

## SYNTHESE DE LA REUNION PUBLIQUE CPDP ARC EXPRESS D'ASNIERES

Type de réunion	Territoriale
Date de la réunion	Jeudi 13 janvier 2011
Lieu de la réunion	Asnières

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

---

### Mot d'introduction

**Sébastien Pietrasanta**, Maire d'Asnières, après avoir accueilli une réunion du débat public Grand Paris début novembre, se félicite de recevoir celle d'Arc Express. Il souligne que le Conseil municipal avait voté un voeu souhaitant le rapprochement de ces deux projets. Arc Express, projet présenté par le STIF, est extrêmement intéressant et important en matière de transport et de desserte pour le territoire d'Asnières, et plus largement pour la boucle nord des Hauts-de-Seine. Arc Express est aussi un projet de développement durable. La ville d'Asnières a rédigé un cahier d'acteurs en partenariat avec les localités voisines notamment pour soutenir les gares de Bécon les Bruyères, les Agnettes, les Grésillons, et potentiellement pour une gare en centre-ville. Néanmoins, ces projets ne doivent pas supplanter la rénovation et la mise en accessibilité de la gare de Bécon les Bruyères, l'amélioration de la ligne 13 et sa désaturation, en particulier par le projet de prolongation de la ligne 14.

---

### Déroulement du débat

**Jean-Luc Mathieu** présente brièvement les règles du débat public, donne quelques éléments marquants de ce débat démontrant l'intérêt suscité par la population de la petite couronne parisienne (par exemple 640 questions posées sur le projet Arc Express) avant de tracer le déroulement de cette soirée.

---

### 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 19 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 kilomètre, 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 de Colombes, Bois-Colombes, la Garenne-Colombes, Asnières-sur-Seine, Gennevilliers et Villeneuve-la-Garenne sont à forte dominante résidentielle, avec des quartiers d'habitat collectif, des quartiers pavillonnaires et des territoires de zones industrielles, notamment le port de Gennevilliers. 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.

- Le tracé bleu dessert la gare de la Garenne-Colombes, la gare des Vallées, rejoint ensuite la gare de Bois-Colombes, puis une station intermédiaire, au niveau de la mairie d'Asnières. Il rejoint ensuite la ligne 13 à Gabriel Péri sur la branche Asnières Gennevilliers. Une variante serait de rejoindre la ligne 13 à la station Les Agnettes. Au-delà, il rejoint une station intermédiaire au niveau de Gennevilliers centre puis rejoint le RER C à la gare des Grésillons. Au-delà des Grésillons, le tracé bleu traverserait la Seine pour rejoindre le quartier du pont de Saint-Ouen.
- Le tracé vert rejoint la gare de la Garenne-Colombes puis se dirige vers le Nord, une station à optimiser, dénommée Colombes. Il rejoint ensuite la gare de Colombes puis arrive aux Quatre Routes, en limite de Colombes et d'Asnières, en correspondance avec le T1. Il poursuit sa route vers la ligne 13 qu'il rejoindrait aux Courtilles. Il pourrait ensuite rejoindre la station Gennevilliers centre puis la gare des Grésillons ou rejoindre le RER C à gare de Gennevilliers. Deux stations sont possibles avant de traverser la Seine, au niveau du parc d'activités de La Litte ou la station La Bongarde.

Le choix final se fera en fonction de la desserte du territoire en termes d'enjeux locaux et des points à desservir.

---

### Echanges avec le public

*Opinion : Sébastien Pietrasanta, maire d'Asnières, relate l'historique de la saturation de la ligne 13, avec l'apport de deux nouvelles stations : les Agnettes et les Courtilles qui ont bénéficié aux Asniérois et Gennevillois en désenclavant les quartiers aux alentours. La sur-fréquentation de cette ligne sera accentuée par l'apport de voyageurs aux Courtilles terminus du T1. Une palette de solutions doit être proposée pour améliorer les conditions de transport sur cette ligne 13 : bus supplémentaires, installation de portes palières pour réguler le flux, système ouragan.*

**Jean-François Hélas** confirme bien que la désaturation de la ligne 13 fait partie des priorités du Plan de mobilisation. Un comité de ligne, à l'initiative du STIF, en présence d'Annick Lepetit, adjointe au maire de Paris, chargée des transports de la ville de Paris, examinera la rénovation des rames : mise en place des portes palières, système ouragan, bilan effectué par la RATP du réseau de bus.

