

RAPPORT AU CONSEIL GENERAL

Séance du 18 novembre 2010

OBJET : CONTRIBUTION AUX DÉBATS PUBLICS SUR LES RÉSEAUX ARC EXPRESS ET TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS

Mesdames, Messieurs,

1 - Contexte :

La C.N.D.P. (commission nationale du débat public) a lancé un débat sur les deux projets de transport Arc Express et Réseau de Transport Public du Grand Paris qui se déroule du 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011. Les débats prennent la forme de réunions publiques, au total une soixantaine, qui sont consacrées soit à l'un ou l'autre des projets, soit aux deux projets à la fois (huit réunions communes).

Pour la Seine-Saint-Denis, ces projets de transport répondent à un besoin récurrent. Actuellement, pour la Seine-Saint-Denis, il n'existe pas de réseau de transport en commun lourd en rocade. Pour aller de Saint-Denis à Noisy-le-Grand, ou pour relier Montfermeil à Epinay, il faut passer par Paris. Le territoire est uniquement desservi par des lignes de transport en radiale, à savoir le RER ou les lignes de métro. Le RER E qui pourrait jouer partiellement ce rôle de rocade n'est pas à la hauteur des enjeux tel qu'il fonctionne aujourd'hui. De même, la partie nord de la future tangentielle ne pourra pas répondre à ces besoins.

Le schéma directeur de la Région Ile-de-France, adopté par la Région en association avec l'Etat suite à un large travail partenarial, a pris en compte ces besoins cruciaux de desserte et de désenclavement.

Depuis lors, les différents contrats régionaux ont prévu progressivement la réalisation des différents projets inscrits au schéma. Le plan de mobilisation, arrêté en 2009, reprend ces projets, dont Arc Express.

Les débats publics organisés sur les réseaux « Arc Express » et du transport public du Grand Paris ont pour objet de vérifier l'opportunité des projets.

2 - Pour la Seine-Saint-Denis, Arc Express et le Réseau de Transport du Grand Paris sont complémentaires :

En Seine-Saint-Denis, ces deux projets de roades permettent de développer deux espaces départementaux stratégiques :

- le cœur et la proximité de Paris avec les terminus de métro existants ou futurs ;
- l'est et les limites de la zone dense avec la grande couronne francilienne.

Ces projets de transports représentent un véritable projet d'aménagement du territoire de la Seine-Saint-Denis, vecteur de transformation urbaine et de développement économique et social.

Ces roades permettront, notamment :

- de répondre aux besoins des habitants en améliorant les déplacements de banlieue à banlieue sans passer par Paris ;
- de répondre aux enjeux urbains et économiques en favorisant les liaisons entre les bassins de vie, les centralités d'échelle régionale, les grandes portes d'accès à la métropole que sont les aéroports et les gares TGV ;
- de favoriser les projets urbains et de développement économique des collectivités, par une desserte aisée des secteurs offrant des potentialités de densification et répondre ainsi à un meilleur équilibre habitat/emploi dans l'est francilien, conformément aux objectifs du SDRIF visant à contenir l'étalement urbain.

Leur efficacité en sera renforcée dès lors que ces nouveaux moyens de transport seront conçus grâce à un maillage pertinent avec le réseau existant et ses différents degrés d'intensité de service. Ces deux réseaux non seulement ne s'opposent pas, mais peuvent être considérés comme complémentaires. La logique de leur fonctionnement, la pertinence de leur tracé et des secteurs desservis doivent renforcer l'attractivité de chacun d'entre eux.

Dans son dossier, la société du Grand Paris indique que le tracé Arc-Express en Seine-Saint-Denis est complémentaire de son propre réseau. Selon elle, la tangentielle Nord prolongée jusqu'à Champigny pourrait remplir le rôle d'Arc-Express. Cette solution n'est pas adaptée aux besoins (à cause d'un problème de capacité) ni aux enjeux de développement des territoires.

3 - Arc Express : un projet de métro automatique pour desservir la première couronne en se maillant avec l'ensemble des métros et RER qui jouent le rôle de radiales.

Le Département propose un tracé pour l'arc est d'Arc Express reliant Saint-Denis, Aubervilliers, Bobigny, Bondy, Villemomble, Neuilly-sur-Marne et Noisy-le-Grand en passant par Rosny - Bois Perrier et Neuilly-Hôpitaux.

