CAHIER D'ACTEURS
COMMUN AUX DEUX DÉBATS PUBLICS

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

Janvier 2011

NATURELLEMENT NANTERRE

Oui à une rocade complète en petite couronne

et au plan de mobilisation pour les transports améliorés

Depuis longtemps, les infrastructures de transports en commun ne suffisent plus aux besoins du secteur Nanterre-La Défense. Alors que l'extension du quartier d'affaires se poursuit de façon inconsidérée, impactant de plus en plus négativement Nanterre, notamment à la faveur de la fusion de l'EPAD et de l'EPASA (Établissement Public d'Aménagement Seine-Arche), **on se soucie enfin de créer de nouvelles lignes à grande capacité** pour améliorer les liaisons :

- avec l'est et l'ouest de l'agglomération (prolongement d'EOLE) ;
- avec les autres banlieues (rocade Arc Express, Réseau Grand Paris et Grand Système Métropolitain des Architectes). **À la bonne heure ! …**

Mais il doit s'agir de gestes forts pour améliorer la vie des usagers et encourager efficacement le report modal du véhicule individuel vers les transports collectifs et non de préparer pour dans une quinzaine d'années des conditions de circulation aussi pénibles qu'actuellement en dégradant au passage le cadre de vie sur les territoires traversés. Avec, entre-temps, un inconfort de plus en plus intolérable pour les voyageurs du fait des travaux et de l'augmentation constante du trafic.

Outre quelques questions de principes concernant la nécessaire rocade de petite couronne et la présentation de nos préférences en ce qui concerne l'implantation des gares dans notre secteur, **ce cahier exprime notre exigence d'un moratoire des grandes opérations immobilières programmées ou envisagées qui amèneraient chaque année des milliers d'emplois supplémentaires.**

Pour répondre aux besoins des Franciliens et préserver l'environnement, il faut d'urgence une rocade de petite couronne n'encourageant pas l'étalement urbain, bien maillée, avec des gares nombreuses.

Ce Cahier d'acteur a été réalisé par l'association Naturellement Nanterre
Comité local du MNLE (Mouvement National de Lutte pour l'Environnement) affilié par ailleurs à Environnement 92 et Ile de France Environnement

Ces collectifs d'associations se retrouvent :

- pour s'opposer à l'étalement urbain qui détruit les espaces agricoles et favorise l'utilisation excessive de la voiture ;
- pour réclamer des mesures qui encouragent réellement le report modal vers les transports collectifs : renforcement considérable des réseaux, principalement de banlieue à banlieue, meilleure desserte et meilleur maillage.

NATURELLEMENT NANTERRE
11, rue des Anciennes-Mairies
92000 Nanterre
Tél. : 01 47 25 04 73
ou 47 21 07 90
nature.nanterre@free.fr

Les cahiers d'acteurs sont des contributions sélectionnées par les Commissions Particulières du Débat Public qui décident de les publier sous forme de cahiers d'acteurs. Le contenu des textes n'engage que leurs auteurs.

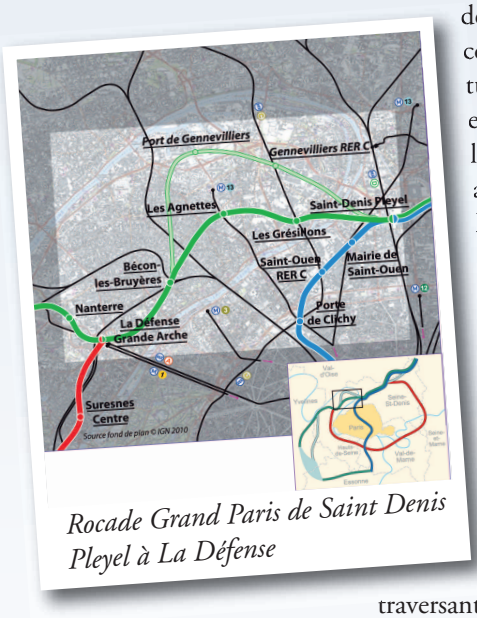
L'espace rural de l'Île-de-France a été mité par l'étalement urbain au détriment de l'agriculture et des zones « naturelles » rejetées toujours plus loin du centre de l'agglomération et donc au détriment de l'intérêt général. Il faut que les nouveaux aménagements rompent avec cette mauvaise habitude catastrophique qui oblige les habitants à utiliser un véhicule individuel motorisé pour tous leurs déplacements avec l'impact que cela a sur la qualité de l'air, les réserves d'énergie fossile et l'effet de serre.