**Laurence Debrincat** ne pense pas que le T1 apporte un flux de voyageurs plus important aux Courtilles, le T1 offrant aux voyageurs un accès plus rapide au pôle RER D et Transilien de Saint-Denis.

*Opinion : Une habitante d'Asnières déplore qu'il n'y ait pas de correspondance entre le prolongement de la ligne 14 et Arc Express et que le dédoublement de la ligne 13 ait été abandonné.*

**Jean-François Hélas** rappelle que la concertation sur la désaturation de la ligne 13 a eu lieu en 2010. Le conseil du STIF a validé le fait de relier les deux branches de la ligne 13 par la ligne 14 et a annoncé ainsi 25 % de réduction de trafic.

*Q. Le tracé vert passerait de la Mairie d'Asnières à la gare de Bois-Colombes, pourquoi ne pas utiliser l'ancienne gare de marchandises de Bécon les Bruyères, inutilisée actuellement, pour implanter une station ?*

*Q : Jacques Mougenot, Conseiller municipal d'Asnières évoque un passage par la gare d'Asnières pour obtenir une correspondance avec le Transilien J et L, et une correspondance éventuelle avec d'autres lignes, et développer l'attractivité de cette gare. Il estime que le tracé vert double complètement la ligne T1.*

*Opinion : Cet élu revient sur la saturation de la ligne 13 entre Gabriel Péri et Porte de Clichy, le prolongement de la ligne 14 ne résoudra pas cette saturation de la ligne 13 pour la ville d'Asnières.*

**Laurence Debrincat** explique que la gare de Bois-Colombes présente notamment l'avantage d'offrir une correspondance avec le Transilien, ligne L et J, la gare de Bécon se limitant à la ligne L.

**Jean-François Hélas** démontre que cette redondance soulevée entre le tracé vert et le T1 serait atténuée par un mixage entre les tracés, formule qui avait été appuyée par les Colombiens. Par ailleurs, les études ont montré que la gare d'Asnières imposait trop de contraintes techniques (encombrement du sous-sol, gare en talus).

*Opinion : Laurent Guillard, maire-adjoint de la ville d'Asnières, met en exergue un consensus des maires des villes d'Asnières, de Bois-Colombes et de Courbevoie envers le tracé bleu passant par la gare de Bécon.*

**Jean-François Hélas** prend bonne note des positions des uns et des autres. Le STIF sera attentif aux enjeux transport et aménagements, ainsi qu'aux arguments présentés dans le cadre du débat public, avant de prendre sa décision.

*Q. Pourquoi avoir fait démarrer le tracé bleu à Nanterre-préfecture plutôt qu'à La Défense ?*

**Jean-François Hélas** explique qu'une réservation d'espace aux Quatre Temps permettrait de raccorder l'Arc Nord et l'Arc Ouest en les superposant. Néanmoins, un certain nombre d'acteurs estiment qu'il n'est pas indispensable de concentrer tous les moyens au niveau de La Défense, puisqu'on trouve déjà le RER A, la ligne 1, et demain le prolongement du RER E. Un travail doit être mené avec l'aménageur de La Défense (EPADESA) au sujet de l'amélioration de la desserte d'Esplanade et Cœur Défense.

*Q. Pourquoi ne pas réhabiliter la petite ceinture et s'en servir pour Arc Express pour limiter les nuisances, expropriation notamment ?*

**Jean-François Hélas** ne perd pas de vue la réutilisation des plates-formes ferroviaires existantes abandonnées ou limitées en usage à d'autres utilisations. Par exemple, la Tangentielle Nord qui reliera Sartrouville à Noisy le Sec en 2017 utilise la Grande Ceinture. La réutilisation d'infrastructures existantes ne se combine pas toujours avec l'optimisation d'un métro : desserte de zones d'habitation, d'emploi ou commerciale.

Il rappelle qu'Arc Express est un projet souterrain prévu entre 16 et 25 m de profondeur, les seules émergences étant les sorties de station, aucune expropriation n'est prévue.

