

CONSEIL GÉNÉRAL
DES HAUTS-DE-SEINE

Le Président

Nanterre, le 17 DEC. 2010

REF : PAT/DIT

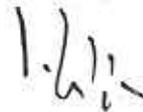
Monsieur le Président,

Saisie par Réseau Ferré de France et le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, la Commission Nationale du Débat Public a décidé d'organiser un débat public sur le prolongement du RER E à l'ouest au vu de l'importance et de l'impact du projet. Il se déroule du 1^{er} octobre 2010 au 19 décembre 2010.

Je vous prie de trouver en pièce jointe la délibération de l'Assemblée départementale en date du 17 décembre 2010 précisant l'avis du Département des Hauts-de-Seine sur ce projet.

Le Département restera très attentif au bilan qui sera dressé par le Président de la Commission nationale du débat public dans un délai de deux mois à compter de la date de clôture du débat.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Patrick Devedjian

PJ : 1

Monsieur Michel Gaillard
Président de la Commission particulière du débat public
sur le projet de prolongement du RER E à l'ouest
Tour Pacific - bâtiment Est, 11 cours Valmy
92977 Paris La Défense 7

RAPPORT N° 10.259

CONTRIBUTION DU DEPARTEMENT DES HAUTS-DE-SEINE AUX DEBATS PUBLICS - EOLE - ARC EXPRESS - RTGP

COMMISSION : TRANSPORTS, VOIRIE, CIRCULATION, ENVIRONNEMENT, QUALITE DE LA
VIE ET ASSAINISSEMENT

DIRECTION GENERALE DES SERVICES – POLE AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Direction : Infrastructures de transports

CONSEIL GENERAL

**CONTRIBUTION DU DEPARTEMENT DES HAUTS-DE-SEINE AUX DEBATS
PUBLICS - EOLE - ARC EXPRESS - RTGP**

RAPPORT N° 10.259

Mes chers collègues,

La loi relative au Grand Paris adoptée le 27 mai 2010 s'inscrit dans une dynamique de développement économique et urbain de la région capitale dans laquelle le Département des Hauts-de-Seine tient à jouer un rôle moteur.

Cette perspective rejoint la démarche déjà engagée par notre collectivité qui a pour ambition de renforcer des sites économiques majeurs, avec pour objectifs:

- d'affirmer la place du quartier de La Défense comme quartier international d'affaires, et de contribuer à la réussite de son plan de renouveau et au développement de l'Opération d'intérêt national s'étendant de «la Seine à la Seine»,
- d'accompagner la mutation du territoire de la Boucle Nord, confronté à un vaste mouvement de désindustrialisation, à une tertiarisation des emplois et au développement du nord-est de la Seine-Saint-Denis,
- de faciliter le développement multipolaire du Val-de-Seine, et contribuer au développement des pôles de compétitivité, notamment le cône de l'innovation,
- de favoriser le potentiel de développement économique des territoires du sud.

Les transports en commun en contribuant au développement économique des territoires et à la qualité de vie de ses habitants constituent donc un enjeu crucial :

- l'ensemble des emplois localisés sur le territoire alto séquanais représente près de 20 % de l'emploi régional (825 000 emplois salariés en 2007) répartis dans plus de 95 000 établissements. C'est le second département francilien après Paris en termes de dynamisme économique,
- la population alto séquanaise s'élève à plus de 1 560 000 habitants en 2007, et représente donc 13 % des franciliens. La densité de population y est 8 fois plus élevée que la moyenne régionale : 8 844 habitants/km². La croissance de la population ne se dément pas depuis 1990 : + 2,7 % entre 1990 et 1999 et +8,1% depuis 1999, il s'agit de la plus forte augmentation de population de la région Ile-de-France.

Les résidents des Hauts-de-Seine génèrent ainsi 4,7 millions de déplacements quotidiens dont 1,8 millions en automobile et 1 million en transports en commun. Deux tiers de ceux-ci s'effectuent à l'intérieur des Hauts-de-Seine dont près de 40 % en transports en commun.

1- Enjeux des transports dans les Hauts-de-Seine et engagements actuels du Conseil général

1.1- Une situation actuelle insatisfaisante

A l'heure actuelle et avec les infrastructures existantes, près de 40 % de la population et 28% des emplois alto séquanais ne sont pas desservis par les transports en commun du réseau lourd. Les territoires en mutation de la boucle de Gennevilliers, du sud des Hauts-de-Seine ou encore ceux densément peuplés de Nanterre et de Rueil-Malmaison sont peu pourvus. Cette inégalité d'accès aux transports lourds isole certains territoires et leurs résidents des zones de développement économique et d'emplois alors que la mobilité liée au travail est le 1er motif de déplacement dans les Hauts-de-Seine.

Par ailleurs, à l'exception de la ligne 10, les réseaux rencontrent de manière récurrente des difficultés comme les lignes de métro 1, 3, 9, 12, 13, dont aucune n'atteint les objectifs de régularité fixés par le STIF, les RER A et B qui sont près de 12,5 points sous l'objectif ainsi que la ligne C. La situation se dégrade aussi sur le réseau Transilien pour les lignes Verrière – La Défense (U) ou Paris Saint-Lazare (L). L'irrégularité va même en s'aggravant pour un certain nombre d'entre elles.

La structure en étoile du réseau ferroviaire autour de Paris est à l'origine de sa saturation ainsi que la mixité du trafic sur certaines lignes. Plusieurs lignes du réseau RATP présentent également des insuffisances de capacité à la fois liées à l'infrastructure mais aussi dues au matériel roulant pour lesquelles d'importants

investissements s'avèrent indispensables, notamment sur la ligne de métro 13 et le RER A.

1.2- Une forte implication du Conseil général en faveur des transports

Au regard de cette situation devenue critique, le Département a décidé de mobiliser des moyens importants dont les engagements portent sur les opérations suivantes :

Contrats de Projets Etat-Région

- 2000-2006 : réalisation du prolongement du tramway T1 aux Courtilles (mise en service au printemps 2012), le tramway T2 au Pont de Bezons (mise en service au 4ème trimestre 2012) et le tramway T6 (mise en service en 2014), la réalisation de la première phase de Nanterre-Université (achevée), le prolongement du métro 4 à Montrouge (mise en service fin 2012), le prolongement du tramway T2 à la Porte de Versailles (mise en service en novembre 2009) et le prolongement du métro 13 à la station Les Courtilles (mise en service en juin 2008) à hauteur de 218,8 M €₂₀₀₆ HT,
- 2007-2013 : réalisation de la phase 2 de Nanterre-Université (travaux engagés) et le prolongement du métro 4 à Bagneux à hauteur de 45,56 M€₂₀₀₆ HT.

Contrat Particulier Région – Département 2009-2013

Les engagements du Département portent sur 242,5 M€₂₀₀₈ HT pour :

- les études et travaux du prolongement du tramway T1 des Courtilles au carrefour des 4 routes à Asnières, l'étude et les procédures concernant de la traversée de Colombes et les études et travaux de sa préfiguration sous forme d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) depuis le tramway T2 à Colombes jusqu'au carrefour de la Jonchère à Rueil-Malmaison,
- les études et travaux d'un tramway entre la Croix de Berny RER à Antony et la place des Gardes à Clamart et les études du prolongement du tramway T1 dans Colombes.

Plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France

Ce plan adopté par notre Assemblée le 23 octobre 2009 remet en perspective jusqu'à l'horizon 2020 l'ensemble des investissements jugés nécessaires pour répondre aux urgences en matière de modernisation du réseau, accélérer significativement la mise en service des projets en cours et pour engager la réalisation des deux grands projets Eole à l'Ouest et Arc Express.

Complété par les schémas directeurs des lignes de RER et de la modernisation du matériel roulant, ce plan inclut le financement des projets inscrits au Contrat de

Projets Etat - Région 2000-2006 et 2007-2013 ainsi que ceux inscrits au Contrat Particulier Région – Département 2009-2013.

De plus, dans ce cadre, le Département s'est engagé à contribuer au financement de la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 à hauteur de 60 M €, du réseau de métro automatique de rocade Arc Express à hauteur de 100 M € et au prolongement du RER E à l'Ouest à hauteur de 160 M €.

2- Les projets soumis au débat public

Trois projets répondant aux objectifs de la loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement font actuellement l'objet d'un débat public :

- le prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest
- Arc Express
- le Réseau de Transport du Grand Paris (RTGP).

Sur chacun d'entre eux, la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a décidé d'organiser un débat en raison :

- du caractère d'intérêt national du projet,
- de ses impacts environnementaux,
- de ses impacts socio-économiques, notamment pour La Défense et l'opération d'intérêt national Seine Aval.

Le projet Arc Express est une composante importante du projet de Schéma directeur d'Ile-de-France sur lequel le Conseil d'Etat a formulé un avis défavorable le 2 novembre 2011. Il est cependant proposé à votre Assemblée de l'intégrer dans nos réflexions car il résulte d'un travail approfondi qui vient utilement compléter les travaux du Réseau de Transports du Grand Paris.

