

Janvier 2011

VILLE DE NANTERRE

Avec la mise en débat des projets de transport en rocade « Arc Express » et « Grand Paris », Nanterre se réjouit que la problématique des déplacements de banlieue à banlieue soit enfin prise en considération au juste niveau des enjeux qu'elle représente.

Si Nanterre est apparemment bien dotée en transport en commun, il apparaît que son territoire et ses habitants sont très impactés par les infrastructures, sans pour autant bénéficier d'une desserte adaptée aux besoins de déplacements qui sont majoritairement orientés vers la banlieue.

Compte tenu de ces carences, de son statut de ville préfecture et universitaire et de son fort potentiel de développement, Nanterre doit impérativement être desservie par les réseaux de transport en rocade aujourd'hui soumis au débat.

L'avis porté par Nanterre sur chacun des projets sera prolongé par la contribution du SIEP des Deux Seine constitué des villes de Nanterre, Reuil-Malmaison, Suresnes, Courbevoie, La Garenne-Colombes, syndicat d'étude et de projet constitué dans l'objectif d'élaborer une stratégie partagée du développement de ce territoire.

VILLE DE NANTERRE

88 à 118, rue du 8 Mai 1945
92000 Nanterre
Tél : 3992
www.nanterre.fr

Pour Nanterre, quels besoins de déplacements ?

90 000 habitants, 95 000 salariés, 32 000 étudiants et plusieurs dizaines de milliers de visiteurs se déplacent chaque jour sur le territoire de Nanterre, totalisant plus de 400 000 déplacements quotidiens tous modes confondus au sein de la commune et avec l'ensemble de la métropole.

Nanterre dispose d'un réseau d'infrastructures de transports développé mais très orienté vers Paris comme la plupart des villes de banlieue. Les lignes A du RER et L du Transilien restent les plus efficaces pour les déplacements à grande échelle, mais les conditions de voyage en heures de pointe se sont dégradées, associées à des rabattements en bus parfois peu performants depuis les quartiers vers les gares. Par ailleurs, les nombreux passages de trains de transit entre l'est et l'ouest de la métropole génèrent de fortes nuisances. Ce sont plus de 1000 trains par jour qui transitent par Nanterre.

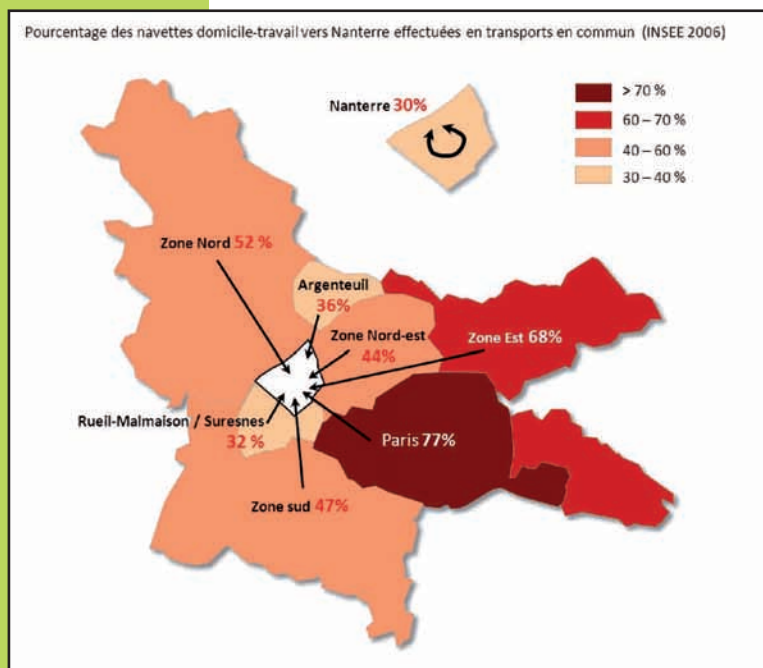
Le réseau ne suffit donc plus à répondre à une demande de déplacements qui a beaucoup évolué en 20 ans : **38% des déplacements domicile-travail se font au sein de la commune, ainsi que 65% des déplacements pour les autres motifs. Plus de 40 % des navettes domicile-travail depuis Nanterre ont pour destination d'autres villes de banlieue, et majoritairement les Hauts-de-Seine. Le taux d'utilisation des transports collectifs se situe souvent entre 40 et 50 % pour ces liaisons, alors qu'il atteint 77 % pour les liaisons avec Paris.** L'enjeu consiste aujourd'hui à pouvoir se déplacer facilement :

- d'un quartier à un autre de la ville
- entre Nanterre et les communes de l'ouest parisien, pour pallier le déficit de liaisons en transport collectif de banlieue à banlieue.