*Question. Une habitante d'Asnières demande ce qu'il adviendra de la gare routière qui se trouve à Gabriel Péri au cas où la station les Agnettes soit retenue pour Arc Express ? Cette question est appuyée par Josiane Fischer, première adjointe au Maire d'Asnières, et Luc Tessier, conseiller municipal, qui confirment un projet d'aménagement urbain de ce secteur.*

**Jean-François Hélas** intégrera dans le projet Arc Express tous les projets d'aménagements urbains des collectivités.

*Opinion : Il est difficile de rejoindre La Défense en partant d'Asnières (Gabriel Péri) en véhicule voire par les transports collectifs.*

**Laurence Debrincat** rappelle que l'objectif du STIF est d'offrir des solutions en transports collectifs qui soient plus performantes que celles actuelles, et surtout de reporter les déplacements des automobilistes vers les transports collectifs.

*Opinion : Un habitant de Colombes qui est intervenu lors de la réunion publique du 6 décembre soutient que le tracé vert est préférable pour Colombes et pour Asnières, puisqu'il permettrait de desservir des zones à fort potentiel, en particulier dans la zone du stade Yves du Manoir, le parc de Lagravère (zone verte importante du secteur) la Zac Kléber avec ses nombreuses entreprises et les zones d'habitation et d'activité d'Asnières mal desservies.*

*Il préconise de faire deux tracés sur certains segments d'Arc Express. Comme le tracé vert passe près du port de Gennevilliers, il pourrait être envisagé d'utiliser cette ligne également pour l'acheminement de fret. Par ailleurs, ce souterrain pourrait servir également à d'autres réseaux (eau, gaz, égouts, communication) et ramener ainsi des ressources. Cet apport de recettes permettrait à terme de financer le prolongement de lignes de métro voire la réalisation du tracé bleu.*

**Laurence Debrincat** explique la problématique de l'utilisation de la ligne Arc Express pour le fret, les stations sont localisées plutôt pour desservir les zones d'habitats et d'emplois. De plus, la maintenance des infrastructures se fait la nuit pendant l'arrêt de la circulation des rames.

**Jean-François Hélas** confirme qu'il n'a pas encore été trouvé de solution miracle pour le fret. Quant à la valorisation économique de l'infrastructure, c'est un sujet à développer.

*Q. : Une fusion des projets Grand Paris et Arc Express, n'anéantirait-elle pas le projet Arc Express ?*

**Jean-François Hélas** pense que de toutes les réflexions menées le Plan de mobilisation de transport, dont l'objectif consiste notamment à sécuriser et améliorer le réseau existant, ressortirait en priorité. Réaliser une première boucle en proche couronne semble une idée consensuelle.

*Opinion : Un riverain de la station des Agnettes s'inquiète des nuisances des travaux.*

**Jean-François Hélas** indique que les nuisances devraient être modérées, puisque des tunneliers interviennent à une profondeur comprise entre 16 et 25 m. Les travaux aériens envisagés concerneraient la réalisation des sorties du tunnel.

*Q. Un habitant de Bois-Colombes s'interroge sur le coût des différents tracés. Un tracé aérien ne reviendrait-il pas moins cher ? Qu'en est-il des financements ?*

**Jean-François Hélas** confirme les efforts déployés en matière de programme de tramway. Néanmoins, ce mode de transport a une capacité limitée pour déplacer les voyageurs (7 000 voyageurs par heure et par sens, contrairement aux 20 000 voire 30 000 voyageurs transportés par Arc Express). Il précise qu'un tramway revient à 50 millions d'euros du kilomètre alors qu'Arc Express serait estimé plutôt à 110 millions d'euros du kilomètre, des projets du type ligne 14 à 200 millions d'euros du kilomètre. Il indique que le tracé le plus proche (tracé bleu) est estimé, matériel roulant compris, à 7,1 milliard d'euros et le tracé le plus éloigné (tracé vert) à 8,3 milliards d'euros.

Concernant le financement du projet Arc Express, le STIF et les collectivités locales devaient contribuer à hauteur de 12 milliards, le reste ne semble plus directement financé par l'Etat, mais par un emprunt, dont les annuités seraient couvertes par des péages payés par le STIF.

**Jean-Luc Mathieu** qualifie cette soirée de particulièrement fructueuse, même si le nombre de participants n'était pas très élevé, la qualité des débats a été remarquable. Avant de remercier l'assemblée, il communique les dates des prochaines réunions.