2-1 Le prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest

Le prolongement du RER E (Eole) à l'Ouest consiste à relier la gare d'Hausmann Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie en passant par La Défense. Entre Hausmann-Saint-Lazare et La Défense, le prolongement de la ligne de RER nécessite la construction de nouvelles infrastructures souterraines, avec la création de gares en fonction du tracé retenu :

- dans deux des trois tracés, une gare est créée dans Paris intra-muros, soit à Porte Maillot, soit à Porte de Clichy, le 3ème tracé ne prévoyant pas de gare dans Paris,

- une gare à La Défense dans le secteur du CNIT,
- et une autre gare à La Folie, dans le secteur des Groues à Nanterre.

La ligne se raccorde ensuite au groupe V du réseau de Paris Saint-Lazare pour atteindre Mantes-la-Jolie par la ligne actuelle.

C'est un projet lourd (tunnel de 7 km, rames de type RER de 250 m de long) avec des objectifs de report de trafic important.

2.2 Arc Express

D'une longueur totale d'environ 60 km et comportant une quarantaine de stations espacées d'1 à 1,5 km en moyenne, Arc Express est un projet de liaison de rocade en grande partie souterraine pour s'affranchir des conditions de circulation en surface et des difficultés liées à la densité des territoires traversés. Néanmoins, certains tronçons particuliers pourront être envisagés en aérien. Les rames sont courtes (60 m) et les vitesses de service sont modestes (45 km/h), le projet étant porté par le maître d'ouvrage comme particulièrement économique du fait de ces choix.

Il vise à créer un réseau structurant de transport public permettant de favoriser les liaisons de banlieue à banlieue ; d'améliorer la qualité de desserte en transports collectifs du cœur de l'agglomération francilienne ainsi que de desservir les grands pôles économiques et d'habitat - existants ou en développement - des territoires denses de l'Ile-de-France.

Le Syndicat de Transport de l'Ile-de-France (STIF) est à l'origine du projet Arc Express, qui a pour vocation, à terme, de former une boucle autour de Paris qui serait composée de quatre arcs (Nord, Sud, Est, et Ouest). Les arcs Sud et Nord sont considérés par le STIF comme prioritaires. Pour ces deux arcs, plusieurs tracés alternatifs sont soumis au débat. Toutefois, en cours de concertation, le STIF a fait connaître des propositions concernant les arcs manquants tout en précisant qu'ils n'étaient pas l'objet de la concertation. Cette démarche est assez surprenante, tant à l'égard des acteurs qui se sont exprimés à travers leurs cahiers d'acteurs sans disposer de ces informations, que sur le statut de ces informations données en réunions publiques de débat public tout en disant que ce n'était pas l'objet du débat. Sans s'arrêter à la confusion que n'a pas manqué de créer dans les esprits cette stratégie de communication, il vous est proposé d'intégrer ces informations dans vos débats et d'en tenir compte dans votre délibération.

2-3 Le Réseau de Transport du Grand Paris

Le projet de Réseau de Transport du Grand Paris (RTGP) consiste en la création d'un nouveau réseau de métro automatique de grande capacité en rocade, d'environ 155 kilomètres, qui relie Paris aux pôles stratégiques de la région Ile-de-France et

dessine une double boucle desservant largement le territoire de l'agglomération. Ce nouveau réseau structurant de transport public urbain de voyageurs sera doté d'une quarantaine de gares nouvelles et sera en correspondance avec les réseaux existants et futurs. Les vitesses de service recherchées sont rapides (plus de 60km/h) et les rames de 120m sont adaptées à des perspectives de croissance de trafic importantes.

Trois grandes liaisons sont ainsi créées :

- une liaison aéroport Roissy-Charles de Gaulle - Orly via Saint-Denis Pleyel et Paris (ligne 14 prolongée), longue de 50 km,
- une liaison Roissy - Charles de Gaulle – Orly via La Défense longue de 75 km (comportant dans sa partie nord un tronç commun de 21 km avec la liaison Roissy - Paris - Orly),
- une liaison Le Bourget - La Défense via l'est et le sud longue de 60 km.

3- Le calendrier des débats publics et les contributions

3-1 Le prolongement du RER E (Eole) à l'Ouest

La CNDP a confié l'organisation de ce débat à une Commission particulière du débat public (CPDP) présidée par Michel Gaillard qui se déroule entre le 1er octobre et le 19 décembre 2010, date limite pour apporter toute contribution au débat.

3-2 Arc Express - métro automatique en proche couronne parisienne

La CNDP a confié l'organisation de ce débat à une Commission particulière du débat public (CPDP) présidée par Jean-Luc Mathieu.

Par la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, le Parlement a chargé la CNDP de lancer conjointement le débat public sur le projet Arc Express avec celui sur le Réseau de Transport Public du Grand Paris.

Le débat public porte sur l'opportunité et les objectifs majeurs de l'ensemble de la rocade ainsi que sur les objectifs plus particuliers et les caractéristiques principales des deux arcs définis comme prioritaires (sud et nord), seuls arcs étudiés. Le public sera à nouveau consulté sur les deux arcs est et ouest selon des modalités qui seront définies ultérieurement par la CNDP. Il devra par ailleurs, comme l'a souhaité la CNDP expliciter « les conditions de compatibilité » du projet Arc Express avec celui du Réseau de Transports du Grand Paris.

Ces derniers se déroulent donc concomitamment entre le 30 septembre 2010 et le 31 janvier 2011, date limite pour apporter toute contribution au débat.

3.3 Le Réseau de Transport du Grand Paris

Un débat public doit être organisé par la Commission nationale du débat public, conformément à l'article 3 de la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. Ce débat est lancé dans un délai de quatre mois suivant la promulgation de la loi. Bien que ce dernier se déroule entre le 30 septembre 2010 et le 31 janvier 2011, les contributions au débat des collectivités et organismes compétents doivent intervenir au plus tard le 31 décembre 2010 en application du texte qui prévoit :

« A compter de la publication du dossier, la Région et le Syndicat des transports d'Ile-de-France, les Départements d'Ile-de-France, les Communes et Etablissements publics de coopération intercommunale d'Ile-de-France, s'ils sont compétents en matière d'urbanisme ou d'aménagement, l'Association des maires d'Ile-de-France, le Syndicat mixte « Paris-Métropole » ainsi que l'Atelier international du Grand Paris disposent d'un délai de quatre mois pour faire connaître leur avis à la Commission nationale du débat public. A l'expiration de ce délai, leur avis est réputé favorable. ».

Dans un délai de deux mois après la fin du débat public, la CPDP établit un compte rendu du débat. Sur la base de ce compte-rendu, le président de la CNDP rédige le bilan du débat. Le maître d'ouvrage, dispose alors de trois mois pour indiquer la suite qu'il donne à son projet, en s'appuyant sur les enseignements du débat public.

3.4 Les cahiers d'acteurs

Il n'est pas dans les objectifs du présent rapport de faire un bilan de ces débats publics. Ils ont été particulièrement riches.

Il me semble cependant important, pour nourrir notre débat, d'attirer votre attention sur un ensemble particulièrement important de cahiers d'acteurs :

- les communautés d'agglomération de Grand Paris Seine-Ouest et des Hauts-de-Seine, les villes de Neuilly, Suresnes, Rueil-Malmaison, etc...
- De Facto (concernant Eole)
- Conseils généraux du Val-de-Marne, de Seine-Saint-Denis,....
- Paris-Métropole
- Conseil économique, social et environnemental de la Région Ile-de-France
- Atelier international du Grand Paris
- CRCI Région Ile-de-France
- Aude et autres comités d'usagers,

- Collectifs d'associations comme CADEB, Nanterre Métropole d'avenir, etc...

Au-delà de la variété des arguments avancés pour faire valoir telle ou telle situation particulière, il ressort les points clefs suivants :

Pour EOLE

- large consensus en faveur de la réalisation prioritaire et rapide d'EOLE avec deux stations dans le périmètre de La Défense (La Défense – CNIT et la Folie) et demande explicite des milieux économiques pour qu'une station soit créée à la Porte Maillot et de la ville de Neuilly,
- les cahiers d'acteurs du Conseil général du Val-de-Marne et des Collectivités ou associations issues des Yvelines et du Val d'Oise insistent également sur la nécessité de résoudre les problèmes d'exploitation existants sur le RER E à l'est et sur le RER A, ainsi que sur les lignes SNCF gare Saint-Lazare.

Pour les rocades

- l'intérêt d'une fusion des deux projets Arc Express et RTGP (dont les $\frac{3}{4}$ des tracés sont proches là où Arc Express a été étudié), est largement exprimé par tous ceux qui avaient initialement été engagés dans la seule réflexion d'Arc Express,
- la contribution de l'AIGP, pour intéressante qu'elle soit dans son approche générale et sa méthode (utiliser au maximum des infrastructures existantes remises à niveau, créer quelques tronçons nouveaux pour permettre la constitution d'un réseau maillé de 24 branches) ne répond pas dans la mise en œuvre proposée aux objectifs du Département. En effet, pour un coût équivalent au projet RTGP, la proposition de l'AIGP présente de sérieux inconvénients :
 - la mise en œuvre de travaux importants sur des infrastructures existantes est pénalisante en coût, en délai et réduction de la qualité de service aux usagers pendant les nombreuses années de travaux comme on peut le constater actuellement avec les travaux interminables réalisés sur les RER C, B, ...
 - l'exploitation avec des cadences élevées exige une homogénéité de desserte qui se traduira surtout par la mise en place d'omnibus au détriment de la vitesse de déplacement. Cette moindre qualité de service se retrouve également au niveau des correspondances puisque des déplacements de longue distance supposeraient l'emprunt successif de plusieurs tronçons.

