



92701 Colombes Cédex

☎ 01.47.60.80.00  
Télécopie : 01.47.60.80.85

VILLE DE COLOMBES

DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL

SEANCE DU 16 DECEMBRE 2010

N° 51

Conseillers en exercice : 49  
Présents : 40  
Représentés : 8  
Absents : 1  
Ayant voté pour : 48  
Ayant voté contre : 0  
Abstentions : 0  
Ne prenant pas part au vote : 0

OBJET : AVIS SUR LE PROJET DE TRANSPORT PUBLIC  
DU GRAND-PARIS

PUBLIE LE : 21 DEC. 2010

**LE CONSEIL,**

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris,

Considérant l'intérêt de la ville de Colombes de proposer un cahier d'acteur en contribution du débat public sur le réseau public de transport du Grand Paris,

Considérant que l'article 3-III-2 de la loi du 3 juin 2010 donne aux collectivités d'émettre leur avis sur le projet de Transport Public du Grand Paris,

Considérant le cahier d'acteurs établi pour ce projet,

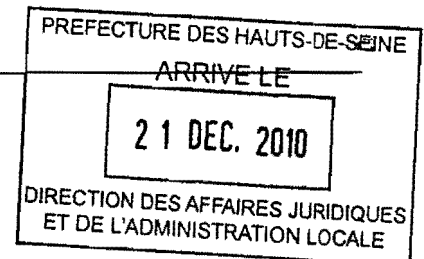
Considérant l'avis ci joint annexé et relatif au projet,

Sur l'avis de la commission compétente,

Après avoir entendu l'exposé du rapporteur,

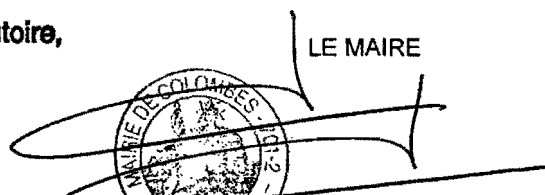

**DELIBERE**

**Article unique :** Adopte l'avis ci-joint annexé et portant sur le projet de Transport Public du Grand Paris.



Pour copie conforme,  
Pour certification du caractère exécutoire,  
Le Maire,  
Pour le Maire et par délégation,  
L'Adjoint au Maire,

  
Bernard **DANILO**

  
LE MAIRE  
  
PHILIPPE SARRE

## **AVIS SUR LE PROJET DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS (délibération n° 51)**

Dans le cadre du projet du Réseau de transport public du Grand Paris, les collectivités sont invitées à donner leur avis.

Ce projet est d'envergure, et son esprit, son tracé, son maillage avec les réseaux existants... sont des questions complexes ; en outre, ce projet est soumis au débat public en parallèle au projet arc express, et il se superpose à d'autres projets de transport (tramway, nouvelles lignes de trains...). Dès lors, exprimer une position tranchée, se résumant en « favorable » ou « défavorable » au projet, est difficile et peu pertinent. Néanmoins, la ville souhaite faire entendre des arguments, présentés dans un cahier d'acteurs et résumés ci-dessous. Elle regrette d'ailleurs ici que ses occasions de participation au débat public aient été limitées, du fait de l'annulation, par la CPDP, de la réunion publique initialement prévue à Colombes. Celle-ci aurait été l'occasion, pour les habitants, chefs d'entreprise, salariés et élus de s'exprimer sur leurs attentes et besoins.

Le projet proposé par le Réseau de transport public du Grand Paris est un projet de métro automatique, qui a pour objectifs de mieux relier les modes de transports internationaux, de faciliter les déplacements de banlieue à banlieue, de désengorger les lignes ferroviaires existantes, de diminuer les temps de transport dans la capitale, de relier les grands pôles économiques d'Ile de France et de désenclaver les villes marginalisées. Pour cela, il s'articule autour de territoires aux fonctions spécifiques.

