



MAIRIE DE NANTERRE

REPUBLIQUE FRANCAISE

DEPARTEMENT DES HAUTS DE SEINE

Extrait du registre des délibérations du Conseil Municipal de la ville de Nanterre
Séance du MARDI 14 DECEMBRE 2010

Nombre de Membres composant le Conseil Municipal :

53

En exercice : 53

Présents à la Séance : 48

Excusés : 5

Représentés : 5

Absent : 0

Le mardi quatorze décembre deux mille dix à dix neuf heures, le Conseil Municipal, convoqué le huit décembre deux mille dix, s'est réuni sous la présidence de Monsieur Patrick JARRY, Maire.

Etaients présents : M. JARRY, Maire

M. PERREAU-BEZOUILLE, Mme DONZEL (arrivée à l'affaire n°10), M. HMANI, M. CASSOU, M. SAGE, M. DEBORD, Mme QUILIN, M. BEN AMAR, Mme BOURCET, Mme CABASSOT, M. VIGNAU, Mme BOUDJEMAI, Mme CHOUAIKH, M. MAZOUZI, Mme MORAIN (départ à l'affaire n°02, retour à l'affaire n°16), Maires Adjoints.

M. MASNIERE, Mme MOURET, Mme DEBRAS, M. CAMPOS, M. EL GHOZI, M. MARCHAL, Mme SIMEON, Mme GAREL, M. DEVILLERS, M. HIEU, Mme MEYER, Mme STANISLAS, M. RIDOLFI (départ à l'affaire n°39), M. IZNASNI, M. CHANUT, Mme PENTURE, Mme NGIMBOUS-BATJOM, Mme ZBIDA, Mme BOUZENZEN, M. GAUCHE-CAZALIS, Mme BENADDI-BIGDADE, M. TAYEB, Mme ROHNER, Mme BARDOT (départ à l'affaire n°39), Mme de JENLIS (départ à l'affaire n°41), M. MATRAY (arrivée à l'affaire n°10), M. CREUZET, M. DE LAJARTE, Mme HUSSON, Mme FEAUGAS, M. DUFLOS (départ à l'affaire n°36), M. RIPOTEAU, Conseillers Municipaux.

Excusés : Conformément aux dispositions de l'article L 2121-20 du Code Général des Collectivités Territoriales, ont donné pouvoir écrit de voter en leur nom :

Mme FRAYSSE à M. CAMPOS
Mme RAMAMBASON à M. GAUCHE-CAZALIS
Mme KADEIFA à M. CREUZET
M. LEFRET à Mme HUSSON
M. FALEK à Mme GAREL
Mme DONZEL à M. DEBORD (arrivée à l'affaire n°10)
Mme MORAIN à M. MAZOUZI (affaire n°02 à affaire n°16)
Mme BARDOT à Mme STANISLAS (à partir de l'affaire n°39)
M. MATRAY à M. DUFLOS (arrivée à l'affaire n°10)
M. DUFLOS à M. MATRAY (à partir de l'affaire n°36)
M. RIDOLFI à M. VIGNAU (à partir de l'affaire n°39)
Mme DE JENLIS à M. DE LAJARTE (à partir de l'affaire n°41)

Secrétaire : Mme Bouzenzen

Objet : Avis de la ville de Nanterre sur les projets de transport Rcade Grand Paris, Arc Express et prolongement du RER E soumis au débat public

Trois grands projets de transports franciliens sont aujourd'hui en cours de débat public : le prolongement du RER E entre son terminus actuel de Paris-Saint-Lazare et Mantes-la-Jolie, le projet de métro Arc Express défini et porté par le Syndicats des Transports d'Île-de-France (STIF) et la Région Ile-de-France, et celui du Réseau de Transport du Grand Paris¹ défini par la Société du Grand Paris et l'Etat. Un quatrième s'annonce pour l'an prochain : la ligne Grande Vitesse Paris-Normandie, dont le débat public aura lieu à l'automne 2011.

