l'Est avec une double desserte, l'une proche de Paris, l'autre –l'Arc Grand Est - desservant des territoires plus éloignés.

Ces attentes ont conduit le STIF à présenter le résultat de ses études sur les Arcs Est et Ouest, une présentation bien accueillie qui a permis d'engager une première phase de débat.

Le plan de complémentarité présenté par Jean-Paul Huchon, président du STIF et de la Région, le 15 novembre 2010, intègre une desserte des quartiers et des territoires isolés, notamment avec l'Arc Grand Est, et une liaison directe et rapide avec les aéroports, demandée par de nombreuses collectivités locales. Ces compléments contribueront au processus de convergence entre Arc Express et Grand Paris.

Des craintes se sont exprimées concernant le financement du projet, qui ne doit en aucun cas obérer les financements alloués au Plan de mobilisation des transports. Le STIF a toujours présenté le financement d'Arc Express à l'intérieur des 19 milliards d'euros du Plan de mobilisation et confirme qu'Arc Express ne se fera pas au détriment de l'amélioration de l'existant. Les coûts du projet ont été interrogés, notamment à Villejuif, avec la prise en compte des correspondances, de l'accessibilité et de l'intermodalité au niveau des gares. Le STIF confirme que tous ces éléments sont bien considérés dans leurs estimations financières.

L'impérieuse nécessité de dimensionner le projet de rocade afin de permettre la maîtrise des coûts de fonctionnement a été rappelée, un point sur lequel le projet du Grand Paris a été interpellé à de nombreuses reprises. Le STIF confirme que le projet Arc Express a fait en sorte que l'effort collectif soit en mesure de financer les coûts d'exploitation annuelle sans trop peser sur les collectivités, les employeurs ou les voyageurs.

Le débat a largement confirmé la pertinence des tracés, avec quelques tracés alternatifs proposés par l'AIGP, le collectif d'associations Grand Paris grande et petite ceinture, Saint-Maur et Colombes. Les demandes de gares supplémentaires ont été également très marginales, notamment une nouvelle gare sur le RER E à la jonction des communes de Champigny, Bry-sur-Marne et Villiers-sur-Marne.

La présentation de différentes variantes, suscitant initialement des questions, a permis d'exprimer des préférences, d'établir des comparaisons et de mettre en évidence l'intérêt de mixer les variantes localement, sous réserve de faisabilité technique. Les propositions de variantes ont aussi enrichi les débats sur l'Arc Nord, notamment avec la demande, dans le secteur de Colombes, de desservir le secteur des Agnettes et des Grésillons sans doubler le T1.

De fortes interrogations se sont exprimées sur l'environnement des gares, notamment sur la maîtrise du foncier en demandant que l'aménagement des abords des stations reste de la compétence des collectivités locales, et sur l'optimisation de l'accessibilité et de l'intermodalité. Le STIF confirme ces points, sur lesquels le CESR souhaite une concertation en lien avec la révision du Plan de déplacements urbains d'Île-de-France.

Les territoires concernés par l'Arc Sud sont favorables à une mise en service en 2017. Un financement plus important permettrait d'accélérer le calendrier de mise en service des autres Arcs.

Les choix techniques sont confortés par une adhésion massive au métro en souterrain et au matériel fer, économe en énergie.

Il a été demandé que la tarification d'Arc Express soit celle de l'Île-de-France, qu'elle soit équitable et incite à l'intermodalité. Une importance a été accordée aux gains de temps de parcours induits par Arc Express ainsi qu'à l'amplitude horaire et à la fréquence proposées.

*(Projection du film de l'Arc Nord)*

Sur l'Arc Nord, au nord de la station de la place de la Boule à Nanterre, la nécessité absolue de relier la petite Couronne au pôle d'emplois de Défense Seine Arche a été partagée par tous. Toutefois, concernant le choix d'un passage par la Défense Grande Arche ou par Nanterre Préfecture La Folie, des craintes se sont exprimées sur l'hypothèse d'un maillage avec la première de ces stations : préoccupations concernant la dégradation des conditions de correspondance compte tenu de la densité des échanges de trafic à cet endroit, et préoccupations relatives à la complexité technique due à la densité des fondations en sous-sol de ce secteur. Enfin, l'amélioration des conditions de déplacement sur l'axe de l'Esplanade a été demandée.

La desserte de la gare de Garenne-Colombes, un invariant des différents tracés, a été confirmée et, au-delà et jusqu'à la correspondance avec la branche Asnières Gennevilliers de la ligne 13, l'importance d'une connexion à la ligne J du réseau Transilien.

