

SYNTHESE DE LA REUNION PUBLIQUE CPDP ARC EXPRESS DE PANTIN

Type de réunion	Territoriale
Date de la réunion	Jeudi 20 janvier 2011
Lieu de la réunion	Pantin

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

Mot d'introduction et déroulement du débat

Jean-Yves Taillé, en l'absence du Maire de Pantin, accueille les participants. Il rappelle les fondements législatifs et les grands principes du débat public, qui portera ce soir sur le projet de transport Arc Express.

Présentation générale du projet Arc Express

(Projection d'un film sur la présentation générale du projet)

Laurence Debrincat, responsable des études générales au STIF, indique que le projet Arc Express, piloté par le STIF, est porté par de nombreux partenaires dans le cadre du Plan de mobilisation pour les transports, un ensemble de soixante projets à réaliser d'ici 2020 pour un coût total de plus de 18 Md€. Une première tranche de financement, à hauteur de 3,5 milliards d'euros, permettra de réaliser l'Arc Sud pour une mise en service en 2017 et un tiers des travaux de l'Arc Nord d'ici 2020. L'Arc Est suivra et l'Arc Ouest pourrait être mis en service en 2023. Le trafic attendu, de 1 million de voyageurs sur la rocade complète de 70 km, permettra une désaturation de 5 à 10 % des lignes existantes. Avec une station tous les 1 à 1,5 kilomètres, Arc Express accompagnera le développement économique et la création d'une véritable écorégion.

Arc Express est un métro automatique avec des équipements de dernière génération, une vitesse moyenne de 40 km/h et un niveau de confort important. Il prévoit 50 stations nouvelles, 30 stations de correspondance et 20 stations intermédiaires et une accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

(Projection d'un film de présentation détaillée des tracés possibles pour l'Arc Nord)

Les communes d'Aubervilliers, Bobigny et Pantin forment un territoire très dense, avec environ 175 000 habitants et 150 000 emplois, et marqué par un fort renouvellement urbain, notamment autour du Canal de l'Ourcq. Les habitants travaillent à 15 % à Paris, à 25 % sur le territoire et à 43 % dans le reste de la petite Couronne. 27 % des personnes qui travaillent sur le territoire résident dans le reste de la petite Couronne.

La globalité du projet Arc Express est prévue en souterrain. Les variantes de tracé s'appuient sur des stations de correspondance fixes et d'autres stations intermédiaires dont la localisation peut évoluer. Les lignes qui viendront compléter le réseau existant sont notamment le prolongement de la ligne 12, à la Mairie d'Aubervilliers, le prolongement de la tangentielle Nord à Noisy-le-Sec, le prolongement du T3 à l'Est et le projet de site propre pour autobus sur la RN3.

- Le tracé bleu part de la Mairie d'Aubervilliers, dessert trois stations au niveau de la ligne 13 Carrefour Pleyel, du RER D Saint-Denis Stade de France et du RER B, la Plaine Stade de France, puis rejoint ensuite l'Église de Pantin ;
- Le tracé vert part aussi de la Mairie d'Aubervilliers puis, en rejoint Bobigny en deux variantes, soit à Bobigny Pablo Picasso, soit à Bobigny-La Folie.

Le choix final se fera en fonction de la desserte du territoire en termes de population et d'emplois. Il est possible de mixer les variantes et le STIF souhaite entendre l'avis des participants sur les tracés et les stations présentés.

Echanges avec le public

*Opinion : **Daniel Guiraud**, Maire des Lilas, souligne la complémentarité d'Arc Express, pour une desserte fine du territoire notamment de la ville préfecture Bobigny, et du Grand Huit qui permettrait de désenclaver Clichy-sous-Bois et Montfermeil. Le département a voté à l'unanimité pour le tracé vert, en souhaitant qu'il se réalise rapidement et que les crédits alloués ne soient pas détournés vers l'autre projet.*

*Opinion : **Gilbert Roger**, Maire de Bondy et Conseiller général de Seine-Saint-Denis, indique que les élus ont créé une association pour la promotion du tracé vert. Bondy connaît la 3^e plus forte augmentation de population en Seine-Saint-Denis. Le tracé permet de rejoindre les pôles universitaires.*

Q. : Le prolongement de la ligne 12 et la tangentielle Nord seront-ils concomitants au projet Arc Express ?

Laurence Debrincat précise que le STIF a tenu compte des correspondances existantes, avec les lignes M5 et M7 et le RER E. Certaines sont déjà en travaux ou vont l'être prochainement. Le site propre sur la RN3 pourrait arriver avant Arc Express, et le T3 et la tangentielle Nord sont en travaux.

