

Avis de la Ville de Courbevoie au débat public du réseau de transport public du Grand Paris  
au titre de l'article 3-III-2 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

La loi n°2010-597 du 3 juin relative au Grand Paris stipule dans son article 3-I-1 que « le schéma d'ensemble du réseau du transport public du Grand Paris visé au II de l'article II de l'article 2 est établi après avis des collectivités territoriales et de leurs établissements publics de coopération intercommunale ». Cet avis, réputé favorable en cas de silence, doit être transmis dans « un délai de quatre mois » à la Commission nationale du Débat public à compter de la publication du dossier par cette dernière.

Compte tenu des enjeux et des impacts attendus de la loi du Grand Paris, il est apparu indispensable à la Ville d'argumenter sa position à la Commission nationale du Débat public et de le soumettre au Conseil municipal, conformément au code général des collectivités territoriales et à l'article 3-III-2 de la loi n°2010-597 du 3 juin 2010.

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris soumis au débat public prévoit, comme l'indique le dossier du maître d'ouvrage, « un réseau de 155 kilomètres de métro automatique en double boucle pour relier rapidement Paris et les pôles stratégiques de la région Ile de France et de desservir efficacement le territoire de l'agglomération ».

Sa conception et le choix de ses tracés et fonctionnalités visent à atteindre plus particulièrement cinq objectifs principaux ainsi précisés dans le dossier de présentation :

- 1. « Améliorer le fonctionnement quotidien des transports de la Région Capitale par la création de nouvelles liaisons de banlieue à banlieue [-dites de rocade -] qui évitent d'emprunter des tronçons de lignes saturés dans le centre de Paris.
- 2. Dynamiser le développement économique de la Région Capitale avec la création d'une desserte rapide et la mise en relation des grands pôles économiques, en particulier des deux aéroports internationaux, et améliorer l'accès des populations aux principaux pôles d'emploi.
- 3. Accompagner une nouvelle politique d'aménagement fondée sur la création de polarités urbaines autour des gares du futur métro, qui favorisent la densification des populations et des emplois.
- 4. Désenclaver des territoires en grande difficulté et aujourd'hui marginalisés en favorisant une meilleure accessibilité aux fonctions urbaines de la Région Capitale, notamment en permettant au projet de transport automatique Grand Paris d'être un puissant levier de réaménagement urbain et de reconfiguration des transports locaux.
- 5. Contribuer à préserver l'environnement, en favorisant un report de l'utilisation de la voiture particulière vers les transports en commun et plus particulièrement le projet de métro automatique faible émetteur de polluants et de gaz à effet de serre, et en contribuant à la limitation de l'étalement urbain. »



Le Maire  
*J. Kossowski*  
Jacques KOSSOWSKI  
Député des Hauts-de-Seine

Pour ce faire et mettre en œuvre son projet de réseau de transport public, la Société du Grand Paris entend :

- 1. Réaliser « une infrastructure de transport de dimension exceptionnelle » qui sera le « système nerveux » d'une nouvelle organisation économique et spatiale, car pensée de manière cohérente avec le développement économique, l'urbanisme et l'architecture, autour des territoires qu'elle relie.
- 2. Favoriser la création de pôles de développement ancrés sur les territoires, ainsi qu'une politique de densification autour des futures gares du métro du Grand Paris.
- 3. Travailler en partenariat avec les acteurs locaux tant pour l'insertion urbaine du tracé que pour les projets de développement territorial autour des gares.

La Ville de Courbevoie se trouve concernée par le projet par le fait même qu'elle est un des acteurs économique, social et environnemental majeur de la Région Capitale, tout à la fois par son dynamisme démographique (85 000 habitants avec une augmentation de plus de dix pour cent du nombre de résidents par rapport à celui des actifs), son offre d'emploi et d'activité (96 000 emplois, soit plus 16 900 depuis 1999 et près de 9 000 entreprises), sa contribution aux solidarités franciliennes (17,8 M€) et au fonctionnement de la Région Capitale notamment en abritant sur son territoire l'un de ses pôles majeurs en matière de transport collectif avec le *hub* de la Défense, lui-même premier quartier d'affaires d'Europe.