Cet itinéraire a l'avantage de mettre en correspondance la Ville Préfecture, avec la Plaine Saint-Denis d'un côté, et Noisy-le-Grand d'un autre côté, via le secteur de développement des hôpitaux de Neuilly-sur-Marne, conférant ainsi son rôle métropolitain.

Entre la Plaine de France et la vallée de la Marne, les villes et intercommunalités ont engagé de nombreux projets urbains qui permettent d'accueillir des activités nouvelles et la réalisation de logements. Ainsi, par exemple, serait facilitée la reconversion des 100 ha des terrains des hôpitaux à Neuilly-sur-Marne.

De même, le rôle métropolitain de la Ville-préfecture, facteur d'intégration des territoires de l'Ourcq dans la métropole serait conforté, comme le prévoit le projet déposé par le Département à l'occasion de l'appel à initiatives de Paris Métropole, sur les « territoires de l'Ourcq en mouvement ».

Les déplacements vers la cité Descartes s'en trouveraient facilités, ainsi que les liaisons entre les différentes universités de Seine-Saint-Denis.

Un tel tracé au cœur du département permettrait notamment :

- un maillage à Saint-Denis-Pleyel, et avec le RER D ainsi que le RER B ;
- la desserte d'Aubervilliers à la mairie et au fort ;
- un maillage avec la tangentielle nord à Drancy-Bobigny (accès à l'hôpital Avicenne, au site universitaire de Paris XIII sur l'Illustration) ;
- un renforcement de la desserte de Bobigny pour dynamiser la ville-préfecture avec un passage par Pablo Picasso plutôt que par La Folie (même si cette seconde hypothèse a aussi des avantages notamment au regard du développement des territoires de l'Ourcq, sachant par ailleurs que la tangentielle Nord devait y passer et qu'une nouvelle station de la ligne 5 devrait y être ouverte) ;
- un maillage au pont de Bondy avec le BHNS sur l'ex RN 3, le T1 et les lignes mobiliennes ;
- un maillage avec les deux branches du RER E à Bondy (RER E Chelles) et à Rosny-Bois Perrier (RER E Tournan). L'intérêt d'un passage à Bondy serait d'ouvrir la possibilité d'une liaison avec le T4 et le futur BHNS sur l'ex RN 3 et le passage par Rosny-sous-Bois permettrait un maillage avec la ligne 11 prolongée ;
- la desserte du centre de Villemomble puis la desserte des quartiers des Fauvettes (en PRU) et des hôpitaux à Neuilly-sur-Marne (100ha) projet de développement urbain majeur pour l'est du département ;
- la traversée de la Marne en souterrain ;
- une liaison avec le RER A à Noisy-le-Grand Mont d'Est. Ce maillage à Mont d'Est conforterait l'objectif de qualifier et d'accompagner le bon achèvement de cette partie de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée en raison de la forte densité en termes de logements et d'emplois et de la capacité de développer ce pôle d'équilibre de l'est francilien, la liaison avec Val de Fontenay étant quant à elle assurée par le prolongement du T1 Est, et par le RER E.

Ce tracé serait relié à de nombreuses lignes de métro (5, 7, 11 prolongée, 12, 13), avec les RER A, B, D et E, la tangentielle Sartrouville - Noisy-le-Sec, avec les tramways (T1 et T4) et le futur BHNS sur la RN 3. Les premières estimations de fréquentations sont de 20 000 à 22 000 voyageurs à l'heure de pointe du matin, ce qui conforte tout à fait l'hypothèse d'une desserte en mode lourd de type métro.

Les conditions de réussite d'Arc Express :

Le Département sera dans ce cadre vigilant aux points suivants :

- la réalisation immédiate de l'arc est dans la logique des autres arcs dits prioritaires, à savoir un mode de transport lourd et rapide ;
- la poursuite sans délais des projets engagés, à savoir : la réalisation de la tangentielle nord entre Sartrouville et Noisy-le-Sec, le prolongement du T1 de Noisy-le-Sec à Val de Fontenay, la modernisation des RER, le prolongement de la ligne 11 du métro de mairie des Lilas à Rosny-Bois Perrier, le prolongement de la ligne 14 pour saturer la ligne 13, la réalisation des pôles gares de Saint-Denis, Pantin et Noisy-le-Sec, le prolongement du T4 à Clichy-Montfermeil, la réalisation d'un autobus à haut niveau de service sur la RN 3 entre le T3 et le T4 ;
- la prise en compte des réflexions relatives aux projets de LGV et de gares TGV à venir ;
- l'engagement des études des projets inscrits dans le plan de mobilisation et au schéma directeur de la Région d'Ile-de-France tel que le prolongement des lignes 7, 9, 12 et 13 du métro, le prolongement du tram'y au sud.