*Opinion : **Odile Fournier**, adjointe au Maire d'Aubervilliers, apporte son soutien et celui de M. Jacques Salvator au tracé vert et à l'association Arc Express.*

Q. : Serait-il possible de réaliser un tramway sur la Nationale de La Villette au Bourget ? Serait-il possible d'étudier l'électrification de Provins à Coulommiers ?

Jean-François Hélas précise qu'un Mobilien est programmé entre La Villette et le Bourget, un secteur déjà irrigué par la ligne 7. La question de l'électrification obtiendra une réponse par Internet.

Q. : Un accord État Région a été évoqué sur le Grand Paris. Quelle est l'utilité du débat public ?

Jean-Yves Taillé voit la convergence des projets comme une conséquence positive des débats.

Jean-François Hélas ajoute que le débat permet de tirer un bilan sur la globalité du dossier Arc Express. Un travail de convergence est en cours et certains points restent à finaliser. Le STIF est porteur du projet Arc Express. À l'issue du débat, la CNDP établira un bilan puis le Conseil du STIF répondra sur l'opportunité de réaliser le projet et la variante de tracé la plus adéquate.

Q. : Serait-il possible de réaliser en premier la ligne bleue, plus courte, et l'autre ensuite ?

Jean-François Hélas confirme que la longueur augmente le coût. Toutefois, l'écart de 1 milliard d'euros entre tracés proches et éloignés pour l'ensemble du projet, bien qu'important, ne peut être le seul critère pour positionner ce projet de liaison de tous les éléments du territoire.

*Opinion : **Claude BARTOLONE**, Président du Conseil général, souligne l'importance de ne pas renvoyer l'espérance des habitants de la Seine-Saint-Denis à dans quinze ans et de maîtriser le court, le moyen et le long terme. Il s'agit d'obtenir la reconnaissance par l'État de la nécessité du Plan de mobilisation pour permettre, à court terme, la réalisation des travaux sur les tramways dans la partie Nord-Ouest du département et la complétion du tramway T1, le prolongement des lignes 11 et 12, et, à moyen terme, la modernisation du RER E. Sur le long terme, le métro du Grand Paris, qui permettra la liaison entre Orly et Roissy, le développement de la métropole parisienne et contribuera à désenclaver les grands quartiers populaires des années 60, ne doit pas être réalisé aux dépens d'Arc Express.*

L'État et les collectivités locales se sont réunis pour réfléchir ensemble aux investissements et aux financements de ces projets sans pénaliser les utilisateurs. Un consensus est indispensable sur le financement, le calendrier des travaux et l'intervention du budget de l'État.

Le département a besoin d'Arc Express et du métro rapide du Grand Paris, tous deux ayant vocation complémentaire. Il convient de tenir compte de la situation des villes et de se projeter dans l'avenir. En 2025, le département comptera 200 000 habitants supplémentaires, principalement sur la zone dense moyenne et la deuxième périphérie. Sur Pantin, la modernisation du RER, le TCSP sur la N3 et le tramway des Maréchaux pourvoient aux besoins en termes de transport et de développement.