Le tracé vert, qui dessert les stations Colombes, Colombes Gare et les Quatre routes, a été jugé opportun malgré les risques relatifs évoqués de concurrence avec le tramway T1. Pour le tracé bleu, qui dessert les Vallées et Bois-Colombes, le risque de concurrence avec le Transilien ligne L a été évoqué ainsi que l'impossibilité de desservir à la fois la station Mairie d'Asnières et la station des Agnettes.

Pour rejoindre la Plaine-Saint-Denis, l'adhésion a été massive à une correspondance avec le RER C à la gare des Grésillons plutôt qu'à la gare de Gennevilliers. Le tracé invariant pour le territoire de la Plaine-Saint-Denis a été conforté, avec une interstation courte pour des correspondances avec la ligne 13, le RER D et le RER B. La station Mairie d'Aubervilliers, invariant des différents tracés, a été plutôt confirmée. Au-delà de la Plaine-Saint-Denis, l'adhésion a été massive au tracé vert qui dessert le quartier du Fort d'Aubervilliers et rejoint Bobigny-Pablo-Picasso.

Les participants se sont peu exprimés en faveur du tracé bleu qui passe par Pantin.

M. Hélas souhaite que ce premier travail de synthèse fasse écho aux ressentis du plus grand nombre. Le débat public a clairement démontré son utilité et le STIF en est très satisfait. Il remercie la CPDP pour le travail accompli, tous les partenaires investis depuis le lancement du projet et toutes les personnes qui ont participé au débat.

*Q. : Des aménagements sont-ils prévus pour loger les ouvriers pendant le chantier ?*

**Jean-François Hélas** indique qu'environ 4000 personnes seront employées pour l'ensemble de ce chantier réalisé en grande partie par des tunneliers. Il conviendra d'être vigilant sur ce point.

*Q. : **Mathieu Notin**, Vice-président du Conseil général de Seine-Saint-Denis, se réjouit de la tournure du débat sur la nécessaire complémentarité d'Arc Express qui desservirait le cœur du département et le Grand Paris qui desservirait, à l'Est, des territoires plus éloignés. Il souhaite que le désengorgement de la ligne 13 et la prolongation de la ligne 14 jusqu'à Pleyel avancent rapidement. Il demande s'il est possible de connecter Arc Express à la fois aux Grésillons et à la prolongation du T1 ?*

**Laurence Debrincat** confirme la possibilité de combiner les tracés et notamment d'emprunter le tracé vert depuis la Garenne-Colombes jusqu'aux Quatre Routes, pour une correspondance avec le T1, puis de rejoindre la station du RER C à la ligne 13 aux Agnettes et ensuite le RER C aux Grésillons.

**Jean-François Hélas** ajoute que, concernant la désaturation de la ligne 13, le projet du STIF passe par un raccordement de la ligne 14 prolongée jusqu'à Mairie de Saint-Ouen. Dans le cadre de la confirmation de ce projet et de la boucle d'Arc Express, il serait intéressant de raccorder la ligne 14 au moins jusqu'à cette boucle et de déterminer à quelle station se ferait cette connexion.

Le STIF estime, contrairement au Grand Paris, qu'il faut répondre à cette question avec plusieurs stations de façon à permettre le maillage avec la ligne 13 (en évitant le doublonnage de la ligne 13 entre mairie de Saint Ouen et Carrefour Pleyel), le RER D et le RER B.

*Q. : L'association des usagers des transports Plaine Commune se prononce pour Arc Express et pour le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Stains. Elle demande la réactivation de CDG Express avec une tarification Île-de-France et une gare à la Plaine et au Bourget, le doublement du tunnel Châtelet Gare du Nord et le prolongement du T8.*

**Jean-François Hélas** répond qu'il faut désaturer la ligne 13 avant d'envisager le prolongement de la ligne 14. Le prolongement jusqu'à Stains est apparu, après études, compliqué et coûteux. Par ailleurs, la solution CDG Express, bien qu'intéressante et moins coûteuse, ne sera sans doute pas retenue compte tenu d'une tarification spécifique extrêmement élevée. D'autre part, le STIF souhaite une réflexion des présidents de RFF et de la SNCF sur le doublement du tunnel entre la Gare du Nord et Châtelet pour une meilleure régularité et une plus grande capacité des RER B et D. Enfin, en ce qui concerne le T8 et sa partie sud, le STIF est en phase de finalisation de la convention de financement entre les différents partenaires.

*Q. : Les coûts de raccordement de lignes en différents gabarits sont-ils pris en compte dans le projet ?*

**Jean-François Hélas** indique que les rames de métro Arc Express, d'un gabarit de 2,80m ne rouleront pas sur les rails du métro, et que réciproquement les rames du métro, d'un gabarit de 2,40m ne rouleront pas sur les rails du métro automatique Arc Express. Les correspondances se feront par cheminement à pied.