4 - Le Réseau de Transport Public du Grand Paris (RTPGP), un réseau pour desservir le Nord et l'Est du département et cinq des huit pôles majeurs d'Ile-de-France : Roissy-Villepinte-Tremblay, Paris-Le Bourget, La Plaine Saint-Denis, l'Est de la Seine-Saint-Denis (Clichy-sous-Bois, Montfermeil, Livry-Gargan, Sevran, Aulnay), l'Est Parisien-Cité Descartes.

L'objectif est double :

- offrir aux habitants, actuels et futurs de ces communes, un moyen rapide d'accès aux secteurs d'emploi, de formation et aux équipements départementaux et régionaux ;
- rendre plus attractifs ces territoires et leur permettre d'accueillir de nouvelles entreprises et de nouveaux habitants, en particulier les salariés des entreprises qui résident en Seine-Saint-Denis.

Les communes concernées par le réseau de transport public du Grand Paris sont marquées par une forte dynamique de transformation urbaine qu'elles ont encouragée grâce à leurs projets :

- les opérations de renouvellement urbain des grands quartiers résidentiels d'habitat social locatif public ou privé des années 60-70, qui dessinent une sorte d'arc en limite du cœur de l'agglomération : les « 3000 » à Aulnay-sous-Bois, Beaudottes, Montceleux, Rougemont à Sevran, ou les quartiers de copropriétés à Clichy-sous-Bois et les Bosquets à Montfermeil ;
- les projets en réponse aux besoins de la population, en emplois et en logements nouveaux, sur les opportunités foncières existantes dans les secteurs déjà urbanisés et qui ambitionnent de s'inscrire dans une nouvelle urbanité, belle, humaine, accessible et durable, éléments participant à la réalisation de la trame verte et bleue : par exemple, les Docks de Saint-Ouen (100 ha), la Butte Montceleux (35 ha), les anciens terrains Kodak (14 ha) à Sevran.

Ce nouveau réseau de transport doit, par ailleurs, accompagner une meilleure prise en compte environnementale et faire des espaces verts de la ceinture verte, les nouveaux parcs urbains de la métropole, en favorisant leur intégration dans la trame verte et bleue à l'échelle de l'agglomération.

Le projet doit améliorer l'accessibilité à des espaces boisés et naturels, le parc départemental Georges Valbon à La Courneuve, le parc départemental du Sausset, la Forêt de Bondy, le Parc Régional de la Poudrerie, celui des Coteaux de l'Aulnoye ou encore aux derniers espaces agricoles de la première couronne.





Une des difficultés de ce projet est, par ailleurs, d'évaluer le nombre « optimal » de stations sur l'ensemble de l'itinéraire, sans porter atteinte à la vitesse commerciale de cette infrastructure. Il n'y a en Seine-Saint-Denis que 10 stations dont une optionnelle alors que la densité de stations est nettement plus importante dans les Hauts-de-Seine ou le Val-de-Marne. Ainsi, tout en sauvegardant l'objectif d'une desserte rapide de ces territoires, et notamment les aéroports, il semble souhaitable d'identifier des stations supplémentaires en nombre limité en gare Saint-Denis.

Une urgence : lever les incertitudes qui pèsent sur le projet

A ce stade, plusieurs incertitudes pèsent sur ce projet :