- aucune amélioration de la lutte contre les nuisances sonores créées par les voies ferrées existantes sur lesquelles de nombreux points noirs bruit ont été identifiés, ne peut être espérée en restant en aérien.

C'est pourquoi, la délibération soumise à votre débat ne reprend pas à ce stade les options esquissées par ces équipes, qui peuvent néanmoins utilement faire l'objet d'approfondissements ultérieurs.

4- Propositions

Il revient à notre Assemblée de se prononcer sur les trois projets soumis au débat : c'est l'objet de la délibération qui vous est proposée, en vue de transmettre l'avis du Département des Hauts-de-Seine à chaque Commission particulière du débat public (CPDP) dans les délais susvisés.

De façon générale, la complémentarité :

- d'une armature de gares TGV de périphérie désengorgeant les gares parisiennes,
- d'Eole,
- d'un réseau de rocade rapide
- et de la trame que nous tissons de tramways, de métros et de lignes de bus, la constitution de hubs performants, lieux nouveaux de centralités urbaines,

paraît essentielle et a dominé la formulation de cette délibération. Il apparaît ainsi utile d'en conserver une vision d'ensemble tout en apportant localement des précisions utiles pour la suite des travaux, c'est le sens de la délibération qui vous est proposée.

4.1 Les objectifs généraux du Département

La priorité donnée à EOLE

La priorité doit être donnée à une réalisation rapide d'Eole afin d'avoir une solution durable de désaturation du RER A et une offre nouvelle de transport de haut niveau assurant les liaisons Yvelines ↔ La Défense ↔ Paris (Gare de l'Est – Nord – Magenta) ↔ Seine-Saint-Denis ↔ Val de Marne ↔ Seine et Marne.

La réflexion doit être menée en cohérence avec celles conduites par l'Etat concernant la requalification de la RN 13 dans la traversée de Neuilly-sur-Seine, ce qui privilégie un passage par la porte Maillot, sous réserve que la Ville de Paris soit en mesure de confirmer qu'elle est disposée à y conduire un projet ambitieux de rénovation, de redynamisation et de restructuration du secteur.

Je vous propose que le Département des Hauts-de-Seine demande que :

- le STIF et RFF incluent au dossier de schéma de principe l'augmentation de l'offre de transport entre La Défense et Pont Cardinet et la garantissent. Parallèlement, une réflexion doit être engagée sur l'amélioration de l'offre et de la qualité de service du RER A au regard de la décharge attendue afin de mettre rapidement en œuvre un schéma directeur d'amélioration du RER A,
- la réalisation du lien piéton entre la gare Magenta et la Gare de l'Est soit concomitante à celle du prolongement d'Eole,
- l'ensemble des coûts d'investissement (infrastructures et matériel roulant) et de fonctionnement soient précisés de façon détaillée. Une mission d'expertise serait également appréciée pour fiabiliser ces coûts et les contenir au fur et à mesure de la réalisation du projet,
- les procédures et la réalisation des travaux soient accélérées afin que l'intégralité du projet soit mise en service en 2017.

La création d'une véritable rocade de petite couronne, colonne vertébrale du département

Pour la rocade, je vous propose que les objectifs assignés par le Département soient les suivants :

- Garantir en préalable au choix du tracé et des stations, le respect des engagements pris dans le cadre du Contrat Particulier Région-Département 2009-2013 pour la mise en œuvre du prolongement du tramway T1 des Courtilles au tramway T2, la préfiguration de son prolongement en mode BHNS et le tramway entre la Croix de Berny RER à Antony et la place des Gardes à Clamart. Ces infrastructures sont essentielles, d'un coût relativement modéré au regard des projets ici envisagés, répondent à des besoins urgents et, on le verra, peuvent être parfaitement articulées avec les projets de transports plus lourds ; elles ne doivent pas être concurrencées par le tracé réservé ni leur réalisation ralentie pour subvenir aux besoins de financement de la rocade.
- Desservir de nouveaux territoires, accompagner le développement urbain et améliorer la desserte des territoires mal desservis.
- Développer de nouvelles liaisons vers les pôles de développement économique et urbain des autres départements de la Région notamment les liaisons :
 - vers Plaine-Saint-Denis et Roissy,

- vers Orly et le M.I.N. de Rungis,
- vers Versailles-Chantiers puis le Plateau de Satory et Saclay.
- **Constituer un axe structurant permettant de renforcer les relations internes au département** des Hauts-de-Seine. Cette rocade de petite couronne doit permettre, compte-tenu de la géographie du département, d'assurer une cohérence nouvelle du territoire alto-séquanais, en faciliter les échanges internes de banlieue à banlieue et notamment contribuer à rompre la limite artificielle Nord-Sud aujourd'hui créée au niveau de la Défense, à l'instar du prolongement du tramway T2 vers le pont de Bezons et de la réalisation du T1 de Gennevilliers à Rueil-Malmaison.
- Assurer un maillage efficace avec les différentes lignes de transport en commun (Transilien, RER, métro, tramways ou bus) existantes ou en cours de réalisation en s'appuyant sur :
 - la réalisation de correspondances de qualité entre modes (limitation des distances à parcourir et des dénivelés, dimensionnement optimal des couloirs et des quais),
 - une organisation pertinente des rabattements à chaque station du projet. Elle doit se traduire notamment par la réalisation ou le réaménagement de gares routières, de pistes cyclables et de stationnements pour les vélos, la réalisation ou la rénovation de parcs de stationnement de rabattement, l'amélioration de l'accessibilité piétonne et la mise aux normes PMR des différents accès.

A ce titre, la capacité des infrastructures existantes ou en cours de réalisation à absorber le surcroît de trafic aux différents points de maillage du projet doit faire l'objet d'une attention toute particulière et les investissements rendus nécessaires doivent être clairement identifiés.

- Répondre à la saturation et aux problèmes de régularité sur le réseau lourd en permettant une décharge importante du RER A et des lignes de métro 1 et 13, en améliorant l'offre sur le réseau existant interconnecté avec la rocade.
- Assurer l'insertion urbaine des infrastructures nouvelles en privilégiant les tracés souterrains notamment dans le secteur du Val de Seine, seuls à même de préserver les tissus urbains et de faciliter l'aménagement de correspondances.
- Engager un partenariat étroit autour des gares du métro automatique afin de réaliser des gares de transport de nouvelle génération permettant la multi et l'intermodalité (correspondances avec les RER, métros ou tramways auxquels elle se maille, réseau viaire, piétons, vélos, autopartage, taxis, parcs de stationnement, bus) associées à de nouveaux services.

- Contenir le nombre de gares dans la limite permettant de conserver à la rocade son rôle de transport à haute capacité et une vitesse commerciale élevée.
- Développer une offre tarifaire favorisant l'intermodalité en intégrant les parcs de stationnement de rabattement
- Faciliter le fret urbain par la recherche d'une mixité des usages.
- Accélérer la réalisation des travaux en s'attachant à privilégier la desserte des zones urbanisées et garantissant un équilibre entre les territoires.
- Fiabiliser les coûts d'investissement et de fonctionnement du réseau automatique. Notamment mener des études techniques et financières détaillées (coût réel des stations proprement dites mais aussi des mesures d'accompagnement indispensables pour assurer l'efficacité de l'implantation) ; ceci peut conduire à préférer une implantation réalisable pour un coût donné à une station idéale nécessitant des investissements supplémentaires d'accompagnement de la part des Collectivités.

4.2 Les objectifs et les choix territoriaux

La liaison nord-sud du RTGP reprend le prolongement de la ligne 14. Cette infrastructure présente essentiellement pour le Département l'intérêt de délester la ligne 13 et le RER B. Son influence réelle sur la desserte des Hauts-de-Seine compte tenu de la localisation des stations est modérée et ses fonctionnalités sont essentiellement sur des liaisons entre aéroports.

Je vous propose de concentrer notre avis sur la partie des projets qui concernent le plus directement notre territoire.

4.2.1 Secteur Nord du Département

Actuellement, ce secteur est en fort développement et renouvellement urbain. Sa desserte par les transports en commun, exclusivement radiale jusqu'à présent, bénéficie déjà du fort engagement financier du Département dans la réalisation du tramway T1 rocade assurant à terme la liaison Saint-Denis – Villeneuve-la-Garenne – Gennevilliers – Asnières – Colombes – Nanterre – Rueil-Malmaison en se maillant à toutes les lignes radiales existantes (RER C, ligne 13, réseau Saint-Lazare, T2, RER A, ...) et avec une vitesse commerciale de l'ordre de 18 à 20 km/h.

