



MAIRIE DE NANTERRE

**Patrick Jarry
Maire de Nanterre**

Nanterre,
le 2 février 2012

A l'attention de la Commission Particulière du Débat Public
sur le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie

Objet :

Contributions de la Ville de Nanterre au débat public sur le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie : avis et attentes de la Ville relatifs aux incidences locales du projet

Introduction

Le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) actuellement soumis au débat public vise à améliorer sensiblement et durablement la qualité des liaisons des pôles normands et de l'ouest francilien avec Paris La Défense et Paris Saint-Lazare.

Sur les 5 gares nouvelles envisagées sur le tracé de la nouvelle ligne entre Paris et la Normandie, une serait implantée sur le territoire de Nanterre pour assurer la desserte de La Défense, soit à Nanterre la Folie, soit à l'ouest de la Grande Arche.

L'intérêt général de ce projet doit sans aucun doute s'apprécier à une échelle beaucoup plus large que le territoire nanterrien.

Toutefois Nanterre doit pouvoir également y trouver intérêt dès lors que les conditions de sa réalisation seront respectueuses du projet de ville et de vie que nous portons.

A cet égard nous serons particulièrement attentifs:

- à la qualité de l'intégration de la gare LNPN et du futur pôle de transport de la Folie dans le projet d'aménagement du secteur des Groues et à ses impacts potentiels sur les équilibres que la ville entend maîtriser dans la programmation urbaine de ce secteur,

- à la bonne articulation de l'ensemble des projets de transports sur le pôle de la Folie, gage d'une interconnexion performante de la liaison normande avec les réseaux franciliens, Eole et Grand Paris Express notamment. Ceci, dans l'intérêt même du projet global de transport, mais aussi afin de limiter les risques de perturbations excessives de l'espace public local par des flux qui seraient mal gérés et mal maîtrisés.

☞ **Ainsi, si cette nouvelle infrastructure constitue un facteur d'attractivité supplémentaire pour le territoire de Nanterre, elle est également porteuse de risques de dysfonctionnements urbains qui méritent toute notre attention.**

I- S'assurer de la maîtrise des impacts de la gare LNPN sur le quartier des Groues

A- En matière de programmation urbaine envisagée dans le secteur des Groues

Le projet de pôle de transport ne devra pas remettre en question les orientations de développement urbain définies par la Ville pour le secteur des Groues : équilibre logements-bureaux, maintien d'activités économiques diversifiées, densification raisonnable.

La création d'un important pôle multimodal engendré par l'arrivée de la LNPN conjuguée à celle d'Eole et du Grand Paris Express ne doit pas générer une surdensité comparable à celle du quartier d'affaires de la Défense, et non voulue par la ville, mais doit permettre le développement d'un secteur d'activité intégré au projet de Ville de Nanterre.

A ce jour, les orientations urbaines envisagées par la ville sont les suivantes :

- amélioration de l'environnement existant, en **conciliant activités productives, infrastructures ferroviaires et routières, et développement d'un quartier diversifié**, contribuant à unifier la ville ;
- **désenclavement du secteur**, par la transformation des infrastructures ferrées et routières, et le renforcement de l'offre en transport en commun ;
- **maintien et développement d'une offre immobilière adaptée à des activités économiques diversifiées**, malgré la pression foncière ; en particulier, la partie centrale des Groues devra permettre de préserver les activités économiques existantes ;
- **mixité sociale et fonctionnelle**, offrant des emplois de toutes catégories et accueil de nouveaux logements.

La Ville sera particulièrement vigilante sur la maîtrise des prix du foncier.

B- En matière de flux et d'accès

2 hypothèses de localisation de la gare de Nanterre sont proposées au débat public : en arrière de La Défense (à l'ouest de la Grande Arche) ou dans le secteur de La Folie, c'est-à-dire dans le secteur des Groues.

La ville privilégie l'implantation de la gare à la Folie :

- Cette localisation est plus favorable à l'interconnexion modale efficace avec les autres projets de transport (RER A, Eole et Grand Paris Express), et à l'accessibilité au site essentiellement par les transports en commun, évitant ainsi un accroissement des flux de surface ;
- Elle contribue à la constitution d'une centralité de premier ordre dans le secteur de la Folie, liée au nœud de transport, qui rééquilibrera les flux vers l'ouest par rapport à La Défense ;
- Elle est favorable à une amélioration de l'attractivité du site, dans le respect des orientations urbaines évoquées ci-dessus.

La ville est attentive à la bonne prise en compte de l'impact des flux qui seront générés par le projet :

Bien que le tracé de la LNPN soit souterrain en traversée de Nanterre, la présence sur le même site de 3 nouvelles gares, s'ajoutant à la gare existante du RER A générera de forts impacts aux abords de ce pôle de transport de grande ampleur.