Par ailleurs, la Ville de Courbevoie serait -dans l'hypothèse initiale proposée par le maître d'ouvrage concernée également par l'implantation de deux gares du réseau de transport public Grand Paris, l'une à la Défense sous le CNIT ou tout du moins à proximité, l'autre à Bécon-les-Bruyères. Les courbevoisiennes et les courbevoisiens pourraient ainsi bénéficier par la construction de ce réseau de transport et par les interconnexions nouvelles qu'il pourrait proposer avec les autres modes de transports collectifs (RER, le *Transilien*, le Métro, les Tramways, les lignes de bus) et avec le réseau de circulations douces de nouvelles possibilités pour se déplacer plus rapidement et selon des critères de haute qualité de confort et de sécurité vers leurs différents lieux de travail, de formation, de loisirs, comme, il leur sera plus facile de pouvoir accéder aux grandes portes d'ouverture sur les Régions, l'Europe et le Monde par de nouvelles liaisons avec les gares de grandes lignes et les aéroports.

Il en est de même pour les franciliens amenés à venir sur notre territoire ou à y transiter lorsque l'on sait par exemple que 85% des personnes occupant un emploi à la Défense utilisent les transports en commun pour s'y rendre car à l'identique de la Région Capitale, elles ne résident pas à proximité immédiate de leurs lieux d'activités. Ces caractéristiques de mobilité se retrouvent également pour le quartier de Bécon-les-Bruyères avec une offre de plus en plus importante d'emploi liée à l'implantation à proximité d'un certain nombre de grands centres de décision et de recherche d'entreprises à vocation internationale comme AVIVA, IBM, COLGATE, bientôt rejointes par la COFACE ou l'INPI, suscitant également le développement de nouvelles fonctions support et de services, elles-mêmes pourvoyeuses d'emplois.

Le fait de pouvoir disposer d'un nouveau réseau de transport plus rapide est un gage de meilleure qualité de vie des habitants et des salariés comme une contribution importante pour inciter les franciliens à réduire leurs déplacements par véhicule automobile – qui représentent encore près de 77% des transports dits de « banlieue à banlieue », et s'avère donc – au sens de la Société du Grand Paris –là aussi une contribution importante au développement durable de la Métropole francilienne par -entre autres- la réduction des effets négatifs sur l'environnement.

Enfin, la construction de gares de nouvelles générations, telles que prévues dans le projet du Grand Paris doit aussi permettre aux usagers des transports de bénéficier de nouveaux services et de nouvelles fonctionnalités dans leur trajet quotidien, et d'un cadre architectural davantage adapté aux attentes et normes contemporaines en la matière. De plus, ces gares seront également des lieux de nouvelles activités permettant de renforcer économiquement les territoires, tout en étant de puissants leviers pour localement, à la fois :

- requalifier des infrastructures et des réseaux existants, c'est-à-dire, pour accélérer la réhabilitation et la modernisation des gares existantes, qui bien souvent ne se trouvent plus elles-mêmes en conformité avec les demandes et les pratiques des usagers,
- et pour repenser entièrement les réseaux de transport locaux, notamment au travers des nouvelles interconnexions avec les autres modes de transports, en permettant de reconfigurer et d'améliorer les différents schémas de desserte comme les lignes de bus et en accélérant le développement des réseaux de circulations douces.

Sollicitée par la Loi sur ce projet de réseau de transport automatique, la Ville de Courbevoie énonce sa position sur le dit projet autour de cinq points majeurs, qui forment à la fois, son avis et sa contribution au débat public sur le Grand Paris.