Le choix du tracé et des gares pour la rocade rapide doit donc impérativement tenir compte de cette décision du Département afin que le tramway joue bien son rôle de desserte intercommunale coordonnée avec un réseau bus restructuré irriguant

finement le tissu urbain et les activités. L'investissement réalisé par le Département dans le développement des tramways doit aussi être exploité au mieux au bénéfice des usagers en complément de la rocade rapide et non mis en concurrence.

Les propositions et variantes des 2 projets

Arc Express propose 4 tracés avec 3 ou 4 stations entre les stations La Garenne-Colombes et le carrefour Pleyel.

- le tracé le plus au nord Colombes – Les Courtilles – Gennevilliers RER C (3 gares maillées avec le réseau lourd) qui double manifestement le tracé du tramway T1 et ne peut qu'être écarté.
- le tracé Colombes – Les Courtilles – Les Grésillons RER C (3 gares maillées avec le réseau lourd également) qui n'offre une desserte nouvelle que pour le sud de Gennevilliers grâce à la correspondance avec Les Grésillons.

Or, cette correspondance est également assurée par les tracés sud qui présentent l'avantage d'offrir une liaison de rocade performante, là où il n'y a pas d'espoir d'améliorer ces déplacements par un tramway et d'offrir un excellent maillage avec les radiales (SNCF Les Vallées, Bois-Colombes), la ligne 13 et le RER C (Les Grésillons).

La seule différence entre les deux tracés sud est la gare de correspondance avec la ligne 13 Les Agnettes ou Gabriel Péri.

Le choix entre ces deux tracés sud doit prendre en compte :

- les possibilités physiques
- le coût de réalisation de gares eu égard à l'encombrement des sous-sols (stations de métro, ovoïdes, réseaux importants d'eau, d'électricité, ...)
- la possibilité d'y créer les équipements annexes (gares routières...).

Le RTGP est proposé avec deux variantes :

- un tracé plus central dit de référence Bécon-les-Bruyères – Les Agnettes (ligne 13) – Les Grésillons (RER C).
- un tracé très au nord Bécon-les-Bruyères – Port de Gennevilliers – Les Grésillons (RER C).

L'implantation d'une station au Port de Gennevilliers ne se comprend qu'avec un projet clair et consensuel d'urbanisation et de développement du Port, ce qui n'a pas été le cas jusqu'à présent.

Afin que cette station puisse bénéficier d'un maillage, ce tracé nord du RTGP devrait être complété par un prolongement de la ligne 13 jusqu'au Port (non financé). Par

comparaison, le tracé central présente l'avantage d'un tracé plus court et d'être déjà inscrit dans un tissu dense en cours de renouvellement.

Le RTGP dans son tracé sud (tracé de référence), offre avec 1 station de moins qu'Arc Express le même service pour les déplacements intérieurs au Département avec un meilleur temps de parcours (65 km/h de vitesse commerciale au lieu de 40 km/h) et diversifie considérablement les zones accessibles directement dans un temps donné : il permet par exemple d'atteindre Roissy directement alors que Arc Express exige des correspondances.

La préférence du Département va donc naturellement à ce tracé de référence. En revanche, il paraît souhaitable d'améliorer la desserte du port, ce qui peut être fait par le prolongement de la ligne 13 indiqué ci-dessus.

Conclusions pour le territoire nord

Le trajet du RTGP en tracé de référence offre une desserte nouvelle de rocade avec 3 stations et une accessibilité plus diversifiée en particulier vers Roissy que le projet Arc Express qui, certes, offre 4 stations pour ses tracés sud mais oblige à de nombreuses correspondances pour atteindre la même destination.

En cohérence avec la position commune des maires de Gennevilliers, Asnières, Bois-Colombes et Courbevoie, il vous est proposé d'indiquer que la préférence du Département va au RTGP dans son tracé sud (Grésillons-RER, Les Agnettes, Bécon-les-Bruyères) de référence. Le tramway T1 constitue parallèlement le deuxième axe de distribution de la boucle de la Seine, bien raccordé tant aux métros qu'au T2 et au RER (Nanterre Université). Le prolongement de la ligne 13 vers le port de Gennevilliers en constituerait un utile complément.

4.2.2 Secteur de La Défense

Pour ce secteur, il faut résoudre durablement et prioritairement les difficultés importantes créées tous les jours pour plusieurs dizaines de milliers d'usagers par les saturations de la ligne A du RER, de la gare Saint-Lazare et de la gare de La Défense avec des retards, des irrégularités, ... qui nuisent à l'attractivité du secteur et causent des fatigues et du stress insupportables aux usagers.

La localisation des gares Eole et de la rocade métro doit être optimisée afin d'assurer la meilleure desserte d'un vaste secteur comprenant une zone très dense constituée par le secteur Esplanade et les importants développements qui y sont prévus, par le cœur de La Défense dans une logique d'ouverture aux communes au-delà du boulevard circulaire et d'une vaste zone en cours de développement à Nanterre : le secteur des Groues, le Faisceau ferroviaire...

Enfin, ce schéma doit être compatible avec l'accueil de la Liaison Nouvelle Paris Normandie à terme, dans la logique d'une rocade périfrancilienne de cabotage. Cet enjeu est important car une armature de gares TGV paraît inéluctable pour désengorger les gares parisiennes.

Le tracé de la rocade

Les analyses de besoins de déplacements du Département montrent la nécessité de disposer d'une rocade continue à haut niveau de service entre les zones de fortes urbanisation allant d'Issy à Gennevilliers. Les estimations de trafic mettent en évidence une charge très importante pour la liaison La Défense – Pont de Sèvres – Issy - Cachan, plus modérée pour les liaisons Roissy – Saint-Denis – La Défense et un peu plus faible pour la branche La Défense – Versailles, qui a justifié la cadence de desserte inférieure proposée par RTGP.

Du point de vue de l'efficacité du système de transport, il convient **d'assurer une rocade de petite couronne continue**, avec une offre homogène de bout en bout, sur la liaison Saint-Denis – La Défense – Issy – Arcueil, sachant qu'une partie des services pourraient être dédiés au secteur le plus chargé d'Arcueil à la Défense. Les fréquences plus faibles envisagées sur la branche Nord et sur la branche vers Rueil-Malmaison et Versailles permettent d'envisager sans créer les perturbations que connaissent les systèmes à plusieurs branches, que des services directs Versailles-Rueil-Malmaison-Roissy viennent s'insérer dans ce trafic d'une véritable rocade de petite couronne.

Il semble donc possible, au vu des contraintes d'exploitation et des niveaux de fréquentations, que le RTGP puisse offrir cette rocade continue, immense atout pour les échanges de banlieue à banlieue au sein des Hauts-de-Seine. .

Les gares Eole et l'insertion urbaine du projet

L'analyse faite des besoins et des possibilités conduit à un consensus général (Département, EPADESA, STIF, RFF, DREIA, ...) pour retenir 2 stations : une gare à La Défense et une gare dans le secteur de Nanterre La Folie. Une gare Eole dans le secteur du Petit Nanterre / Nanterre Université n'est pas pertinente du point de vue du potentiel des trafics et techniquement pas réalisable compte tenu des raccordements à la voie ferrée vers Mantes.

Il vous est proposé de préconiser :

- une gare sous le CNIT, parallèle à celle du RER A Grande Arche de La Défense confortant ainsi le rôle d'Eole à délester durablement le RER A, implantation la plus efficace en termes de desserte et de temps de correspondance. Elle présente des contraintes techniques fortes, mais son rôle de décharge le plus rapidement possible du RER A et de la ligne 1,

ainsi que l'amélioration de la sécurité globale d'exploitation sont privilégiées.

- une gare principale à Nanterre La Folie assurant la desserte du secteur Les Groues, et s'intégrant au mieux au projet urbain de ce quartier en complément de Nanterre Préfecture. Pour cette gare de Nanterre La Folie, le Département entend qu'elle soit ouverte aux voyageurs dès sa construction même si l'urbanisation des Groues n'est pas achevée. Il s'agit de diversifier les possibilités d'accès aux RER E et A pour tous les usagers déjà présents dans ce secteur y compris ceux situés au sud de l'axe des Terrasses. Il convient de demander en outre que la sécurisation des cheminements piétons et cyclables entre les deux RER à Nanterre fasse partie du dossier de schéma de principe ainsi que l'aménagement des correspondances avec le réseau de bus.

Concernant le raccordement des voies Mantes – Poissy – Saint-Lazare à la voie nouvelle à Nanterre, il vous est proposé que le Département demande que :

- le choix entre le saut-de-mouton au niveau de la Seine et le terrier soit opéré après approfondissement des études, lorsqu'une analyse multicritère plus détaillée et un affinement des coûts d'investissement auront été réalisés,
- la solution d'un saut de mouton plus proche des Groues qui est également proposée dans le dossier, mais qui se révèle trop pénalisante en termes d'insertion, soit écartée.

Les gares du RTGP

Pour le RTGP, la boucle extérieure dite ligne verte prévoit 2 gares (1 station à La Folie, 1 à La Défense) et la boucle intérieure dite ligne rouge prévoit 1 gare terminus à La Défense, commune ou juxtaposée à celle de la ligne verte.