L'augmentation de la population de la région ne doit pas être encouragée comme le propose la Société du Grand Paris. Il faut créer des emplois pour les chômeurs et la jeunesse locale mais pas pour faire venir le plus de provinciaux possible. Et les nouvelles zones d'activité et de logement doivent, dans la mesure du possible, s'implanter dans la petite couronne pour pouvoir bénéficier d'un réseau de transport en commun performant qui n'est possible qu'en zone dense.

L'urbanisation du Plateau de Saclay est une fausse bonne idée. Mais il ne faut toutefois pas tomber dans l'excès inverse de densifier à outrance un secteur comme La Défense.

Les pauvres ne doivent plus être forcés d'aller habiter en grande couronne à cause du prix des loyers dans le centre du fait notamment de l'absence de sanction dissuasive dans l'application de la loi SRU à l'égard des maires qui se refusent à construire des logements sociaux. Par ailleurs, la recherche d'un cadre de vie plus agréable ne doit pas envoyer au loin aussi les couches plus aisées.

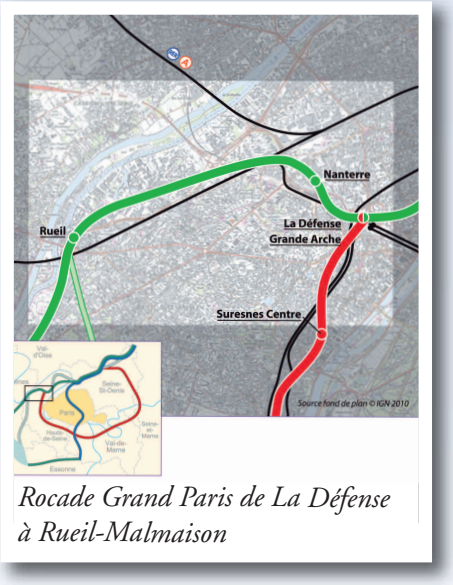
Mais, même avec l'urbanisation inconsidérée de la grande couronne, on aurait pu depuis bien longtemps construire des infrastructures ferroviaires reliant entre elles toutes les banlieues relativement denses avec un maillage avec les lignes déjà existantes, notamment avec les radiales venant de Paris, métro ou transilien. Dans les années 90, on aurait pu esquisser cette rocade en faisant passer EOLE au nord de Paris (Pantin, Saint-Denis, Gennevilliers, La Défense…) au lieu d'en faire un RER traversant la capitale. Que de temps gagné et d'argent économisé ! Mais cela aurait été moins prestigieux pour la SNCF…



Rocade Grand Paris de Saint Denis Pleyel à La Défense

À défaut de l'État et de la Région, les départements ont pris quelques initiatives : le T1 en Seine-Saint-Denis, le TVM dans le Val-de-Marne ce qui était mieux que rien. Les Hauts-de-Seine étaient plus ambitieux, voire mégalomanes : un métro souterrain mais rajouté après coup à un projet de réseau autoroutier également souterrain (« Muse »), pour essayer, en vain, de faire passer une pilule vraiment immangeable.

Un peu plus tard, le PDU (Plan de Déplacements Urbains) de la région Île-de-France ordonné par la Loi sur l'Air aurait pu lancer ce grand chantier 10 ans plus tôt. À l'époque, lors de l'enquête publique, nous avions déjà trouvé que les objectifs de réduction du trafic automobile étaient bien trop modestes. Or, ces objectifs n'ont même pas été atteints parce que les atermoiements de l'État et des exécutifs régionaux ont continué alors que la RATP avait travaillé un projet, Métrophérique, qui aurait pu être mis en chantier rapidement. À part dans le Val-de-Marne où le projet Orbival a été activement étudié et proposé à la population et aux instances régionales et nationales, **rien n'a bougé jusqu'à la préparation du SDRIF.**



Rocade Grand Paris de La Défense à Rueil-Malmaison

Et même dans ce document, la timidité a été la règle : N'osant ni emprunter ni augmenter les impôts, le Conseil régional n'a présenté, dans son Plan de Mobilisation pour les Transports, à côté de diverses améliorations du réseau et du matériel, **qu'un embryon de rocade.** Et c'est seulement le 15 novembre 2010, pour faire bonne figure à côté du Grand Huit gouvernemental, qu'Arc Express est devenu un vrai projet de rocade (ou plus exactement de rocades, vu le nombre de variantes : seulement la moitié des 100 gares proposées seront retenues.