- ainsi, le financement du coût de 21 à 23 milliards d'euros pour la réalisation de l'infrastructure de ce réseau du Grand Paris n'est pas assuré. L'Etat devrait doter la Société du Grand Paris d'un capital de 4 Milliards lui permettant de lever des emprunts, mais les autres ressources ne sont pas stabilisées. La Société du Grand Paris table également sur la valorisation foncière aux abords des gares, dont la rentabilité est incertaine et sera liée également aux contenus des contrats de développement territorial ;
- en outre, si le réseau de transport public du Grand Paris se réalise, il faut obtenir des garanties de l'Etat pour éviter que cela ne se fasse pas en « sacrifiant » les financements prévus pour les autres projets de transports en commun, tout aussi nécessaires à nos territoires et prévus pour la plupart d'entre eux, dans le plan de mobilisation de la Région que le Département a signé ;
- par ailleurs, pour justifier l'infrastructure, la société du Grand Paris propose des hypothèses de développement tant en habitants qu'en emplois, qui paraissent surévalués, ce qui nuit à la crédibilité du projet. En particulier, la double boucle au sud de l'Île de France, notamment la liaison Versailles-Saclay, ne semble pas pertinente, en termes de trafic comme de type de transports (métro souterrain dans une zone en bonne partie agricole ou naturelle) ;
- la tarification devra s'intégrer dans la tarification générale du STIF et permettre à tous les habitants d'accéder à ces nouveaux réseaux ;
- enfin, la société du Grand Paris indique qu'après sa mise en service, elle transfèrera la gestion de ce réseau au STIF. Or les coûts d'exploitation ne sont pas évalués et pèseront sur le budget de fonctionnement du STIF.

LES PROJETS DE TRANSPORTS DE VOYAGEURS EN SEINE-SAINT-DENIS

-  Réseaux existants
-  Stations de métro
-  Fuseaux d'étude du Métro Automatique Grand Paris
-  Fuseaux d'étude Arc Express

PROJETS INSCRITS AU CPER 2007-2013, CPRD, PLAN DE MOBILISATION ET PROJET DE SDRIF


PHASES TRAVAUX

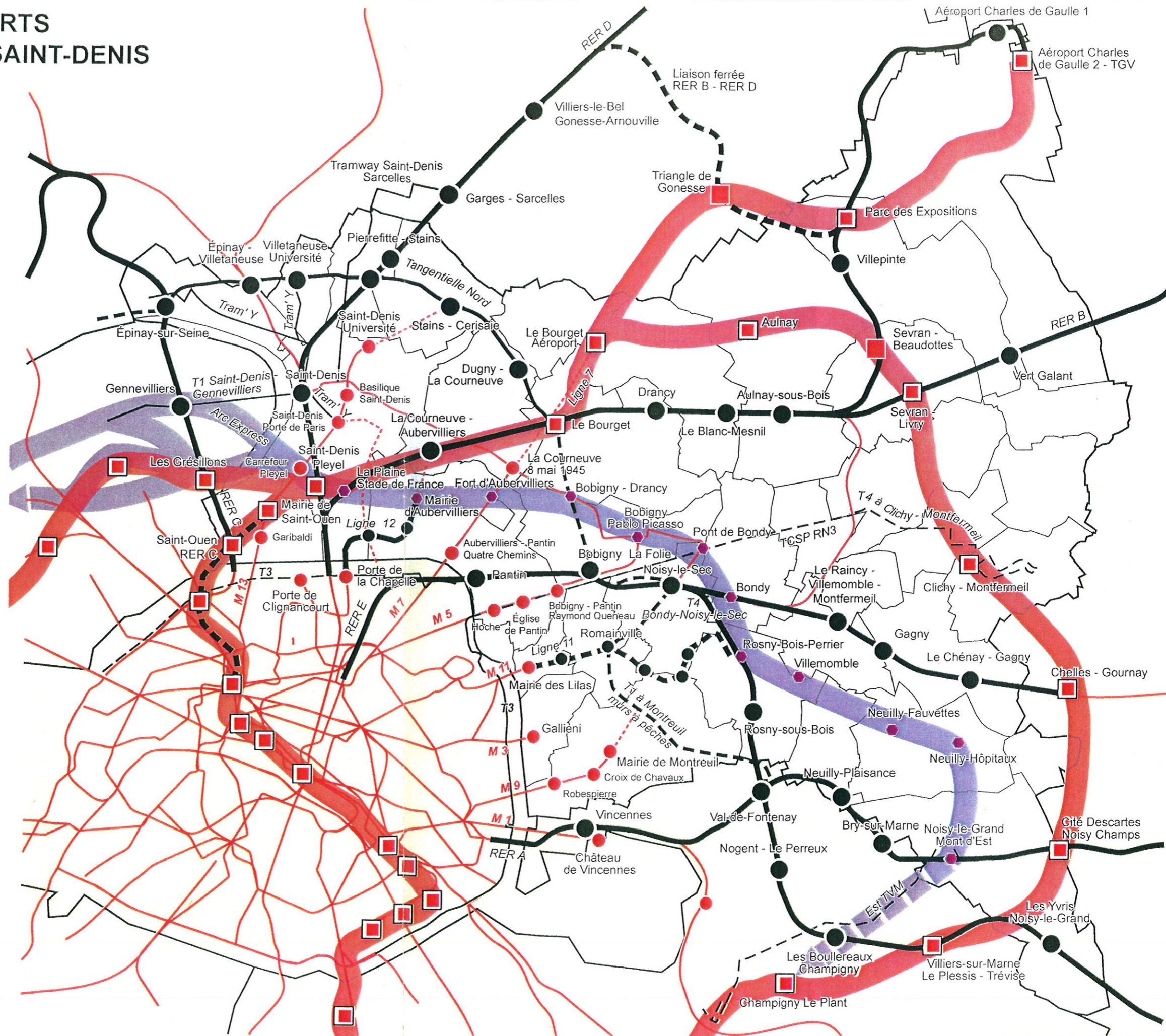
-  Métro, RER (sauf A et E)
-  Tangentielle nord
-  Tramways