L'essentiel, en terme de trafic, est de pouvoir desservir l'ensemble du territoire de la Seine à la Seine par le RTGP, tant depuis le Nord que depuis le Sud, sans correspondance.

Pour La Défense, 3 localisations ont été examinées de façon privilégiée par la société du Grand Paris : Carpeaux (au pied de la Grande Arche) qui optimise les temps de correspondance, sous le centre commercial des Quatre-Temps et le CNIT. Il y a de très fortes contraintes techniques sur le site Carpeaux et le choix a de fortes chances de se concentrer en réalité sur le CNIT pour la ligne verte et aux Quatre-Temps en cul-de-sac pour la ligne rouge. Or, ces localisations font craindre une aggravation de la saturation de cet important pôle d'échanges compte tenu du

volume important du trafic de correspondance et ce schéma ne répond pas à l'objectif d'une rocade continue rappelé ci-dessus.

Il semble possible de répondre à l'ensemble des objectifs par :

- une station orientée Nord-Sud et située sous les Terrasses et l'autoroute A14, entre la gare Eole (Les Groues) et la gare RER A (Nanterre-Préfecture). Cette station assurerait de parfaites correspondances entre RER A , RER E (Eole) et RTGP tout en desservant le développement important de ce secteur ; elle a vocation à accueillir tant les liaisons vers Rueil-Malmaison-Versailles-Saclay que celles vers Issy-les-Moulineaux-Arcueil ; une attention particulière devra certainement être portée aux quais du RER A à Nanterre-Préfecture, relativement exigus, et pour lesquels des solutions techniques seront à rechercher pour les mettre en conformité avec l'augmentation prévue du trafic ;
- une station située dans le secteur « Gambetta ». Cette station se situerait en cohérence avec les projets urbains du plan de renouveau de la Défense, de modification du boulevard de ceinture et offrirait une possibilité nouvelle de desserte pour une vaste zone allant jusqu'à la Seine, ainsi qu'une part importante de la ville de Courbevoie. Cette station pourrait être le terminus de certains services venant des deux branches venant du sud et permettre à une partie de ces services de se poursuivre vers le nord. De la sorte les usagers très nombreux fréquentant la Défense depuis le Sud accéderaient, quelle que soit cette origine, sans rupture de charge au plus vaste espace possible de l'ensemble de ce territoire.

Le Conseil général préconise donc que les études à venir du projet RTGP, auquel il adhère, prennent préférentiellement en compte cette variante plus performante en termes de services rendus, plus facile à gérer en termes d'échanges et qui semble présenter également l'avantage d'être moins coûteuse et de réalisation beaucoup plus aisée.

L'accueil du TGV

Les éléments aujourd'hui ne sont pas disponibles pour qu'un avis puisse être émis sur les meilleures solutions pour accueillir une « rocade TGV » et un débat public ultérieur est envisagé sur ce sujet. Il y a pour le secteur de l'EPADESA 3 options d'accueil du TGV actuellement étudiées par Réseau Ferré de France :

- Nanterre Université parallèlement aux voies du réseau Paris-Saint-Lazare, qui permet une correspondance avec le RER A et une liaison possible ultérieure vers Pleyel,

- Nanterre La Folie, qui permet une correspondance avec les RER E et RER A à Nanterre Préfecture,
- "Cœur Transports".

Conclusions pour le secteur de La Défense

Pour Eole, il vous est proposé :

- d'affirmer que la priorité du Département est une réalisation rapide d'Eole avec une gare à La Folie et une gare au CNIT, en intégrant au projet un soin particulier aux liaisons piétonnes et aux rabattements, et en écartant pour le tracé la solution du saut de mouton la plus proches des Groues, trop pénalisante en terme d'insertion urbaine.
- de demander que des mesures conservatoires en termes de capacité soient prises pour permettre le retournement (à Magenta ou Evangile) des trains en provenance du Mantois dès que l'augmentation de l'offre sera rendu possible à l'horizon de réalisation de la liaison nouvelle Normandie-Paris (LNPN).

Pour la rocade, il vous est proposé que le Département :

- insiste sur la nécessité absolue d'assurer une liaison continue sans rupture de charge entre les branches Nord et Sud ;
- demande que soit étudiée la variante permettant cette liaison continue Saint-Denis – La Défense (via Gambetta et La Folie) - Saint-Cloud – Issy – Arcueil pour la boucle intérieure (rouge) ainsi que la faisabilité d'une exploitation partagée avec la boucle extérieure (verte) sur le tronçon compris entre Gambetta et la Folie, cette dernière constituant une gare de convergence.
- reste ouvert à toute autre configuration qui apporterait des services équivalents à un coût moins élevé.
- demande à être étroitement partie prenante de toutes études ultérieures qui seraient conduites sur ce sujet éminemment complexe.

Pour le TGV, il vous est proposé :

- d'affirmer l'importance et l'intérêt de l'inscription d'une gare dans le territoire de l'EPADESA dans le schéma à venir des gares TVG de rocade périfrancilienne,
- de demander que toutes les options soient étudiées pour permettre la compatibilité de cette future gare avec les choix retenus pour Eole et le réseau de rocade.

4.2.3 Le secteur Centre du Département

4.2.3.a Le secteur Rueil-Malmaison – Suresnes

Dans ce secteur et le suivant, le projet Arc Express n'a pas été étudié mais, en cours de concertation, le STIF a fait une proposition de tracé qui conforte le Département dans sa demande d'une fusion indispensable des deux projets Arc Express et RTGP en un seul.

La boucle extérieure du Grand Paris assure la desserte de la zone nord-ouest particulièrement dense de Rueil-Malmaison. Eu égard à la vitesse commerciale offerte (65 km/h), elle permet une amélioration radicale de l'accessibilité de cette zone aux pôles de La Défense, Plaine Saint-Denis, Roissy et, réciproquement, les emplois de Rueil-Malmaison deviennent accessibles à une plus vaste zone géographique. Le RER A, le tramway T1, le réseau autobus complètent cette desserte et permettent de diffuser / de rabattre le trafic à partir / sur la nouvelle gare RTGP.

De son côté, la boucle intérieure conforte le pôle Suresnes Centre déjà desservi par le T2 et le Transilien.

Ces tracés présentent cependant l'inconvénient d'ignorer le secteur de forte activité et à fort potentiel du plateau du Mont Valérien en limite de Suresnes et de Rueil-Malmaison.

De plus entre Rueil-Malmaison et le Val de Seine, l'enjeu d'échanges rapides en évitant les ruptures de charges à la Défense semble très important.

4.2.3.b Le secteur Saint-Cloud – Sèvres – Boulogne-Billancourt – Meudon - Issy

Le Département doit réaffirmer en premier lieu que le tracé est souterrain, la suggestion d'un passage en aérien entre Suresnes et Sèvres est irréaliste compte tenu de la topographie à flanc de coteau, de la présence du faisceau Saint-Lazare et du tramway T2.

Les besoins de transports de ce secteur couvert par la Communauté d'agglomération Grand Paris Seine Ouest ont été de longue date identifiés et le Département soutient le tracé Saint-Cloud (gare transilien) – pont de Sèvres (en rive droite) – Issy (RER C). Il convient, comme cela a été relevé par GPSO, de réaliser un accès piéton direct de cette station à l'Île Séguin et que la gare à ISSY soit bien située à Issy-RER C (place L. Blum) en connexion avec le prolongement de la ligne 12.

Conclusions pour le secteur Centre

Il vous est proposé que le Département :

- 1- demande, en l'absence d'éléments précis de la part du Maître d'ouvrage de l'infrastructure de transports sur les impacts techniques, financiers, urbains, et en niveau de trafic, l'étude d'une variante de la branche extérieure (verte) en cohérence avec les arguments développés par les cahiers d'acteurs de la Ville de Suresnes et de la Ville de Rueil-Malmaison. Cette variante de la boucle extérieure vers le Sud partirait de la station de Rueil-Malmaison, passerait par une station sur le plateau du Mont Valérien (desservant à la fois Rueil-Plateau et la Cité-Jardin de Suresnes) et serait en correspondance avec la boucle interne (rouge) à Saint-Cloud pour rejoindre ensuite Versailles-Chantiers directement,
- 2- confirme l'intérêt d'une station à Saint-Cloud « transilien », d'une station aux abords du pont de Sèvres en rive droite (complétée d'un accès piéton direct à l'île Séguin) et d'une station à Issy RER C (L Blum), avec le prolongement de la ligne 12).

4.2.4 Le secteur Sud du Département (Issy-Arcueil)

Dans le secteur sud du Département, le tracé d'Arc Express et la boucle intérieure du RTGP sont très proches et contenus dans un faisceau relativement étroit concernant essentiellement la 1ère couronne.

Les Maîtres d'ouvrage ont dès la conception de leurs projets Arc Express / RTGP tenu compte de la complémentarité qu'offrait pour la desserte intercommunale la réalisation déclarée prioritaire pour le Département de Croix du Sud avec le tramway T6 Châtillon-Vélizy-Viroflay et le tramway Croix de Berny – Clamart – Issy.