Si la desserte des pôles ou des aéroports n'est pas sans intérêt, les besoins des Colombiens sont davantage des besoins de proximité, avec des dessertes de banlieue à banlieue : ainsi 36 % des Colombiens travaillent dans une autre ville des Hauts de Seine (majoritairement les communes de Puteaux, Nanterre, Courbevoie...) et 41 % d'entre eux dans un département francilien ; les flux de déplacements montrent que ce sont essentiellement les villes proches du Val d'Oise et de la Seine-Saint-Denis, ainsi que Paris, qui attirent les travailleurs colombiens ; il en est de même pour les transports non professionnels, comme ceux des étudiants, des retraités... En outre, plus de 70 % des emplois à Colombes sont occupés par des non-Colombiens, dont les flux sont sensiblement les mêmes.

En outre, il s'agit d'interroger, pour ce projet, la partie du tracé qui concerne directement la ville de Colombes ; le réseau de transports propose, actuellement, deux tracés possibles sur la boucle nord des Hauts de Seine ; aucun ne passe sur Colombes. En effet, le premier tronçon comportera, depuis La Défense, 3 stations : Bécon les Bruyères, Les Agnettes et les Grésillons. La variante plus éloignée s'arrêtera après La Défense, à Bécon les Bruyères, au Port de Gennevilliers et à Gennevilliers. Dès lors, dans ce projet, un Colombien devra prendre le Transilien Saint Lazare (avec une correspondance) pour rejoindre la station de Bécon les Bruyères ou prendre les bus, ou

les tramways T1 (qui n'est encore qu'un projet) et T2 pour rejoindre respectivement les stations des Agnettes et de la Défense.

La desserte de Colombes n'est donc pas optimale dans ce projet, et cela n'est pas acceptable. En effet, Colombes, avec plus de 83.000 habitants, est la 4<sup>ème</sup> ville des Hauts de Seine et la 10<sup>ème</sup> d'Ile de France ; les principaux sites de développement économique (situés à l'ouest sur le bd Charles de Gaulle et au nord de la ville) représentent environ 380.000 m<sup>2</sup> de bureaux et 190.000 m<sup>2</sup> d'activité à l'échelle de la ville (avec un taux d'occupation entre 90 et 95 %) , et 150.000 m<sup>2</sup> de bureaux supplémentaires sont d'ores et déjà prévus. En outre, la ville a adopté un PLU et un PLH et est inscrite dans un dynamique de construction (300 logements neufs par an) et de rénovation urbaine.

La poursuite du développement démographique, économique et urbain de la ville de Colombes passe nécessairement par la présence d'une gare du « grand Paris » sur son territoire. Car la desserte de Colombes en transports en commun est pour l'instant insuffisante : ses 4 gares sont saturées, et ne permettent pas une efficace desserte de banlieue à banlieue ; en outre, il n'y a pas de métro sur le territoire de la ville. Le recours à plusieurs moyens de transports, voire à la voiture, et un temps de transports souvent supérieur à 1h30 quotidienne est nécessaire pour les Colombiens, et pour les salariés des entreprises des Colombes.

**La ville de Colombes demande au Directoire et au Conseil de surveillance de la société du grand Paris de repenser le tracé et le positionnement des gares : une variante du tracé pourrait ainsi passer par le nord de Colombes, et s'arrêter à la gare du Stade.**

Plus généralement, la ville souhaite rappeler que tout nouveau projet de transport doit aller de pair avec une recherche de complémentarité avec les autres projets, de manière à desservir au mieux la ville et ses différents quartiers. Car il ne s'agit pas seulement d'ajouter de nouvelles lignes à celles existantes, mais d'envisager un projet cohérent, qui recherche plusieurs objectifs : des gares accessibles et bien situées, à proximité raisonnable les unes des autres ; une réelle interconnexion avec les autres réseaux de transports franciliens, mais aussi nationaux et internationaux ; une logique d'intermodalité, en prévoyant des stationnements à proximité des gares ; un travail sur la fréquence, la ponctualité et l'étendue de la plage horaire de circulation des trains et métros ; une juste tarification... Ces questions devront être intégrées dans toutes les réflexions. En outre, la construction d'un tel métro, et l'amélioration du réseau existant, doit faire l'objet d'un financement public à la hauteur des enjeux.