Cela concerne particulièrement :

- certains quartiers de Nanterre aux populations très variées parfois fortement dépendantes des transports en commun;
- les personnes se rendant à Nanterre ou à La Défense depuis les communes environnantes, et plus généralement depuis les Hauts-de-Seine. À ce titre, il faut rappeler que Nanterre est une Préfecture dotée d'un certain nombre d'équipements structurants à rayonnement départemental : Cité administrative, Tribunal, Théâtre des Amandiers, Université Paris Ouest Nanterre La Défense...

Nanterre regrette que des données plus représentatives de la diversité des besoins de déplacements et



Pourcentage des navettes domicile-travail vers Nanterre effectuées en transports en commun Source : INSEE 2006

plus actuelles ne soient pas disponibles pour permettre une analyse sérieuse de la pertinence des projets de nouveaux transports proposés. Ainsi, les données issues des enquêtes de 2001 mériteraient d'être actualisées et surtout complétées par des données relatives aux motifs autres que de déplacements domicile-travail qui ne représentent que 30 % des besoins.

En effet, il est crucial que l'ensemble des besoins de mobilité trouvent dorénavant une réponse dans le transport public.

Pour notre territoire, les améliorations prioritairement attendues par l'ensemble des usagers sont nombreuses et nécessitent des réponses diversifiées : améliorations des conditions de transport et du matériel roulant du RER A, mise aux normes pour les handicapés, prolongement du tramway T1 d'Asnières à Gennevilliers puis à Colombes, préfiguration du T1 en TCSP de Rueil-Malmaison à Nanterre, réalisation du pôle gare Nanterre-Université, réalisation des tangentes Nord et Ouest, engagement d'études pour le prolongement à l'ouest de la ligne 1 du Métro. Toutes ces actions, inscrites au Plan de Mobilisation des Transports de la Région, doivent être impérativement mises en œuvre selon les calendriers les plus courts.

Un métro de rocade pour quels objectifs ?

Les deux projets de rocade relèvent d'intentions assez différentes : Arc Express s'efforce de répondre à des besoins avérés tout en anticipant les développements futurs. Le Réseau de Transport Public du Grand Paris détermine des pôles de développement futurs et dessert corrélativement certaines zones peuplées, aujourd'hui mal pourvues.

La Ville de Nanterre estime que les deux approches ont chacune leur pertinence mais considère indispensable de rechercher une synthèse de tracés et un rapprochement des projets pour répondre aux objectifs suivants :

- tendre vers une accessibilité globale de tout le territoire et apporter une réponse adaptée aux besoins de déplacements de banlieue à banlieue des habitants et usagers de notre bassin de vie : cela suppose un maillage mieux réparti des modes lourds existants et projetés (RER, métro et TGV à venir), complété par des lignes de transport de surface performant (tramway, BHNS, bus...) assurant

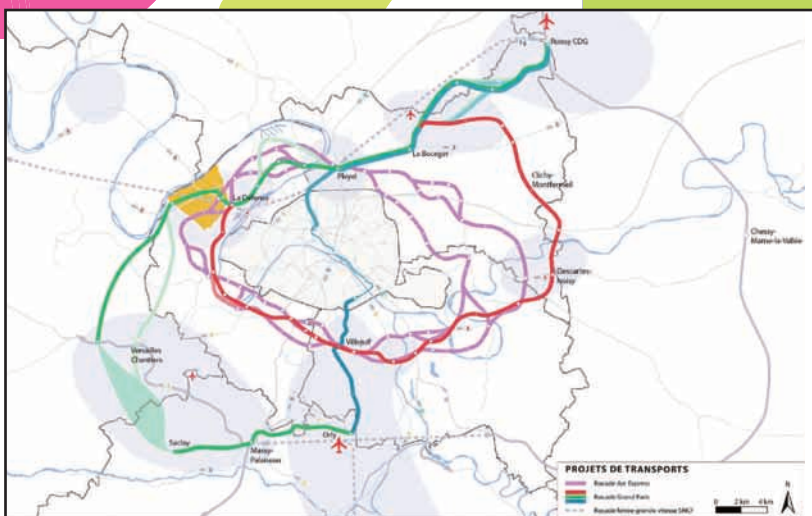
notamment un rabattement performant vers les gares et stations existantes et à venir ;

- permettre des liaisons plus efficaces entre les grands pôles d'emplois que sont notamment les aéroports et, à ce titre, renforcer la liaison La Défense – Roissy-CDG ;
- contribuer à réaliser un aménagement concerté du territoire avec des approches d'urbanisme durable pour les secteurs desservis par les lignes nouvelles, en cohérence avec les objectifs d'équilibre régional préconisé par le SDRIF.