Les tracés et les gares

- la boucle intérieure du RTGP est proposée pour un tracé unique Issy-les-Moulineaux – Châtillon-Montrouge – Petit-Bagneux – Arcueil-Cachan avec 3 gares dans le département (Les Moulineaux, Châtillon-Montrouge et Petit-Bagneux).
- Arc Express propose 2 tracés à l'ouest (Issy Val-de-Seine – Vanves - Malakoff – Châtillon-Montrouge et Issy – Clamart – Châtillon-8 mai 1945) et 3 à l'est Châtillon-Montrouge – Verdun Sud (L4), Laplace (RER B),

Châtillon-Montrouge – Petit Bagnex (L4), Arcueil Cachan (RER B),
Châtillon- 8 mai 1945 – Bagnex (RER B).

Ces tracés d'Arc Express permettent tous les maillages avec les mêmes lignes (RER C, réseau SNCF Montparnasse, ligne 13, RER B). Le tracé Châtillon-8 mai 1945 – Bagnex (RER B) peut être écarté du point de vue du Département, n'apportant que peu d'avantages aux populations et activités sauf à prolonger la ligne 4 au-delà de son terminus prévu actuellement.

L'amélioration de l'accessibilité

La première couronne des Hauts-de-Seine est en attente d'une vraie rocade depuis des décennies et de ce seul point de vue, RTGP et Arc Express modifient tous les deux considérablement l'accessibilité et les échanges entre les Hauts-de-Seine et le Val-de-Marne (à comparer avec 2 lignes de rocade bus 126 et 323 assurant ces liaisons actuellement).

Conclusions pour le territoire sud

Je vous propose d'affirmer que :

- l'enjeu et la nécessité de réaliser Croix du Sud sont confirmés et prioritaires car ce sont ces infrastructures qui assurent la desserte de la 2ème couronne sud des Hauts-de-Seine.
- les améliorations de service sur le RER B sont indispensables et urgentes ;
- le tracé Châtillon-Montrouge – Petit-Bagnex – Arcueil-Cachan est préférable, mais des adaptations peuvent être proposées par le Maître d'ouvrage en fonction de la faisabilité technique et économique des différentes gares et des capacités réelles de correspondances et de gares routières. En particulier, l'attention doit être attirée sur le gros effort de conception et de financement à consentir pour avoir à Châtillon-Montrouge une gare digne de ce nom avec des correspondances fluides et efficaces avec la ligne 13, le T6 et les autobus.

4.2.5 Le sud du Département et le plateau de Saclay

Le sud du département des Hauts-de-Seine est concerné par le développement de Saclay en raison de sa proximité géographique et de l'existence, déjà actuellement, de nombreuses liaisons « domicile-travail » générées par les actifs habitant de part et d'autre des limites départementales et se rendant dans les zones d'emplois, les universités, centres de recherche du sud du Département (CEA, EDF, faculté de Pharmacie, Centrale) et du plateau de Saclay (grandes écoles, Paris Sud, CEA, ...).

Ce mouvement est susceptible de s'accélérer au vu des projets de regroupements de grandes écoles et facultés (Centrale, pharmacie de Châtenay-Malabry, centre de recherches EDF de Clamart ...) dans le cadre de l'opération « Cluster de Paris-Saclay ».

L'intérêt d'une liaison efficace par transports en commun entre le sud du département et le plateau de Saclay est une évidence.

Actuellement, par les transports en commun, les relations plateau de Saclay / sud des Hauts-de-Seine s'effectuent via le RER B (ligne Saint-Rémy les Chevreuse) et le RER C, ce qui implique de longs temps de transports, de subir les irrégularités notoires des RER B et C et de trouver des autobus pour achever le parcours.

Par ailleurs, le site d'Antonypôle - Wissous en cours de développement, situé sur le trajet de la liaison proposée Saclay-Sud – Massy – Orly avec une interdistance très importante constitue un pôle attractif qui devrait logiquement accueillir une station de cette boucle verte.

Conclusions pour le sud du Département et le plateau de Saclay

Il vous est donc proposé que le Département demande que :

- le projet de rocade en métro automatique soit complété par une liaison à haut niveau de service à étudier entre le Sud du département et le plateau de Saclay, transport qui pourrait s'appuyer sur le maillage offert par la Croix du Sud (Croix-de-Berny – Clamart ou T6), en cours de réalisation sous maîtrise d'ouvrage départementale,
- le projet comporte une station supplémentaire à Antonypôle.

5- Financement de la rocade automatique

Le Département des Hauts-de-Seine s'était engagé dans le cadre du Plan de Mobilisation pour les Transports à contribuer au financement d'Arc Express et du prolongement de la ligne 14 à hauteur de 160 M€.

Ces projets ne sont malheureusement pas financés en intégralité par ce plan régional auquel nous avons accepté de participer. Le rapport Carrez fait d'ailleurs mention du besoin de ressources nouvelles afin de pouvoir réaliser les importantes et nécessaires infrastructures ou rénovation des RER.

Dans le contexte fiscal et budgétaire actuel, on ne peut que s'interroger comme Monsieur Gilles Carrez le laisse entendre dans son rapport sur la capacité du STIF à trouver des financements ne serait-ce que pour son fonctionnement.

L'opportunité offerte de financer l'investissement d'une infrastructure lourde majeure que constituerait le réseau de transport du Grand Paris permettrait de dégager le

Département des investissements nécessaires à la création de la rocade automatique.

Il sera alors d'autant plus aisé pour notre Collectivité d'apporter les ressources nécessaires pour améliorer le réseau existant et compléter le maillage du réseau de transport.

Conclusions

Il vous est proposé que le Conseil général demande donc :

- le Syndicat des Transports d'Ile-de-France veille à dégager les capacités de financement du fonctionnement du réseau de transport à terme,
- le prolongement de la ligne 14 à la mairie de Saint-Ouen soit inclus dans le schéma de financement de la Société du Grand Paris

C'est un projet stratégique qu'il vous est proposé de débattre aujourd'hui.

L'objet n'est pas de se prononcer, avec des arrière-pensées, sur des questions de maîtrises d'ouvrage. Cette question stratégique méritait une synthèse des fonctionnalités importantes, de maîtrise des dépenses publiques et de performances tant au regard du rattrapage des retards dans les services rendus aux usagers que dans l'attractivité et la dynamisation de nos territoires.

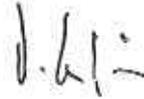
Dans le foisonnement des postures d'acteurs dans ces multiples débats, notre réflexion a bénéficié de la richesse de très nombreux apports. Nous avons beaucoup écouté, et beaucoup analysé. Nous nous sommes efforcés de trier au sein des demandes, certes légitimes, mais dont l'accumulation pouvait apparaître au final peu réaliste. Nous avons aussi veillé à rechercher des solutions cohérentes quand aux fonctionnalités et, bien entendu, de veiller notamment à des interdistances et itinéraires performants. Nous avons enfin pu imaginer des solutions plus simples, moins coûteuses et plus performantes que celles proposées en première instance par les maîtres d'ouvrage. C'est donc une ambition réaliste, répondant au mieux aux attentes de la population, offrant de très puissants atouts nouveaux de développement pour nos territoires, qui vous est ici proposée.

Il est temps maintenant que ces choix soient tranchés définitivement et que les projets, en commençant par les plus urgents (tramways, prolongements de lignes de métro, Eole) puissent être engagés au plus vite.

La délibération de votre assemblée sera indiscutablement décisive dans ces choix.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

Le Président du Conseil général

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'P. Devedjian', written in a cursive style.

Patrick Devedjian

DEPARTEMENT DES HAUTS-DE-SEINE

CONSEIL GENERAL

CONTRIBUTION DU DEPARTEMENT DES HAUTS-DE-SEINE AUX DEBATS PUBLICS – EOLE – ARC EXPRESS - RTGP

REUNION DU 17 DECEMBRE 2010

DELIBERATION

Le Conseil général,

Vu la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (1),

Vu le plan de mobilisation pour les transports adopté par le Conseil Général le 23 octobre 2009,

Vu la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris,

Vu le dossier du maître d'ouvrage RFF relatif au projet EOLE soumis au débat public le 1er octobre 2010,

Vu la publication du 1er septembre 2010 du dossier du maître d'ouvrage Société du Grand Paris relatif au projet de Réseau de Transport Public du Grand Paris,

Vu la publication du 3 septembre 2010 du dossier du maître d'ouvrage STIF relatif au projet Arc Express,

Vu le rapport de M. le Président du Conseil général n° 10.259 en date du 8 décembre 2010,

M. Jean Sarkozy, rapporteur, au nom de la Commission des transports, de la voirie, de la circulation, de l'environnement, de la qualité de la vie et de l'assainissement, entendu,

Envoyé à la Préfecture le	17/12/2010
Accusé réception le	17/12/2010
Numéro de Factice	SGAD_10.259
Identifiant unique	092-229200506-20101217-16308116234d068-DE

DELIBERE

ARTICLE 1 : Est rappelé que l'amélioration des services existants, responsabilité première du Syndicat des transports d'Ile-de-France, doit faire l'objet d'un effort urgent, notamment en ce qui concerne les RER A et B et les lignes de métro les plus saturées, qui aujourd'hui connaissent un fonctionnement très dégradé.