*Q. : Comment se situe la variante présentée par l'Atelier International du Grand Paris, qui contourne le territoire de Plaine Commune avec une correspondance Arc Express Est au Bourget ?*

**Jean-François Hélas** répond que le STIF n'a pas vocation à étudier cette contribution. Il s'interroge sur la solution d'un passage au-dessus des grandes infrastructures routières tout en reconnaissant à l'AIGP une démarche commune en termes de maillage et de réutilisation des réseaux existants.

**Laurence Debrincat** ajoute que, sur le territoire de la plaine Saint-Denis, le passage par les trois stations invariantes est essentiel. Elle remercie l'Institut d'aménagement urbain d'Île-de-France de son accompagnement.

*Opinion : L'AMUTC à Montreuil fait part de la colère des Montreuillois compte tenu du fait que le tracé Est, retenu par le Conseil général de la Seine-Saint-Denis l'Est, n'a pas été débattu. Il n'est donc pas vrai qu'il y ait un consensus sur le terminus Est de l'Arc Nord*

**Jean-Luc Mathieu** rappelle que ce débat porte sur l'opportunité de l'ensemble du projet et plus particulièrement sur les Arcs Sud et Nord. Le public sera ultérieurement consulté sur les Arcs Est et Ouest. La CNDP a demandé au STIF de les présenter uniquement en vue d'éclairer ce débat.

**Jean-François Hélas** ajoute que le STIF a proposé, pour l'Arc Est, deux tracés intéressants en matière de transports. Il espère n'avoir pas parlé de consensus mais souligne toutefois que, dans plusieurs réunions, l'expression générale a mis en avant l'intérêt de l'autre arc.

*Opinion : Cécile Rangain, Maire adjointe de Saint-Denis, apprécie la qualité de la présentation et du projet Arc Express. Toutefois, ce projet s'inscrit sur le très long terme et, en attendant, beaucoup de voyageurs souffrent, en particulier sur la ligne 13. Une solution pourrait être le prolongement du T8. La solidarité territoriale voudrait que le désenclavement de Clichy et Montfermeil soit mieux pris en compte.*

*Opinion : Il serait paradoxal de faire s'arrêter le T8 à la Porte de Paris car cela engorgerait davantage la ligne 13.*

**Jean-François Hélas** confirme l'adhésion du STIF au projet du T8. En ce qui concerne l'Arc Grand Est, il permettra la desserte, à partir du Bourget, de Clichy Montfermeil, Chelles, le pôle Descartes et Champigny.

*Opinion : L'AMUTC souligne les avancées permises par le débat et l'intérêt que présente l'Arc Express. Elle espère que le débat sur les tracés à l'Est portera sur sa proposition de relier Bobigny La Folie à Val de Fontenay. Pour les zones non desservies par les transports en commun, le mot terminus fait mal.*

**Jean-François Hélas** indique que la liaison entre Val de Fontenay et Bobigny doublerait le T1 tel qu'il est projeté. Les terminus, existants et futurs, sont souvent prolongés. La fin des Arcs sur des radiales majeures n'est pas un hasard et pénalise moins de traversants, compte tenu de la nécessité d'envisager un certain phasage même si la volonté du STIF est de réaliser un bouclage complet.

*Opinion : L'association Naturellement Nanterre remarque qu'Arc Express est une nécessité depuis trente ans. La desserte de Roissy arrivera dans dix ans, quand, avec une taxe probable sur le kérosène, les avions ne seront peut-être plus autant utilisés.*

*Q. : Si le doublement du tunnel entre Châtelet et Gare du Nord est réalisé, pourrait-il y avoir correspondance d'une des deux lignes avec les lignes 7 et 8 ?*

**Jean-François Hélas** rappelle que le Plan de mobilisation a été mis en place dans le cadre d'un STIF régionalisé depuis 2006, avec le constat d'un manque désinvestissement de l'État depuis trente ans. Le dossier Arc Express lui-même a été considérablement freiné par l'Etat. Aujourd'hui l'Etat présente un projet majeur. Il est souhaitable qu'une convergence et les financements nécessaires permettent enfin d'avancer. En ce qui concerne le doublement du tunnel, il faut lancer des études.