1. Elle valide les grands principes et certaines priorités exprimés par le projet de métro automatique Grand Paris :
  - a. Le principe d'un développement polycentrique de la Région Capitale dans son acception de l'émergence et du renforcement de plusieurs pôles urbains et d'activités permettant une meilleure distribution des équipements, infrastructures et activités économiques au sein d'une Région Capitale, dont Paris, s'il doit conserver son pouvoir d'attraction et sa spécificité institutionnelle, ne doit pas continuer à focaliser l'ensemble des liaisons de transports et de développement ni l'ensemble des ressources et des moyens publics affectés à l'aménagement et à l'attractivité, cette dernière étant



explicitement comprise par la Ville de Courbevoie d'un point de vue de la qualité de vie, de la cohésion sociale et de l'emploi.

- b. La nécessité, dès lors, de construire à l'échelle d'une Région Capitale formée de plusieurs pôles urbains et d'activités, un réseau de transport structurant, innovant et ambitieux permettant de les relier entre-eux, avec la Capitale et avec les gares de grandes lignes et les aéroports.
- c. L'indispensable amélioration des conditions actuelles des transports par la confirmation par tous les acteurs publics des moyens dédiés au plan de mobilisation des transports prévu dans le Contrat de projet Etat-Région pour un montant de près de 17,8 milliards d'euros cofinancés par l'Etat à hauteur de 33% , et les Collectivités territoriales pour 67% soit 12 milliards d'euros répartis entre la Région, le STIF et les Départements, dont on sait combien la contribution en matière de financement et de pilotage de la construction des tramways peut atteindre jusqu'à 25% de projets qui ne seraient pas envisageables sans leur implication souvent au-delà de leurs obligations légales.

2. Elle insiste pour que, partant de ces principes :

- a. Le réseau structurant envisagé par la loi du Grand Paris puisse effectivement prendre en considération et intégrer les avancées soulevées lors des différents débats publics et au travers des Avis, contributions et Cahiers d'acteurs des collectivités territoriales, notamment dans le choix de certains tracés et certaines gares comme à Asnières, Bois-Colombes, Gennevilliers, Nanterre, le territoire de La Défense pour ne citer que le bassin de vie proche de notre Commune, tout en préservant les fonctionnalités de base du réseau, c'est-à-dire, relier rapidement les principaux pôles urbains de la Région Capitale avec la construction de près de 40 gares nouvelles.
- b. Le développement des pôles urbains et d'activités tels que consacrés dans la loi du Grand Paris s'accompagne et soit conforté par le déploiement d'un maillage de transports en communs de proximité permettant à chaque habitant de se trouver à moins de 500 mètres d'une station de transport en commun (RER, Métro, Tramway, *Transilien*).

- c. Ce maillage indispensable pour dynamiser les différents pôles urbains puisse s'intégrer et s'articuler avec le réseau de transport public du Grand Paris dans un *Grand Système Métropolitain*, c'est-à-dire étroitement interconnecté et bénéficiant d'une cohérence de fonctionnement et de gouvernance.
3. Partant de là, la ville considère qu'il n'y a pas lieu d'opposer ni les projets, ni les villes, ni les territoires et à *contrario* de permettre d'accentuer leurs principales convergences qui se traduisent autour de trois priorités consistant à :
- a. Construire effectivement un réseau de transport public à grande vitesse de type métro automatique permettant de relier les différents pôles urbains et d'activités identifiés dans la Métropole francilienne, en favorisant les tracés permettant de meilleures liaisons entre eux, avec Paris et les grandes gares et aéroports, mais également en anticipant les projets de développement de nouveaux pôles déjà programmés. Il convient tout autant de s'assurer de la connexion du réseau avec les départements de la Métropole francilienne les plus éloignés géographiquement du cœur de l'agglomération, ce qui donne tout son sens au prolongement de la ligne du RER-E Eole vers l'Ouest et la future ligne à grande vitesse Paris - Normandie. Outre la question des tracés, celle des gares comme point nodal entre plusieurs modes de transports doit être absolument privilégiée afin de permettre aux habitants et actifs de pouvoir s'appuyer sur cette infrastructure du futur pour pouvoir passer facilement d'un mode de transport à un autre, de pouvoir également leur proposer de nouveaux services au quotidien dont des services publics et par l'implantation de nouvelles activités de continuer à créer de nouveaux emplois, élément indispensable à la croissance de la Métropole.
  - b. D'engager massivement les moyens ainsi rendus disponibles par un arbitrage clair par les acteurs publics à l'issue des débats publics, pour abonder le Plan de Mobilisation des transports en Ile de France prévu dans le cadre du Contrat de Projet État-Région 2007-2013 avec un financement assuré par l'État et la Région Ile de France, le STIF et les départements, car le maillage et la réduction des inégalités actuelles en matière de transport sont des priorités qui ne peuvent souffrir d'un degré de latence dans les réflexions et l'engagement des travaux. Celui-ci doit permettre l'amélioration qualitative des lignes RER, du Métro, des *Transiliens* et un renforcement des tramways et des différentes lignes de bus, notamment celles en site propre tout comme le renforcement des réseaux de circulations douces doit également être accéléré. Ainsi, la construction d'un réseau structurant et stratégique donne ainsi tout son sens au plan de mobilisation des transports.