Le département de la Seine-Saint-Denis, dont tous les membres sont inscrits majorité présidentielle, communiste ou socialiste, a voté à l'unanimité moins trois abstentions la proposition du tracé vert par Bobigny Pablo Picasso. C'est une source de fierté. Pour tenir compte de Montreuil, la délibération inclut le prolongement de la ligne 9 jusqu'aux Murs à pêches. Toutes ces propositions devraient permettre de rattraper le retard accumulé depuis trente ans et d'envisager l'avenir. Les discussions se poursuivent pour parvenir la semaine prochaine à un accord global permettant à l'ensemble des Conseils généraux, à la Région et à l'État, d'annoncer un Plan de mobilisation et de convergence regroupant les préoccupations de court, de moyen et de long terme.

Jean-François Hélas remarque que la ligne 11, un projet très attendu, de près de 1 milliard pour aller jusqu'à Rosny, passera au Conseil d'administration du STIF en février.

Jean-Pierre Richer ajoute que le débat public offre l'utilité classique d'écouter les avis de chacun, dont le maître d'ouvrage peut tirer les conséquences. Il a mis en valeur le Plan de mobilisation des transports et poussé au rapprochement entre Arc Express et le Grand Paris.

Opinion : Les habitants de Montreuil espèrent le prolongement de la ligne 11 à l'hôpital intercommunal, du T1, et de la ligne 9 à Mairie de Montreuil et proposent l'option la plus courte entre Val de Fontenay et Bobigny-La Folie par l'hôpital intercommunal.

Jean-François Hélas indique que ce tracé Val de Fontenay direct Bobigny-La Folie, envisagé par le STIF, n'a pas été retenu car il double le T1 et les simulations de trafic ont montré que l'un tuait l'autre. La connexion est moins bonne, notamment au niveau de la ligne 5.

Q. : Le groupe Europe Écologie Les Verts de Pantin souligne que, si la mobilité est un droit, il convient de réfléchir aux rapprochements domicile travail et au développement équilibré des différents pôles. Il insiste sur l'amélioration de l'existant en termes de qualité de service, d'accessibilité physique ou de coût. Un passe unique permettrait à tous de payer le même tarif. Le déploiement du T1, de la ligne 11 et de la ligne 9 est indispensable au maillage du territoire. Comment la dimension du fret est-elle prise en compte ? Quel est l'intérêt de mettre du fluvial sur la ligne 5 ?

Laurence Debrincat confirme que l'objectif du STIF est une mobilité plus durable. Arc Express permettra de changer le modèle de déplacements en confortant les densités urbaines qui favorisent l'usage des transports collectifs, de la marche et du vélo. La révision du Plan de déplacement urbain vise à réduire les déplacements en voiture à l'échelle de l'Île-de-France grâce aux projets de transports collectifs et à la promotion des pistes cyclables, avec le soutien des collectivités locales. Il aborde également la question du fret. Aujourd'hui, 90 % des marchandises transportées en Île-de-France le sont par camions et tous les acteurs sont d'accord pour arriver à un mode de transport de marchandises plus respectueux de l'environnement. Le problème essentiel est la rupture de charge pour le dernier kilomètre. Le métro, souterrain, n'est pas relié. Arc Express réservera le trafic aux voyageurs pendant le temps d'exploitation et, la nuit, à l'entretien.

Jean-François Hélas ajoute que, sur le plan général, le fret n'entre pas dans les compétences du STIF, qui réfléchit néanmoins au sujet. La solution idéale reste à trouver.

Opinion : Marie-Jeanne Calsa, élue de Romainville, œuvre à construire ensemble une prospérité partagée et souhaite des transports en commun modernes et performants. Les investissements

immédiats et la concrétisation du prolongement du T1 et de la ligne 11 et leur interconnexion avec Arc Express à Rosny sont vitaux et induisent le choix du tracé vert par Bobigny Pablo Picasso.

Q. : Quel est le nombre d'habitants desservis par les deux tracés ? Des stations Vélib seront-elles associées aux nouvelles stations sur le tracé vert ?

Jean-François Hélas indique que le STIF calcule les populations et emplois prévisibles dans la zone d'attractivité, soit environ 800 m, de chaque station d'Arc Express. Le tracé bleu en représente 135 000 et le tracé vert, par Bobigny-La Folie, 103 000 et, par Bobigny Préfecture, 138 000. Les enjeux sont équivalents pour les deux Arcs Est.