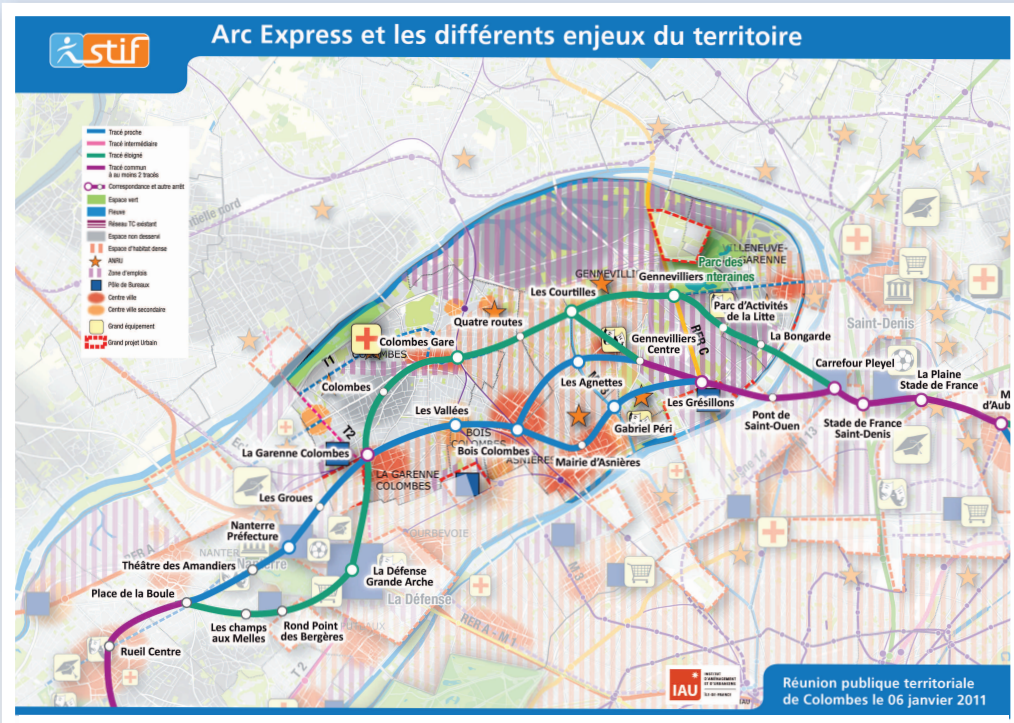
Quels que soient les tronçons qui éventuellement seront percés, ils auront l'avantage de répondre plus ou moins à des besoins locaux importants : meilleure desserte des territoires et correspondance avec les radiales en intersection. De ce point de vue, **Arc Express est bien supérieur au Réseau du Grand Paris qui, en beaucoup d'endroits, passe sous d'importants bassins d'emplois ou de logement sans s'y arrêter et qui « zappe » une dizaine de**

correspondances possibles. Autre supériorité, il y a moins de disparités de trafic prévisibles entre les diverses parties du réseau que sur le Grand 8 où l'on a aussi bien des morceaux de maillage fin en zone dense que des sections quasi-rurales.

L'exposé des deux projets concurrents et des propositions « alternatives » de l'Atelier du Grand Paris ne doit pas faire perdre de vue deux considérations essentielles :

1. **le bouclage complet d'Arc Express évalué à 8 milliards d'euros représente 35 à 40 % du dispositif Grand Paris ou du projet du Conseil Scientifique de l'Atelier du Grand Paris**
2. **le maillage de la proche couronne est le plus urgent parce qu'il permettra non seulement d'améliorer le confort des usagers et le report modal sur les transports collectifs pour les déplacements à l'intérieur de l'agglomération dense, mais aussi d'améliorer le confort et la fréquentation par la grande banlieue des radiales existantes engorgées par ces déplacements internes à la proche couronne contraints aujourd'hui de les utiliser.**

Tout ce qui pourra être réalisé dans la grande couronne avec le différentiel (dont une partie est déjà intégrée au Plan de Mobilisation pour les Transports de 2008) ne doit pas se faire au préjudice de cette urgence. La puissance des moyens mis en œuvre doit être en adéquation avec les flux qu'ils doivent transporter.