ARTICLE 2 : Est donné un avis favorable au prolongement du RER E à l'ouest, opération considérée comme prioritaire, assorti des recommandations suivantes:

Le Département est favorable à la solution en tunnel direct de 7,8 km passant sous l'avenue des Ternes, tracé le plus court qui permet un temps de parcours de 6 minutes et une meilleure décharge du RER A (13%). Il est également favorable au tracé proposant une gare intermédiaire à la porte Maillot sous la réserve que cette option soit coordonnée avec un projet de reconfiguration et de développement porté par la Ville de Paris concernant ce secteur stratégique, en cohérence avec les réflexions conduites par l'Etat concernant la requalification de la RN13 dans la traversée de Neuilly-sur-Seine.

S'agissant de l'implantation de la gare à La Défense, la variante proposée sous le CNIT est privilégiée car elle favorise les correspondances entre le RER E et les autres modes de transport en commun qui desservent la gare La Défense-Grande Arche.

Sur le territoire de Nanterre, le Département des Hauts-de-Seine soutient la création d'une gare nouvelle à Nanterre-la-Folie ouverte aux voyageurs dès sa mise en service, s'intégrant au mieux au projet urbain du quartier des Groues. Il demande en outre que la sécurisation des cheminements piétons et cyclables entre les deux RER à Nanterre fasse partie du dossier de schéma de principe ainsi que l'aménagement des correspondances avec le réseau de bus. Le Département demande, de plus, l'étude d'une solution alternative avec une gare sur le secteur Petit Nanterre Université.

Concernant le raccordement des voies Mantes – Poissy – Saint-Lazare à la voie nouvelle à Nanterre, le Département demande que le choix entre le saut-de-mouton au niveau de la Seine et le terrier soit opéré après approfondissement des études, lorsqu'une analyse multicritère plus détaillée et un affinement des coûts d'investissement auront été réalisés.

Envoyé à la Préfecture le	17/12/2010
Accusé réception le	17/12/2010
Numéro de facture	SGAD_10_259
Identifiant unique	092-229200506-20101217-16308116234d0b8-DE

Le Département des Hauts-de-Seine demande que le STIF et RFF incluent au dossier de schéma de principe l'augmentation de l'offre de transport entre La Défense et Pont Cardinet et la garantissent. Parallèlement, une réflexion doit être engagée sur l'amélioration de l'offre et de la qualité de service du RER A au regard de la décharge attendue afin de mettre rapidement en œuvre un schéma directeur d'amélioration du RER A.

Le Département souhaite que des mesures conservatoires en terme de capacité soient prises pour permettre le retournement (à Magenta ou Evangile) des trains en provenance du Mantois dès que l'augmentation de l'offre sera rendu possible à l'horizon de réalisation de la liaison nouvelle Normandie-Paris (LNPN).

Le Département des Hauts-de-Seine demande que la réalisation du lien piéton entre la gare Magenta et la Gare de l'Est soit concomitante à celle du prolongement d'Eole.

Le Département des Hauts-de-Seine demande que l'ensemble des coûts d'investissement (infrastructures et matériel roulant) et de fonctionnement soient précisés de façon détaillée. Une mission d'expertise serait également appréciée pour fiabiliser ces coûts et les contenir au fur et à mesure de la réalisation du projet.

Le Département des Hauts-de-Seine demande enfin une accélération des procédures et de la réalisation des travaux afin que l'intégralité du projet soit mise en service en 2017.

ARTICLE 3 : Les objectifs assignés par le Département à la réalisation d'une rocade en métro automatique dans les Hauts-de-Seine sont les suivants :

Garantir en préalable au choix du tracé et des stations, le respect des engagements pris dans le cadre du Contrat Particulier Région-Département 2009-2013 pour la mise en œuvre du prolongement du tramway T1 des Courtilles au tramway T2, la préfiguration de son prolongement en mode BHNS et le tramway entre la Croix de Berny RER à Antony et la place des Gardes à Clamart. La réalisation de ces infrastructures ne doivent pas voir leur réalisation ralentie pour subvenir aux besoins de financement de la rocade. La plus grande complémentarité est à rechercher entre ces liaisons assurant des liaisons performantes et les nouveaux projets qui de ce fait doivent être dédiés à des performances plus rapides d'accès à des pôles plus lointains.

Envoyé à la Préfecture le	17/12/2010
Accusé réception le	17/12/2010
Numéro de facte	SGAD_10.259
Identifiant unique	082-229200506-20101217-16308116234d068-DE

Desservir de nouveaux territoires, accompagner le développement urbain et améliorer la desserte des territoires mal desservis tels que la boucle de Gennevilliers en mutation, l'ouest du Département, le Val de Seine, la proche couronne sud manquant de transports en commun structurants de rocade, le sud des Hauts-de-Seine par la création d'une station dans la zone d'activité d'Antony-pôle.

Développer de nouvelles liaisons vers les pôles développement économique et urbain des autres départements de la Région :

- vers la Plaine-Saint-Denis, Roissy, Orly et le M.I.N. de Rungis pour ouvrir l'accès à leurs bassins d'emploi aux alto-séquanais.

- vers Versailles-Chantiers puis le Plateau de Satory et Saclay pour bénéficier d'une desserte améliorée vers le bassin d'emploi de Versailles, avec une correspondance en train vers le bassin d'emploi de Vélizy, vers la zone en développement autour du technocentre de Guyancourt et à moyen terme vers les centres de recherche et de formation supérieure du plateau de Saclay.

Constituer un axe structurant permettant de renforcer les relations internes au département des Hauts-de-Seine en facilitant les relations de rocade.

Assurer un maillage efficace avec les différentes lignes de transport en commun (Transilien, RER, métro, tramways ou bus) existantes ou en cours de réalisation en s'appuyant sur :

- la réalisation de correspondances de qualité entre modes (limitation des distances à parcourir et des dénivelés, dimensionnement optimal des couloirs et des quais),

- une organisation pertinente des rabattements à chaque station du projet. Elle doit se traduire notamment par la réalisation ou le réaménagement de gares routières, de pistes cyclables et de stationnements pour les vélos, la réalisation ou la rénovation de parcs de stationnement de rabattement, l'amélioration de l'accessibilité piétonne et la mise aux normes PMR des différents accès.

Les maîtrises d'ouvrage devront être clarifiées ainsi que les coûts correspondants qui devront être affectés au projet afin d'être réalisés concomitamment.

Envoyé à la Préfecture le	17/12/2010
Accusé réception le	17/12/2010
Numéro de l'acte	SGAD_10.258
Identifiant unique	092-229200508-20101217-16306116234d0b8-DE

La capacité des infrastructures existantes ou en cours de réalisation à absorber le surcroît de trafic aux différents points de maillage du projet devra être démontrée et les investissements rendus nécessaires devront être identifiés. A cet effet, le réseau de référence à l'horizon de mise en service du projet doit être précisé. A ce titre, devra être intégré au projet le prolongement de la ligne de métro n°14 au delà de la mairie de Saint-Ouen.

Répondre à la saturation et aux problèmes de régularité sur le réseau lourd en permettant une décharge importante du RER A et des lignes de métro 1 et 13, en améliorant l'offre sur le réseau existant interconnecté avec la rocade.

Assurer l'insertion urbaine des infrastructures nouvelles en privilégiant les tracés souterrains notamment dans le secteur du Val de Seine, seuls à même de préserver les tissus urbains et de faciliter l'aménagement de correspondances.

Contenir le nombre de gares dans la limite permettant de conserver à la rocade son rôle de transport à haute capacité et une vitesse commerciale élevée.

Engager un partenariat étroit autour des gares du métro automatique afin de réaliser des gares de transport de nouvelle génération permettant la multi et l'intermodalité (correspondances avec les RER, métros ou tramways auxquels elle se maille, réseau viaire, piétons, vélos, autopartage, taxis, parcs de stationnement, bus) associées à de nouveaux services.

Développer une offre tarifaire favorisant l'intermodalité en intégrant les parcs de stationnement de rabattement

Faciliter le fret urbain par la recherche d'une mixité des usages. Sous réserve d'en assurer la faisabilité, la conception des quais de chargement / déchargement, des accès des véhicules (camions) doit être intégrée au cahier des charges des études de l'infrastructure ferroviaire et de ses gares. Les services que pourraient offrir les gares nouvelles peuvent comprendre la mise à disposition d'espaces de logistique urbaine.

Envoyé à la Préfecture le	17/12/2010
Accusé réception le	17/12/2010
Numéro de l'acte	SGAD_10_259
Identifiant unique	082-229200508-20101217-16308118234d0b8-DE

Accélérer la réalisation des travaux en s'attachant à privilégier la desserte des zones urbanisées et garantissant un équilibre entre les territoires. Dans les Hauts-de-Seine, l'effort doit porter sur une réalisation concomitante des ouvrages entre le carrefour Pleyel et Rueil-Malmaison et entre Nanterre-La Folie et Arcueil-Cachan. Le prolongement de la ligne 14 vers Roissy est aussi une priorité pour le Département des Hauts-de-Seine.