Ces quatre projets sont appelés à traverser et desservir Nanterre. Ils seront déterminants dans la forme du développement futur de la ville. D'ores et déjà, la Ville a transmis sa contribution sous la forme d'un Cahier d'acteur à la Commission Particulière en charge du débat public sur le prolongement du RER E, et transmettra

¹ Dans la suite du rapport, le Réseau de Transport du Grand Paris sera désigné par le terme de Rcade Grand Paris.

dans les prochains jours deux Cahiers d'acteur aux Commissions Particulières en charge des débats publics sur Arc Express et Rcade Grand Paris

Au-delà de cette 1^{ère} étape de concertation, la présente délibération a pour objectif de permettre au Conseil Municipal d'officialiser et préciser l'ensemble des points qu'il attend voir pris en compte dans la conception de ces projets de transport. En outre, la commune se réserve la possibilité, au cours des étapes à venir, d'affiner ses analyses et de présenter des propositions alternatives sur différents volets des projets mis en débat.

1/ Présentation des trois projets en débat

Les problèmes de transports en Ile-de-France sont aujourd'hui multiples. L'ensemble des projets de nouveaux transports collectifs compris dans le plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France adopté en juin 2008 par le Conseil Régional d'Ile-de-France le prouve (voir plan en annexe 1).

Ce plan, pour l'ouest parisien, comprend ainsi :

- en urgence : l'amélioration du matériel roulant du RER A, la poursuite de la mise aux normes pour les handicapés ;
- sur la période 2007-2020 : le prolongement du Tramway T1 d'Asnières à Gennevilliers, puis à Colombes, et sa préfiguration sous la forme d'un « bus à haut niveau de service » (en site propre) de Rueil à Nanterre, la réalisation du pôle gare Nanterre-Université, la réalisation des tangentielles Nord (entre Sartrouville et Noisy le Sec) et Ouest (entre Saint Cyr l'école et Achères), l'engagement d'études pour le prolongement de la ligne 1 du Métro, Arc Express et le prolongement d'Eole à l'Ouest.

Ce plan a essentiellement pour ambition de rattraper le retard pris depuis les années 70 dans la prise en compte de l'accroissement sensible des besoins de déplacements de banlieue à banlieue.

1.1/ Les projets Arc Express et Rcade du Grand Paris

Rappel des objectifs respectifs annoncés des deux projets

Arc Express est le projet le plus ambitieux et le plus emblématique de ce Plan de Mobilisation initié par la région et le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF). Ce métro automatique circulant à 40 km/h sur un réseau d'environ 60 kilomètres propose avec une quarantaine de stations une desserte fine des territoires de la zone dense et de développement de l'Ile-de-France, en conformité avec le nouveau SDRIF (schéma directeur de la région Ile de France). Il recherche un maillage systématique avec les infrastructures de transport en commun existantes en privilégiant les zones d'ores et déjà densément peuplées et mal desservies pour les déplacements de banlieue à banlieue

La Rcade du Grand Paris est avant tout présentée comme le support du développement économique et urbain de ce territoire tel que voulu par l'Etat : il s'agirait d'une liaison rapide de pôle à pôle et reliant tout particulièrement les 8 grands pôles de développement identifiés par l'Etat. Sur ce réseau de 155 kilomètres et comportant une quarantaine de gares nouvelles inter distantes en moyenne de 3 à 4 kilomètres, ce métro automatique proposerait une vitesse commerciale de l'ordre de 65 km/h.

Ainsi, ces deux projets de rocade relèvent d'intentions assez différentes : le premier s'efforce de répondre à des besoins criants existants tout en anticipant les développements futurs.

L'autre détermine des pôles de développement futurs et dessert corrélativement certaines zones peuplées aujourd'hui mal pourvues.

Zoom sur Nanterre et ses abords

Les projets Arc Express et Rcade du Grand Paris sont tous deux présentés en souterrain autour de La Défense.

La Rocade Grand Paris comprend une ligne reliant une gare située à Cœur Transport à La Défense, une gare à la Folie et une située entre Rueil 2000 et les Guillaumes. C'est autour de ces trois gares que s'appliquerait demain la taxe sur la plus-value immobilière devant contribuer au financement du projet de rocade.