Arc Express boucle nord des Hauts de Seine

Quels arrêts dans le nord des Hauts-de-Seine ?

Le Grand Paris propose de nous desservir :

- **avec sa ligne rouge** La Défense Le Bourget,
- **avec sa ligne verte** Orly- Roissy.

Plusieurs défauts :

- un monstre à La Défense avec 3 nouvelles gares (en comptant celle d'EOLE) en plus du « hub » actuel ;
- 3 gares seulement entre La Défense et Pleyel, idem entre La Défense et Les Moulineaux ;
- 2 seulement entre La Défense et Versailles ;
- pas de correspondance avec la ligne J du transilien ni avec le futur T1 ;
- pas de correspondance à Rueil avec la ligne A du RER ;
- **rien pour Colombes, pour le centre de Nanterre, pour le centre de Rueil, pour les Hauts de Rueil et de Suresnes.**

Manifestement, il s'agit de permettre aux businessmen de La Défense d'aller prendre leurs avions le plus vite possible. Les autres habitants ou travailleurs du secteur n'ont que de médiocres retombées. Mais les financiers sont si méritants qu'on ne peut rien leur refuser…

Arc Express nous offre différentes variantes qui ont toutes leurs avantages… et l'inconvénient de faire des déçus à l'arrivée.

Il y a un petit problème de terminologie avec le nom des gares : ils appellent Nanterre Préfecture la Folie ce que pour EOLE on appelle Les Groues et Les Groues une autre station à la limite de La Garenne. Si le triage près de Nanterre Préfecture s'appelle bien La Folie chez les cheminots, pour les vieux Nanterriens, Nanterre La Folie, c'est l'ancien nom de la gare SNCF Nanterre Université. Il faudra clarifier cela pour la suite de la consultation et surtout pour la réalisation si ce tracé est choisi.

À l'ouest de La Garenne, pour éviter l'engorgement à La Défense, nous avons justement une préférence pour le tracé par Nanterre Préfecture et le Théâtre des Amandiers, même si des stations aux Bergères et au Champ aux Melles seraient appréciées. Mais un tramway ou le prolongement du métro peuvent desservir l'avenue Clémenceau.

À l'est de La Garenne-Colombes, le tracé nord est plus avantageux pour Colombes, les tracés sud pour Asnières et Gennevilliers. Même avec le tracé vert, Villeneuve-la-Garenne restera la ville populaire la plus mal desservie du Département. Heureusement qu'il va y avoir le T1 !

Pour notre secteur, les projets des architectes nous laissent perplexes :

- la nouvelle ligne express Versailles Roissy par la ligne U et par l'A86 nous inquiète car elle aggraverait sans doute les nuisances de l'A86 et on ne voit pas bien où elle passerait entre La Défense et Nanterre Université ;
- le tunnel La Défense Pleyel Bobigny aurait l'inconvénient de surcharger La Défense, à moins qu'il passe par la station Esplanade du métro, ce qui soulagerait la ligne 1. Mais pour bien faire, il faudrait qu'il aille jusqu'à la gare de Puteaux ;
- il n'y a rien de prévu pour les Hauts de Suresnes et de Rueil, le centre de Rueil et celui de Nanterre ;
- l'utilisation pour les voyageurs du ferroviaire existant ne doit pas se faire au détriment du fret.

Conclusion

Aucun plan de transport ne peut rendre cohérente et dynamique une agglomération qui interdit aux salariés de se loger près de leur lieu de travail.

Pour son concept d'ensemble comme pour la desserte de notre secteur, nous rejetons le Grand Huit.

Arc Express répond beaucoup mieux aux besoins de la petite couronne, notamment par chez nous.

Le souci des architectes de gagner du temps et de ne pas gaspiller les crédits nous séduit mais ils doivent revoir leur copie pour notre secteur.

Mais quel que soit le projet retenu, notre cadre de vie ne sera respecté que si, en attendant 2020, la construction des tours de bureaux est suspendue.

cndp Commission particulière du débat public Réseau de transport public du Grand Paris

www.debatpublic-reseau-GrandParis.org
www.debatpublic-arcexpress.org

cndp Commission particulière du débat public Arc Express