Le projet de métro proposé par la société du Grand Paris intervient dans un contexte particulier, celui du Plan de mobilisation pour les transports, adopté en juin 2008 par le Conseil régional d'Île-de-France.

L'assurance du respect des engagements et d'une mise en œuvre immédiate de ces projets aux effets de courts et moyens termes pour les Nanterriens est

la condition préalable à tout engagement sur les projets métropolitains de long terme et plus particulièrement le Réseau de Transport Public du Grand Paris. Or, celui-ci ne s'inscrit pas dans ce Plan de Mobilisation et peut donc se situer en concurrence, ne serait-ce que d'un point de vue financier. De ce fait, la Ville émet des réserves sur la pertinence des objectifs poursuivis par ce projet, qui ne sont pas réellement en adéquation avec le diagnostic des besoins du territoire de l'Île-de-France et avec les moyens proposés pour y répondre dans le SDRIF.



Arc Express et le Réseau de transport du Grand Paris

Le tracé proposé du Réseau de Transport Public du Grand Paris

La Ville partage la nécessité d'une desserte rapide entre La Défense et l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle, mais ce projet présente l'inconvénient majeur de distances entre les stations bien trop importantes (3 à 4 km) pour assurer une desserte appropriée des territoires et répondre aux besoins des populations.

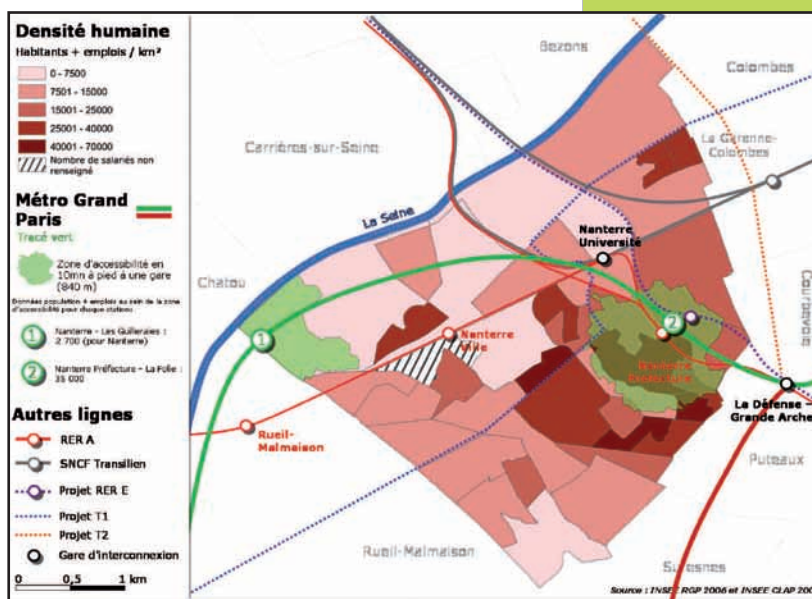
En outre, s'agissant de Nanterre, aucun des 2 tracés proposés n'assure de réelle desserte de la commune.

- Le tracé de la ligne verte propose une station aux Groues/la Folie (connectée à la station Nanterre-Préfecture du RER A), très proche de la Défense, et une station vers Rueil 2000, proche des Guillaeries, secteur dépourvu d'habitants.

Cependant, cette station sur le territoire de Rueil-Malmaison, bénéficierait au développement du quartier de Rueil sur Seine mais également, dans une diffusion élargie, à l'aménagement du vaste secteur nanterrien des Guillaeries, appelé à connaître un fort développement de ses activités économiques.

Par ailleurs, ce tracé ne dessert aucunement les principaux équipements d'intérêt départemental présents à Nanterre : Préfecture des Hauts-de-Seine et la Cité Administrative, Tribunal de Grande Instance, Théâtre des Amandiers, Hôtel de Ville, Université Paris Ouest Nanterre-La Défense.