Le dossier du débat public Arc Express propose deux scénarii :

- soit une ligne passant par la place de Belgique à la Garenne-Colombes avec une gare à la Folie ou Nanterre-Préfecture
- soit une ligne ne desservant pas Nanterre avec une gare à La Défense.

Toutefois, la Région a récemment présenté une proposition de complémentarité entre les projets Arc Express et Rocade Grand Paris amenant à définir notamment l'arc sud-ouest :

- dans le scénario de la gare aux Groues le tracé complémentaire desservirait ensuite la cité administrative et la place de la Boule.

Dans le scénario de la gare à La Défense, le tracé complémentaire desservirait la place des Bergères, le théâtre des Amandiers et la place de la Boule.

Enfin, les architectes de l'Atelier du Grand Paris proposent affirment la nécessité d'engager des actions urgentes pour améliorer les conditions de transport et proposent un schéma préconisant une couverture large des territoires desservis, l'interconnexion de tous les modes et la valorisation des infrastructures existantes tout en complétant ces réseaux par les liaisons aujourd'hui manquantes principes largement partagés par Paris Métropole. (Voir annexe 3).

1.2/ Le prolongement du RER E à l'ouest

Rappel des objectifs annoncés du projet

Ce troisième projet en cours de débat public a deux objectifs principaux :

- l'amélioration de la desserte du secteur de Mantes et de cette partie des Yvelines ;
- la dé-saturation du RER A.
- le renforcement des dessertes de la Défense.

Pour ce faire, le projet soumis au débat consiste à prolonger le RER E en tunnel entre son terminus actuel à Paris Saint-Lazare jusqu'à La Défense puis de le prolonger en aérien en empruntant les voies longeant la RD 914 à Nanterre et le raccordement aux grandes lignes Paris-Normandie au niveau du Pont de Rouen pour ensuite poursuivre jusqu'à Mantes-la-Jolie.

Zoom sur Nanterre et ses abords

Le projet prévoit deux gares importantes à Nanterre-la Folie et La Défense puisque selon le projet présenté toutes deux accueilleront 1 train toutes les 3 minutes en heure de pointe vers Paris (autant qu'à Nanterre Préfecture) et 1 train toutes les 10 minutes à l'heure de pointe vers Mantes-la-Jolie.

2/ Position de la Ville de Nanterre sur ces 3 projets soumis au débat public

Le conseil municipal se félicite que la question des transports dans la métropole soit enfin soulevée et mise publiquement en débat. Alors que des millions de Franciliens transitent chaque jour par la capitale pour se rendre à leur travail, avec les difficultés que nous connaissons tous, les projets de transport proposés au débat reconnaissent enfin la nécessité cruciale d'organiser des transports qui relient les banlieues entre elles, soient en contournant Paris (pour les réseaux Grand Paris et Arc Express) soit en proposant une liaison rapide qui mette directement en lien l'Est et l'Ouest de la métropole (RER E).

Il était grand temps que les instances responsables réfléchissent à un réseau de transport métropolitain qui réponde aux enjeux actuels : réduire les temps de transport de chacun ; disposer d'un réseau de transport en

commun suffisamment incitatif, tant dans sa fonctionnalité que dans son prix, pour réduire l'usage de la voiture ; ne pas pénaliser encore davantage les habitants de grande couronne.

Il revient donc au conseil municipal de se prononcer sur ces trois projets de transport.

Ces trois projets de transport à fort impact sur notre territoire nécessitent que notre conseil municipal se positionne sur leurs incidences pour Nanterre et sur les adaptations qu'il souhaite voir étudiées ou prises en compte lors de la poursuite de l'élaboration de ces projets.