*Opinion : Un habitant de Saint-Denis compte sur la CPDP pour faire une synthèse qui prenne en compte les demandes des habitants de Saint Denis : l'amélioration de la ligne 13 et les stations de « Pleyel ». Pour désaturer la ligne 13, il faut mailler les 3 réseaux de transport qui vont traverser la rocade : la ligne 13, le RER D et le RER B. Il faut donc trois stations. Or il semble qu'on s'achemine vers un accord qui privilégie le tracé du Grand Paris et qui passera par Rueil, la Défense, St Denis Pleyel (qui est en fait la station RER D de la Plaine) et Roissy. On voit bien que dans ce cas de figure, la ligne 13 ne sera pas maillée. C'est pourtant indispensable.*

*Opinion : Il faudra coupler les nouvelles stations de métro à un projet d'aménagement urbain qui recouvre les voies et qui permettrait des liaisons piétonnières entre les lignes. Arc Express doit marquer la nouvelle frontière de Paris, avec l'ambition d'un projet d'urbanisation jusqu'à Bobigny.*

**Laurence Debrincat** rappelle le souci du STIF d'offrir des correspondances efficaces pour les RER B et D et à pour la ligne 13 à Carrefour Pleyel, et par conséquent d'avoir trois stations d'Arc Express, Il est clair que si les correspondances obligent à un cheminement à pied de 500 à 600 m, il n'y aura pas d'effet de décharge de la ligne 13.

*Q. : Serait-il possible de créer de nouvelles lignes de tramway, plutôt que de se reposer sur Arc Express, pour effectuer les nécessaires améliorations en urgence ?*

**Laurence Debrincat** rappelle que des études sur un projet de tramway en proche Couronne, le Grand tram, ont montré la difficulté d'un tel projet en surface en raison des voiries souvent étroites. En tout état de cause, la forte demande de déplacements en proche Couronne dépasse la capacité d'un tramway.

*Q. : Les emprunts seront-ils à taux fixe ou variable, avec achats de produits dérivés aux banques ? Serait-il possible de ne pas emprunter à Dexia ?*

*Les coûts d'Arc Express et Grand Paris s'additionnent-ils ? Qui aura la maîtrise d'œuvre ?*

*La Chambre de commerce souligne l'intérêt du projet Arc Express, tant pour les entreprises que pour les salariés et a participé aussi au débat public sur la désaturation de la ligne 13. D'autres tracés de CDG Express peuvent-ils être envisagés pour la desserte du PIEX de Paris-Nord Villepinte ?*

**Jean-François Hélas** entend l'inquiétude générale sur le financement et précise que les projets montés par le STIF sont financés par la région à 70 % et à 30 % par l'État et différents partenaires, chaque organisme ayant sa propre stratégie d'emprunt. À ce stade, les informations détaillées ne sont pas disponibles. Le coût total d'un projet convergent s'élèverait à entre 30 et 35 milliards, incluant le Plan de mobilisation de 18 milliards et les 10,5 milliards de complémentarité.

Le passage de CDG Express par le PIEX est difficile. Aujourd'hui, le PIEX trouve sa desserte renforcée par le schéma directeur du RER B Nord+ pour une mise en service fin 2012, le barreau de Gonesse, pour une liaison entre les RER D et B, et le doublement du tunnel.

Concernant la gouvernance, qui n'est pas ressortie à l'occasion de ce débat, les usagers des transports n'ont pas une vision claire des schémas politiques compliqués en Île-de-France. Le STIF, autorité organisatrice des transports, permettait, jusqu'à la loi sur le Réseau de Transport du Grand Paris, qu'il y ait une seule autorité pour harmoniser l'ensemble des problématiques de transport en région parisienne. Le maître d'ouvrage est généralement la RATP pour réaliser les lignes mais le STIF s'assure de la cohérence et du sens des projets. Aujourd'hui, vis-à-vis de la loi du Grand Paris, le STIF est dans la même position qu'une collectivité locale. Son avis a été sollicité mais rien de plus, alors que c'est lui qui va récupérer le projet final, assurer le coût de son exploitation et acheter le matériel roulant qui n'aura pas été choisi par lui mais par le Grand Paris. C'est le STIF qui aura la charge des questions d'intermodalité, des connexions avec les stations de correspondance, les rabattements par bus... La mise en cohérence de cet ensemble pose question, avec le risque de conflits d'intérêt majeurs. Quand RFF, propriétaire du réseau ferré national, réalise un projet de transport en commun en Île-de-France, tous les dossiers passent trois ou quatre fois au Conseil d'administration du STIF. Pour l'instant, rien de tel n'est prévu avec le Grand Paris. On voit bien toute la difficulté d'arriver à un résultat cohérent, économe.

**Jean-Luc Mathieu** remercie le STIF de conclure sur cette importante question, les participants pour leur présence et le Maire pour son accueil.