RFF, en coordination étroite avec les maîtres d'ouvrage des autres projets de transport devra élaborer son projet avec les objectifs majeurs suivants :

- garantir un fonctionnement articulé performant du projet ferroviaire dans son ensemble (localisation des gares les unes par rapport aux autres, tracés, horaires...) ;
- assurer des liaisons souterraines et de surface efficaces et lisibles entre les gares, en ayant une attention particulière sur la qualité, la longueur et le confort des circulations horizontales et verticales entre gares ;

- veiller à la mise en place d'une intermodalité performante avec les transports locaux de surface :
 - o dimensionnement et qualité des espaces publics (élargissement de la RD 914, ponts routiers au-dessus des voies de la Folie, maillage viaire des Groues)
 - o refonte du maillage des transports de surface locaux, et renforcement de l'offre, pour assurer un rabattement efficace en transport en commun,
 - o limitation des impacts en termes de stationnement, qu'il soit de surface ou en ouvrage
- tirer parti du potentiel de développement que comporte l'émergence de ce pôle de 3 gares pour susciter une nouvelle centralité attractive à l'échelle du futur quartier des Groues, mais aussi de la boucle nord des Hauts-de-Seine et de l'ouest parisien. Une réflexion sur la programmation urbaine de l'ensemble du site et de ses abords est donc à conduire entre les maîtres d'ouvrage des projets de transport et la ville, en lien étroit avec l'aménageur (EPADESA), pour la bonne intégration du pôle avec les orientations urbaines exposées précédemment.

A ce titre, il sera nécessaire **d'évaluer l'impact de l'arrivée de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie sur le trafic local** : quelle sera la croissance du trafic de passagers vers Nanterre et La Défense et des déplacements inter-gares générés par ces flux nouveaux d'échelle interrégionale ? En effet, « *sauf desserte marginale, elles [les gares TGV] font gagner dix ans de croissance de trafic TER à leur mise en service* » (source : Rapport Fabienne Keller, mars 2009).

Sachant que les gares du pôle de la Folie feront partie des rares gares franciliennes accueillant plus de 30 000 entrants par jour (21% du trafic francilien actuellement), la fréquentation annuelle de l'ensemble de ce pôle de voyageurs peut être évaluée à 12 000 voyageurs à l'heure de pointe du matin :

- gare Grand Paris Express : 6 000 voyageurs en moyenne à l'heure de pointe du matin¹
- gare Eole : 5 000 voyageurs en moyenne à l'heure de pointe du matin²
- gare LNPN : 5 000 passagers par jour en moyenne³

☞ **La Ville restera donc très attentive à la mise en place des interconnexions et des intermodalités adaptées à la fréquentation du site afin de maîtriser les impacts de ces projets sur les espaces publics et sur la vie locale.**

II- Les conditions de la bonne articulation des projets de transport à la Folie : Eole, Grand Paris Express, LNPN

A- Le contexte

La Ville de Nanterre considère que la réussite du pôle multimodal de la Folie passe par une **bonne articulation et une bonne coordination des 3 projets de transport mais constate que le contexte comporte à cet égard quelques difficultés dont il faudra impérativement prendre la mesure.**

En effet, si ces trois projets doivent s'interconnecter dans le secteur de la Folie, ils vont toutefois être étudiés puis réalisés, par des maîtres d'ouvrage différents, à des échéances décalées :

- gare Eole : échéance 2020 ;
- gare du Grand Paris Express : échéance 2023-2025 ;
- gare de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie : échéance non connue, après 2023.

La bonne articulation des trois projets, technique et temporelle, nécessite par conséquent une parfaite coordination des maîtrises d'ouvrage. En effet, il existe un risque que ces acteurs travaillent séparément, poursuivant chacun les objectifs propres de leur projet, ou de façon insuffisamment coordonnée. De surcroît, les maîtres d'ouvrage sont en nombre important :

¹ Estimation d'après les chiffres de fréquentation estimée de la gare de Nanterre-la Boule, Exposé des motifs du décret approuvant le schéma d'ensemble du Grand Paris Express, 24 août 2011

² Estimation d'après les études de trafic RFF préparatoires au débat public : Enjeux de déplacements et estimations de trafic du prolongement du RER E à l'ouest, avril 2010, p 75

³ Estimation d'après les chiffres de fréquentation quotidienne de la gare de Massy-TGV

- RFF projet Eole
- RFF projet LNPN
- SNCF
- RATP
- EPADESA
- Société du Grand Paris
- STIF
- DRIEA

Une telle complexité des maîtrises d'ouvrage doit être compensée le plus en amont possible par une organisation adaptée. Or, ce n'est pas le cas actuellement : par exemple, le projet Eole, bien que sous maîtrise d'ouvrage RFF comme la LNPN, est déjà très avancé et la conception de la gare Eole à la Folie est en cours sans tenir compte (ou de façon très parcellaire) des deux autres futures gares, dont celle de la LNPN.