PHASES ÉTUDES

-  Métro, RER
-  Tangentielle nord + T1
-  Tramways, TCSP

AUTRES PROJETS INSCRITS

-  Prolongements de lignes de métro, tramway, ...



Délibération n° 2010-XI-55 du 18 novembre 2010

CONTRIBUTION AUX DÉBATS PUBLICS SUR LES RÉSEAUX ARC EXPRESS ET TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS

Le Conseil général,

Vu le Code général des Collectivités territoriales,

Vu le rapport n° 2010-XI-55 de son président,

Les Commissions consultées, les rapporteurs entendus,

après en avoir délibéré

- RAPPELLE son attachement à la réalisation dans les meilleurs délais des opérations d'amélioration et de développement des transports en commun inscrites pour la Seine-Saint-Denis dans le contrat de projets État - Région, dans le contrat particulier Région-Département et dans le plan de mobilisation pour les transports ;
- PREND ET PRENDRA en compte la réflexion et le travail engagés par les communes et par les intercommunalités pour la réalisation du réseau public de transport du Grand Paris ;
- PREND EN COMPTE le tracé présenté pour la réalisation du réseau de transport du Grand Paris sur la Seine-Saint-Denis porté par la Société du Grand Paris ;
- DEMANDE que la réalisation du réseau public de transport du Grand Paris et d'Arc Express, en Seine-Saint-Denis, soient concomitantes et considérées comme prioritaires pour le développement équilibré de l'est de l'agglomération ;

- APPROUVE le tracé présenté dans le rapport pour la réalisation d'Arc Express en Seine-Saint-Denis et le tracé dans notre Département du réseau de transport public du grand Paris ;
- MANDATE son président accompagné des présidents des groupes pour défendre ces positions au cours des débats publics ou rencontres institutionnelles consacrés au réseau public de transport du Grand Paris et d'Arc Express.

Pour le Président du Conseil général
et par délégation
Le Directeur général des services du Département

Philippe Yvin

Se sont prononcés pour :

M. Bagayoko, Mme Bailly, M. Bartolone, Mme Bernard, MM. Bluteau, Capillon, Capo-Canellas, Chaussat, Coenne, Constant, Mme Coppi, MM. Facon, Fourcade, Gatignon, Guiraud, Hanotin, Mme Haye, MM. Karman, Kern, Laporte, Martinez, Méry, Molossi, Popelin, Roger, Mmes Roland Iriberry, Rouillon, MM. Sadi, Salini, Ségura, Taïbi, Teulet, Mme Thomassin, MM. Toro, Troussel, Mme Valls,

Se sont abstenus :

MM. Bramey, Garnier, Nègre,

Absente :

Mme Yonnet,

Ont donné pouvoir :

M. Chaussat à M. Capo-Canellas ; M. Gatignon à M. Bagayoko ; M. Karman à M. Garnier ; M. Kern à M. Molossi ; M. Popelin à M. Ségura ; Mme Roland Iriberry à M. Laporte ; Mme Rouillon à Mme Haye ; M. Teulet à M. Toro.

Adopté à l'unanimité Adopté à la majorité Voix contre Abstention(s) **3**

Date d'affichage du présent acte,
le

Date de notification du présent acte,
le

Certifie que le présent acte est devenu exécutoire,
le