- c. Que soient également intégrés selon les mêmes principes d'interconnexions, de tracés désenclavant et privilégiant les développements et les dessertements en matière de bureaux ou de locaux d'activités et de formation, les projets de prolongement à l'ouest du RER-E dit EOLE et de la future ligne à *Grande Vitesse Paris Normandie*. En d'autres termes, la Ville appelle de ses vœux, un tracé pour EOLE permettant une interconnexion à la Porte Maillot et desservant ainsi le Palais des Congrès et l'implantation d'une gare au plus proche de l'actuelle gare appelée *Cœur Transport* à la Défense. Il en est de même pour la future ligne à *Grande Vitesse* dont une gare d'interconnexion et de relais doit pouvoir trouver sa place autour de l'actuel *Hub de la Défense* pour là aussi favoriser les déplacements et l'accessibilité d'usagers souvent en transit et dont, on doit aussi et surtout tenir compte de leurs contraintes et de leurs spécificités en matière de mobilité.
4. Concernant son territoire, la Ville réaffirme son soutien et confirme sa vigilance pour :
- a. L'implantation d'une gare du Grand Paris au plus près de l'actuelle gare *Cœur Transport* et plus précisément en dessous du CNIT ou sur le site dit Carpeaux, si les études en démontrent la faisabilité. En conséquence, elle se montre très défavorable à l'éventuel choix de la construction d'une gare sur le site de Gambetta dont l'intérêt en termes de desserte et d'interconnexion ne lui apparaît pas fondé.
  - b. Il en est de même pour les futures gares EOLE et pour la Ligne à Grande Vitesse Paris Normandie, dont le choix de l'implantation des gares doit s'appuyer sur le *hub Cœur Transport*, pour être efficace en termes d'interconnexion et d'accessibilité. Cette position écarte par là même toute autre implantation à un autre endroit du territoire de Courbevoie, sans pour autant réduire les possibilités de construire d'autres stations sur des sites considérés comme stratégiques sur le territoire d'autres communes le souhaitant, mais sans non plus que ces demandes ne réduisent l'indispensable implantation d'une station EOLE et de la future Ligne à *Grande Vitesse Paris Normandie* sur le site de la Défense.
  - c. La construction du tronçon nord du réseau de transport public Grand Paris entre La Défense et Pleyel transitant par Bécon-les-Bruyères et de fait pour l'implantation d'une gare sur ce secteur, car ce nouveau tronçon et cette nouvelle gare sont autant d'atouts supplémentaires pour la Métropole francilienne notamment en diminution de temps de transports pour les

usagers, en augmentation de la capacité et de la qualité des modes proposés aux franciliens, aux actifs et aux personnes en transit susceptibles de les utiliser. Cela contribue également à conforter la nouvelle zone d'activités des Bruyères, à desserrer le Quartier d'affaires de la Défense tout en lui apportant de nouvelles fonctions de support et de services, et enfin, à permettre effectivement de densifier davantage certains secteurs, luttant concrètement contre l'étalement urbain.