Laurence Debrincat précise les chiffres de 87 000 habitants desservis pour le tracé bleu et, pour le tracé vert, 93 000 par Bobigny Pablo Picasso et 69 000 par Bobigny-La Folie.

Jean-François Hélas ajoute que ces chiffres tiennent compte des projets de développement des collectivités et du SDRIF. Le STIF est convaincu de l'importance de multiplier les modes actifs pour arriver à la station, qui impliquent un travail fin avec les collectivités pour les pistes cyclables et le rabattement avec des aménagements pour accueillir les vélos. Le Vélib est une solution possible. Les cheminements piétons doivent aussi permettre de desservir la station sur 360°.

*Q. : **Nadia Zoug**, Conseillère régionale, insiste sur le désenclavement des quartiers et le choix du tracé vert qui desservira aussi le Campus des Métiers, en voie de doubler sa capacité. Le chantier de dézonage doit être poursuivi pour des mobilités à un tarif moindre. La communauté d'agglomération Est Ensemble doit pouvoir bouger autrement. Quelles sont les possibilités sur le Canal de l'Ourcq ?*

Jean-François Hélas indique que le choix du passage par le Fort d'Aubervilliers est clairement ressorti de la réunion publique, dont les participants étaient peu nombreux. Le STIF a compétence en matière de transports collectifs mais pas d'aménagements, qui restent une compétence de la collectivité. Les deux peuvent toutefois avoir une volonté commune, comme dans le cas de la ligne 11.

L'unification des zones demande réflexion. La tarification par zone correspondait au réseau en étoile mais le développement de réseau en boucle demande d'inventer autre chose. L'étude sur la tarification unique est en cours. Arc Express est conçu dans le cadre de la tarification francilienne.

L'utilisation du Canal de l'Ourcq comme transport en commun n'est pas simple. Là aussi, tout est à inventer, les temps de transport très longs étant peu concurrentiels sur des petits parcours.

*Opinion : **Corinne Vals**, Maire de Romainville et Vice-présidente du Conseil général en charge des déplacements et des transports, indique que le Conseil général a signé récemment, avec divers partenaires, la charte pour les aménagements portuaires le long du Canal. Le fret maritime arrivant jusqu'à Gennevilliers, il serait possible, via le Canal Saint-Denis, d'arriver au Canal de l'Ourcq. Une réduction maximale du dernier kilomètre devrait permettre des créations d'emplois, donnant un sens au transport de passagers par le Canal, pour rejoindre un travail. Le Président a également obtenu du Président de la SNCF, M. Pépy, une autorisation d'expérimentation par chemin de fer.*

Jean-François Hélas précise que le STIF utilisera la voie d'eau pour l'évacuation des déblais.

Opinion : Avec 4 millions de chômeurs, le métro humain n'est-il pas préférable au métro automatique ? Le T5 aurait dû être un tramway fer. Il serait possible de combler le Canal pour y construire une voie ferrée.

Jean-François Hélas précise que le métro automatique, qui permet d'adapter le nombre de rames à la fréquentation, est plus flexible que le métro humain. Pour le tramway T5, le choix a été fait pour un matériel à roulement pneu, en prévision d'éventuels développements. Les ingénieurs des Ponts et chaussées ont défigurés des villes en comblant des canaux, traces intéressantes de l'histoire du pays.

Q. : Combien d'emplois Arc Express créera-t-il dans la phase d'exploitation ?

Jean-François Hélas précise qu'Arc Express créera 4000 emplois dans la phase de travaux et 1200 à 1400 ensuite.

Q. Quelle est la plage horaire envisagée pour la circulation du métro Arc Express ? Que pouvons-nous tirer des statistiques de déplacements ?

Laurence Debrincat indique que les déplacements sur le territoire sont comparables à ceux d'autres territoires en petite Couronne. Un quart à un tiers des personnes travaillent près de leur domicile.