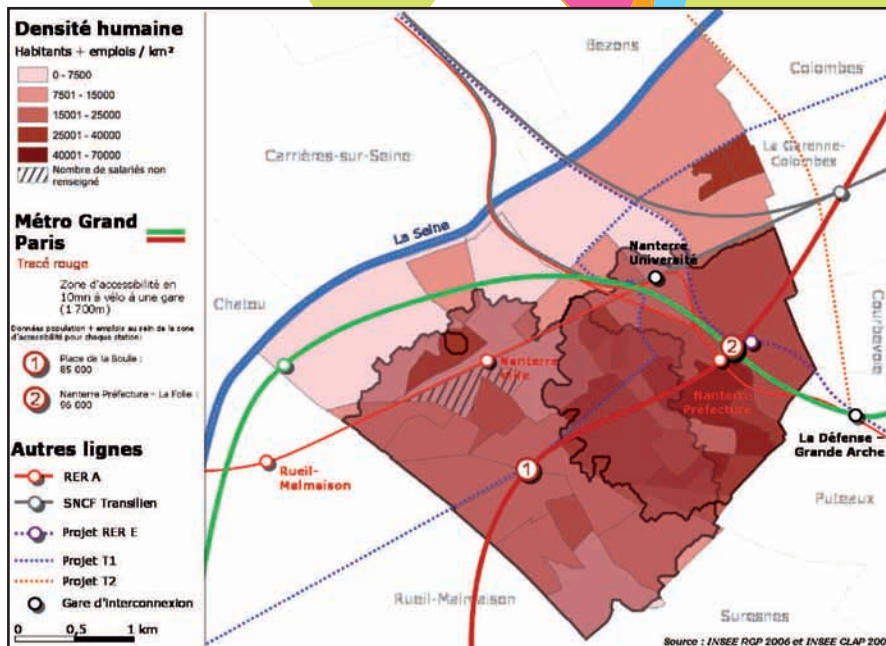
En conséquence, bien que ce projet propose clairement des liaisons entre des grands pôles de



Rocade du Grand Paris à Nanterre – Périmètres d'accessibilité en 10 minutes du tracé vert

développement métropolitains, il n'apporte, avec une unique station à la Folie et des distances inter-stations trop importantes, qu'une faible réponse aux enjeux de vie quotidienne des Nanterriens et des usagers de l'ouest parisien.

- Le tracé de la ligne rouge ne propose aucune station à Nanterre, la plus proche étant localisée au bas du versant Est du coteau du Mont Valérien : Suresnes Centre, très faiblement accessible pour les habitants de Nanterre. Là encore, la ligne évite les quartiers résidentiels de l'ensemble des pourtours du Mont-Valérien entre Rueil, Nanterre et Suresnes.



Rocade du Grand Paris à Nanterre – Proposition de tracé alternatif de la ligne rouge

Les Champs-Pierreux, la Boule, le Plateau Mont-Valérien, le Petit Nanterre, les futurs développements autour du Pont de Rouen et de l'Université au nord est de la ville, tous ces secteurs aujourd'hui privés de desserte efficace, sont exclus de fait de cette accessibilité qui se veut très performante et proposée par les deux lignes du projet.

En conséquence, Nanterre demande l'étude d'une alternative pour le tracé de la ligne rouge ou verte desservant la place de la Boule. Cette desserte recouperait la ligne bleue d'Arc Express, et permettrait ainsi une synthèse des deux projets dans ce secteur.

Conclusion

Les caractéristiques démographiques et d'emplois de Nanterre, et son statut de ville préfecture imposent absolument que les projets de rocade actuellement soumis au débat public en assurent la desserte. Le projet de Réseau de Transport Public du Grand Paris, qui traverse pourtant de part en part le territoire de Nanterre, ne répond pas en l'état à cette exigence.

La commune regrette également la tendance accentuée à une surconcentration des aménagements sur le site de La Défense, vecteur d'une saturation toujours moins vivable et provoquant à terme une redondance inutile voire inexploitable, alors que cette boucle de la Seine pourrait accueillir dans des conditions beaucoup mieux réparties le développement souhaité par la Société du Grand Paris.

Deux objectifs sont néanmoins partagés par la Ville :

- mieux relier l'ouest parisien aux aéroports (Roissy - Charles de Gaulle et Le Bourget) et aux grands pôles d'emplois de Seine-Saint-Denis et du sud des Hauts-de-Seine ;
- améliorer la desserte de la très importante zone d'emplois des Guillaeries très insuffisamment desservie en transport en commun et appelée à connaître d'importants développements.

Les deux lignes du réseau du Grand Paris ne font que doubler les lignes existantes (RER A sur l'axe La Défense - Rueil et ligne L du Transilien sur l'axe La Défense - Saint-Cloud). **La Ville demande donc qu'une desserte plus adaptée aux pratiques quotidiennes de toutes les catégories de la population soit étudiée, c'est-à-dire que des tracés alternatifs soient proposés, desservant des territoires encore non maillés par les réseaux de transport lourds : Champs-Pierreux, Boule, Plateau Mont-Valérien.**

Une desserte plus fine des quartiers doit être assurée, soit par des gares supplémentaires, soit au moins par une complémentarité avec les modes de desserte locaux que sont le tramway, les lignes de bus ; il est donc impératif que le projet de prolongement du tramway T1 soit mis en œuvre dans les meilleurs délais, ce qui permettra de désenclaver l'important quartier du Petit Nanterre (habitants et emplois), une nouvelle fois à l'écart des projets de transport en commun.

Une complémentarité avec le réseau proposé d'Arc Express devra être trouvée et aboutir à un projet unique articulant les deux projets de rocade.