5. Enfin, la Ville de Courbevoie incite et interpelle les différents acteurs publics sur trois derniers points pour lesquels, elle réaffirme une position de fond intangible :
  - a. La maîtrise urbaine et architecturale des nouvelles gares doit rester la prérogative unique des Maires et des citoyens des différentes communes. En ce domaine, la ville de Courbevoie apprécie le soin apporté par la Loi relative au Grand Paris pour raffermir les outils réglementaires mis à disposition des maires par le Contrat de Développement Territorial. Ce dernier offre des moyens renforcés aux Maires et répond pour partie à leurs inquiétudes en ce domaine, à la condition expresse que certaines de ses modalités, notamment la définition même des nouvelles activités et des nouveaux services pouvant être implantés dans ces gares, la délimitation du périmètre sur lequel porte le Contrat de Développement Territorial soient bien confirmées comme relevant d'un partenariat contractuel entre les Maires, la Société du Grand Paris et l'Etat.
  - b. Que le financement du projet du Grand Paris puisse être rapidement précisé pour sa partie fonctionnement, dans la mesure où certains éclaircissements et avancées du point de vue des investissements seront apportés lors du projet de loi de finances rectificatives pour 2010, des interrogations demeurent sur les modes de financement de la partie fonctionnement du réseau de transport public Grand Paris. Cette question est d'autant plus vive que l'on peut observer que la fréquentation des usagers de l'actuel système régional de transport collectif est stable depuis ces dernières années, alors que son coût de fonctionnement croît régulièrement de 5 à 6%. Or, en la matière, l'augmentation des coûts de fonctionnement est supportée par une réévaluation mécanique de la participation des collectivités notamment départementales au budget du STIF. La Ville de Courbevoie souhaite expressément que soit communiquées les prévisions en matière de coût de fonctionnement et les clés de financement, et connaître les intentions à la fois de l'Etat et du STIF – qui sera chargé de l'exploitation du futur réseau- en matière de contribution des communes et des établissements publics de coopération intercommunale.
  - c. Enfin, la construction simultanément de ce réseau de transport public à l'échelle de la métropole et le renforcement concret et immédiat des



transports existants et saturés par le *Plan de mobilisation pour les transports en Ile de France*, l'un et l'autre intégrés dans un *Grand Système Métropolitain* doivent être aussi l'occasion d'un progrès significatif de la gouvernance de la Métropole francilienne. Là aussi, il apparaît vertueux pour la Ville de Courbevoie de procéder par étapes successives pour effectivement permettre -à terme- une meilleure coopération entre toutes les collectivités territoriales et l'Etat. L'apport de *Paris Métropole*, dont le Maire de Courbevoie est membre du bureau, a montré -s'il en était encore besoin- l'importance pour les acteurs publics locaux de mieux se connaître et de travailler ensemble sur des projets concrets. De la même manière, la construction du réseau automatique Grand Paris sera l'occasion de nouvelle coopération entre acteurs publics. Cependant, cette dernière se doit aussi de dépasser les seuls aménagements locaux pour pouvoir donner à chacun le sentiment d'appartenance à la Métropole. *Faire Métropole* est un processus de connaissance et d'action. Aussi, la Ville de Courbevoie souhaite que l'Etat et la Société du Grand Paris et les autres maîtres d'œuvre des projets d'infrastructures en cours de construction ou de modernisation soient auditionnés annuellement lors d'une séance exceptionnelle regroupant le même jour au même endroit l'ensemble des maires des collectivités franciliennes, à l'identique par exemple, de la séance de présentation du rapport d'activités du Préfet de département au sein de l'Assemblée départementale.

Sur proposition de Monsieur le Maire et après avoir pris connaissance de cet avis argumenté, le Conseil municipal de Courbevoie a adopté la délibération et décidé d'y annexer ce document