Jean-François Hélas remarque que la proportion entre ceux qui vivent sur le territoire et vont travailler à Paris et ceux qui vivent à Paris et viennent travailler sur le territoire, du simple au double, ne se retrouve pas sur tous les territoires. L'amplitude horaire se calera sur le métro, de 5h30 à 1h30. Une utilisation 24-24 pose la question de la maintenance.

Q. : La loi du Grand Paris impose à la RATP la séparation comptable de son activité de gestionnaire de l'infrastructure et d'exploitant du métro. La convergence des projets ira-t-elle jusqu'à l'arrivée sur le réseau de concurrents privés, conformément aux directives de l'Union européenne ?

Opinion : Claude Bartolone précise que la Seine-Saint-Denis, département le plus pauvre de France métropolitaine, est aussi celui où les habitants utilisent le plus leur voiture individuelle. Par ailleurs, la RATP sera le seul transporteur acteur du projet. L'attention de tous a été attirée sur l'intérêt de faire participer les entreprises françaises spécialisées dans le transport.

Jean-François Hélas ajoute que la RATP, gestionnaire de l'infrastructure, organise le transport sur les lignes existantes et leurs prolongements, réalisés en co-maîtrise d'ouvrage entre le STIF et la RATP. Depuis décembre 2009, les règles européennes préconisent la mise en concurrence de l'exploitation des nouveaux projets, comme Arc Express. La RATP pourra répondre à l'appel d'offres.

Q. : Les scolaires sont-ils intégrés dans le calcul de ceux qui viennent travailler sur le territoire ? La faible proportion, 15 %, de gens allant à Paris est surprenante.

Laurence Debrincat répond par la négative mais indique que les scolaires sont intégrés dans les prévisions de trafic. La proportion dépend de la composition de la population et par rapport aux catégories socioprofessionnelles. Elle s'explique ici par la proximité de la Plaine Saint-Denis, avec de très nombreux emplois tertiaires.

Q. : Quel financement est envisagé pour ces 8 milliards d'euros ?

Jean-François Hélas indique que le financement concerne l'ensemble des projets. La priorité est d'assurer le court terme, avec le Plan de mobilisation. Dans la réunion du 12 janvier dernier, commune au Grand Paris et au STIF et consacrée au financement, le STIF a rappelé 19 milliards d'euros du Plan de mobilisation pouvant être financés à hauteur de 12,4 milliards par les engagements de la Région et de certains départements, et par des recettes fiscales basées sur le FARIF et une participation de l'État. L'ajout du Grand Paris conduit à un total d'environ 35 milliards. Le financement pour l'instant est insuffisant mais le ministre, M. Leroy, a confirmé l'effort de l'État pour le Plan de mobilisation, soit environ 3 milliards jusqu'en 2025, plutôt pour le Grand Paris. Le fonctionnement du Plan de mobilisation, 800 millions d'euros annuels, serait financé sur une réévaluation du versement transport, de la tarification et des contributions des collectivités locales. Les coûts de fonctionnement du plan de convergence sont estimés à 1,2 milliard. La loi rectificative de 2010 prévoit 30 millions pour 2011 et 100 millions dans deux ans sur le versement transport, insuffisants pour le fonctionnement. La question essentielle est celle de la garantie à apporter pour faire fonctionner le système. La redevance de la dette contractée par la société du Grand Paris pour l'investissement sera payée par le STIF. Une garantie d'étanchéité devrait permettre de contraindre les contributeurs du fonctionnement à rembourser la dette. La Région et l'État travaillent actuellement sur ces questions

Q. : Le Collectif libertaire d'initiative pantinoise demande si les déclarations des élus sur les opérateurs publics sont elles bien exactes ?

Jean-François Hélas répète que, depuis décembre 2009, la transposition de la loi européenne au régime français impose à tout réseau de transport nouveau de faire l'objet d'une délégation de service public avec mise en concurrence des différents opérateurs.

Jean-Yves Taillé annonce les réunions de synthèse, pour l'ensemble de l'Arc Nord le mardi 25 à 20h à Saint-Denis, à la Bourse du Travail, et, deux jours plus tard, pour l'Arc Sud à Créteil. Il remercie les participants de leur présence.