Fiabiliser les coûts d'investissement et de fonctionnement du réseau automatique. L'ensemble des coûts d'investissements doit être évalué et justifié tant en ce qui concerne les coûts directs liés à l'infrastructure elle-même et ses équipements, aux superstructures nécessaires (bâtiments voyageurs, arrêt aux stations, passerelles d'accès, espaces logistiques), que les coûts indirects (aménagement de l'intermodalité – gares routières, parcs de stationnement et cheminements cyclables). Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France doit s'organiser pour assurer le financement du fonctionnement du réseau de transport à terme.

Intégrer le financement du métro automatique en rocade en proche couronne ainsi que le prolongement de la ligne 14 à la Mairie de Saint-Ouen au plan de financement de la Société du Grand Paris. Nos capacités d'investissement ainsi dégagées pourraient alors être redéployées au bénéfice du financement d'autres projets.

ARTICLE 4 : La fusion complète des deux projets **Arc Express et Réseau de Transport du Grand Paris** doit être opérée, et permettre d'assurer les liaisons de banlieue à banlieue indispensables dans les Hauts-de-Seine et avec les autres grands pôles d'attractivité. Le Département propose d'étudier une variante permettant d'assurer des services conforme **au plan annexé à la présente délibération :**

- **Boucle intérieure** Gennevilliers les Grésillons (RER C), Les Agnettes (métro 13), Bécon-les-Bruyères (Transilien ligne L), La Défense-Gambetta (RER A, ligne 1, RTGP boucle extérieure) Nanterre-La-Folie (RER E, RER A, RTGP boucle extérieure), Suresnes-Centre (Transilien U, T2), Saint-Cloud Montretout (Transilien U, T2, boucle extérieure), Pont de Sèvres (métro 9, gare routière et liaison piétonne directe avec l'Ile Seguin), Issy (RER C, métro 12 prolongé, tramway Croix de Berny – Clamart centre prolongé), Châtillon-Montrouge (métro 13, tramway T6), Bagneux Henri Barbusse (métro 4, gare routière), Arcueil-Cachan (RER B).

Envoyé à la Préfecture le	17/12/2010
Accusé réception le	17/12/2010
Numéro de l'acte	SGAD_10_259
Identifiant unique	092-229200506-20101217-16308116234d0b8-DE

- **Boucle extérieure** : La Défense-Gambetta (RER A, ligne 1, RTGP boucle intérieure) Nanterre – La – Folie (RER E, RER A, RTGP boucle intérieure), Rueil-Malmaison, Plateau Rueil-Malmaison - Suresnes, Saint-Cloud (Transilien U, T2, boucle extérieure), Versailles-Chantiers, Saclay, Massy, Antony-pôle, Orly.

Il s'agit bien pour le Département de la création d'une nouvelle infrastructure dédiée et non de la juxtaposition d'infrastructures existantes renforcées ou remises à niveau.

Le Département reste néanmoins ouvert à toute autre configuration qui apporterait des services équivalents à un coût moins élevé et demande à être étroitement partie prenante de toutes études ultérieures qui seraient conduites sur ce sujet.

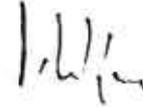
ARTICLE 5 : Ces projets doivent être complétés par :

- le prolongement des lignes de métro 12 (jusqu'à la place Léon Blum), 13 (jusqu'à la gare transilien du stade à Colombes via le Port de Gennevilliers) et du tramway Croix-de-Berny / Clamart jusqu'à Issy-RER
- des améliorations de l'exploitation sur les lignes de métro 1, 3, 9, 12, 13, les RER A, B et C ainsi que sur le réseau Transilien pour les lignes Verrière – La Défense (U) ou Paris Saint-Lazare (L).
- l'inscription d'une gare sur le territoire de l'EPADESA dans le schéma à venir des gares TVG de rocade périfrancilienne et que toutes les options doivent être étudiées pour permettre la compatibilité de cette future gare avec les choix retenus pour Eole et le réseau de rocade
- une liaison à haut niveau de service à étudier entre le Sud du département et le plateau de Saclay.

Envoyé à la Préfecture le	17/12/2010
Accusé réception le	17/12/2010
Numéro de fiche	SGAD_10.259
Identifiant unique	092-229200506-20101217-16306116234d0b8-DE

ARTICLE 6 : La présente délibération sera transmise à chaque Commission particulière du débat public.

Le Président du Conseil général

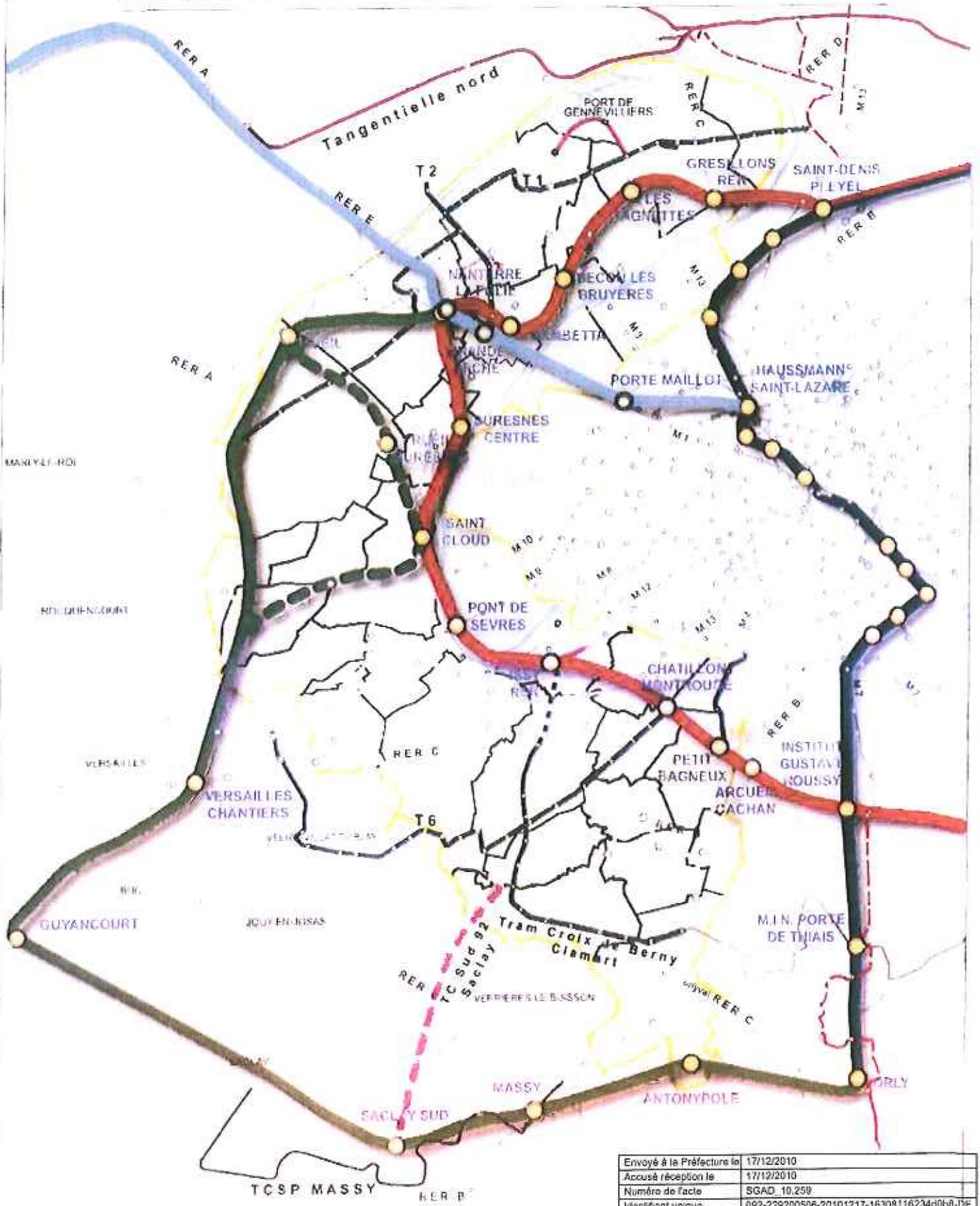


Patrick Devedjian

"La présente délibération peut faire l'objet d'un recours devant le tribunal administratif de Cergy-Pontoise - 2-4 boulevard de l'Hautil, BP 3032 - 95027 Cergy-Pontoise cedex - dans un délai de deux mois à compter de sa publication, et/ou notification."

Envoyé à la Préfecture le	17/12/2010
Accusé réception le	17/12/2010
Numéro de l'acte	SGAD_10_259
Identifiant unique	092-229200506-20101217-16308116234r0b8-DE

Réseau automatique Grand Paris, Arc Express et prolongement du RER E à l'Ouest Propositions du Département des Hauts-de-Seine



Envoyé à la Préfecture le	17/12/2010
Accusé réception le	17/12/2010
Numéro de fiche	SGAD_10_258
Identifiant unique	092-228200506-20101217-16308116234d0b0-DE