B- Les modalités

Pour répondre à cette situation de grande complexité et de risque important d'échec d'une conception articulée de ce pôle, la Ville de Nanterre demande :

- la mise en place **d'une maîtrise d'ouvrage déléguée unique** dotée en propre de réels pouvoirs et moyens financiers pour le compte des différents maîtres d'ouvrages réunis au sein d'une instance de coordination ;
- la mise en place de **mécanismes financiers permettant la réalisation anticipée de certains ouvrages** relatifs aux projets décalés dans le temps ;
- la création d'une instance de **collaboration forte des maîtres d'ouvrages ferroviaires** (RFF, STIF, SNCF, RATP), avec **l'Établissement Public chargé de la réalisation des aménagements de surface** (EPADESA) et avec la **Ville de Nanterre** et le **SIEP** (syndicat intercommunal d'études et de projets des Deux Seine) porteurs des projets urbain et de territoire.

La Ville de Nanterre constate qu'aucune de ces dispositions n'a pour l'instant été mise en œuvre, ou de façon largement insuffisante. Elle met en garde les porteurs de ces projets sur la nécessité absolue de ne pas tarder à mettre en place ces modalités de travail conjointes, notamment au regard de l'avancement du projet Eole, et bientôt de celui du Grand Paris Express. Sans action concrète à court terme, il deviendrait impossible de mettre en place cette coordination pourtant indispensable.

☞ **La ville de Nanterre demande que l'articulation de la LNPN avec les deux autres projets de transport dans le secteur de la Folie soit considérée comme un objectif prioritaire. C'est la condition *sine qua non* de la réussite de ce pôle de transport en milieu urbain qui doit être attractif, générateur de dynamiques locales tout en étant vivable.**

Conclusion

La ville de Nanterre a souhaité par la présente contribution mettre en avant les éléments qui lui paraissent essentiels à la bonne réalisation du projet LNPN et à son intégration réussie sur le territoire de Nanterre, au sein du pôle multimodal de la Folie, future gare structurante du réseau de transports en commun francilien et d'interconnexion avec la liaison normande.

Elle rappelle que l'arrivée de LNPN sur le secteur des Groues ne peut être génératrice d'un développement urbain incompatible avec le projet de ville et de vie porté par Nanterre.

Elle veillera tout particulièrement lors des études ultérieures,

- à ce que les espaces publics projetés permettent le désenclavement des Groues et une bonne accessibilité à la gare, en privilégiant la desserte en transports de surface et en modes alternatifs à la voiture,
- à ce que les différents projets de transport soient bien connectés au sein d'une gare fonctionnelle
- à ce que ces projets de transport ne conduisent pas à des dérives des équilibres programmatiques définis par elle.

Les méthodes de conduite du projet doivent être rapidement réexaminées, faute de quoi on peut légitimement craindre l'accumulation de difficultés importantes tant en phase de projet qu'après la mise en service qui pourraient se traduire notamment par des surcoûts financiers et des dysfonctionnements urbains du futur pôle multimodal et du quartier des Groues en devenir.

Nanterre, attire l'attention sur de tels dysfonctionnements déjà constatés dans la conduite du projet de gare multimodale de Nanterre Université : cette gare ne verra le jour qu'en 2015 avec un retard de plusieurs années, des surcoûts et une intermodalité qui ne sera pas totalement réussie. Les maîtres d'ouvrages concernés (RATP, SNCF, RFF, EPADESA) n'ont pas su trouver des modalités de travail adaptées à la complexité du projet en restant sur une organisation de maitrises d'ouvrage trop cloisonnées.

Fort de cette expérience et soucieuse d'une bonne intégration du projet de gare de la Folie au sein de son territoire, la ville formule les exigences suivantes :

- **Emergence d'une vision et de démarches de travail intégrées pour la conception et la mise en œuvre du pôle de transport de la Folie, concernant les projets LNPN, Eole, Grand Paris Express afin de créer les meilleures conditions pour réussir l'articulation de la liaison normande avec les réseaux de transport francilien .**
- **Mise en œuvre d'une véritable démarche de travail collaboratif entre d'une part les porteurs des projets de transport et, d'autre part, la ville et le SIEP (en lien avec l'EPADESA) porteurs des projets d'aménagement et de développement urbains et de territoire, afin que ces projets se développent en synergie et dans le respect des orientations de chacun.**
- **Mise en place immédiate d'une délégation unique de maitrise d'ouvrage des projets de transport, incluant Eole, le plus avancé, afin de limiter les risques de choix de conception incohérents et de mise en œuvre hasardeuse.**

**Patrick Jarry,
Maire de Nanterre**