Sur le projet de prolongement d'Eole :

- Nanterre est consciente de la nécessité d'améliorer l'accès des populations de la région de Mantes à la zone dense parisienne et ne peut que se montrer solidaire à cet égard.
Mais force est de constater que le projet présenté, avec sa gare aux Groues (essentiellement technique) à quelques centaines de mètres de la gare de la Défense apporte peu d'améliorations aux besoins de déplacements des nanterriens et des usagers de notre territoire, si ce n'est un relatif décongestionnement du RER A. Toutefois ce projet pourrait avoir un intérêt réel pour notre territoire en terme de desserte si la gare nanterrienne d'Eole était localisée vers le pont de Rouen. C'est pourquoi la Ville demande que soit étudiée une possibilité d'implanter cette gare au Pont de Rouen afin de doter le nord-ouest de Nanterre (14 000 emplois en comptant la zone d'activité des Hautes-Pâtures, la zone d'activité du Petit Nanterre et l'Université, et les 9 000 habitants du Petit Nanterre), d'une gare métropolitaine.
En outre la Ville demande que le projet de tramway T1 soit explicitement affirmé et accéléré dans sa réalisation pour assurer une desserte efficace du Petit Nanterre, en direction de la place de la Boule.
- En revanche il est susceptible de grever un peu plus le territoire avec des ouvrages ferroviaires supplémentaires en aérien : voies de retournement et zone de garage des trains, saut de mouton au pont de Rouen. Des nuisances supplémentaires sont également à craindre avec l'augmentation du nombre de trains traversant le territoire (déjà plus de 1000 aujourd'hui).

En conséquence notre commune ne peut accepter ce projet que si des dispositions sont prises pour non seulement intégrer au mieux ces nouvelles infrastructures mais également pour réduire les impacts des infrastructures existantes.

Les nouveaux investissements sur les infrastructures ferroviaires devront être l'occasion de réduire les dysfonctionnements urbains générés par ces ouvrages et leurs flux

Le prolongement d'Eole est le seul des trois projets passant en aérien à Nanterre. Or, l'objectif de mieux l'intégration de cette infrastructure sur le territoire communal n'a pas été un objectif pris en compte dans le projet actuel. Au regard de ses impacts environnementaux (nuisances sonores, pollution électromagnétique, coupures urbaines isolant le Petit Nanterre et les Groues du reste de Nanterre), la Ville demande que des études et des simulations financières soient menées afin de proposer un projet permettant :

- de traiter l'impact sonore du franchissement de la Seine dont l'un des ponts a encore un tablier métallique ;
- de définir un projet de connexion entre les grandes lignes et le réseau de la Folie limitant au minimum les impacts sur Nanterre et participant à réduire la largeur des infrastructures qui isolent le Petit Nanterre de l'Université ;
- d'améliorer les conditions de passage de l'avenue de la République sous le réseau ferroviaire en étudiant un élargissement entre culées des ponts ferroviaires au-dessus de cette avenue, intégrant le passage du tramway T1 ;
- de transformer le talus isolant aujourd'hui l'Université des Groues et du Petit Nanterre afin de multiplier et élargir les perméabilités (en particulier au niveau des rues Noël Pons et François Hanriot) et de participer ainsi à une meilleure intégration urbaine du faisceau constitué de ces voies ferrées et de la RD 914 ; par exemple, le raccordement ferroviaire entre le faisceau de Nanterre et le groupe V de Paris

Saint-Lazare qui délimite l'île ferroviaire au nord doit faire l'objet d'un traitement en vue de supprimer la coupure urbaine qu'il génère entre les Groues et le Petit Nanterre.

- de minimiser au maximum les impacts des voies de retournement et de garage que nécessite Eole sur le territoire de Nanterre, notamment en étudiant un scénario d'enfouissement des voies de retournement.

Nanterre tient par ailleurs à attirer l'attention sur la situation de saturation du « réseau normand » au-delà du Pont de Rouen

Demain, RER E et grandes lignes Paris-Normandie se rejoindront à Nanterre au Pont de Rouen, accroissant un peu plus le nombre de trains actuels traversant le territoire (plus de 1 000 chaque jour). La robustesse du réseau de Paris Saint-Lazare traversant Nanterre est ici en jeu : en l'absence d'études fiables sur le sujet (celles-ci sont en cours de réalisation par RFF et les résultats ne seront connus que courant 2011), de la prise en compte de l'ensemble du trafic y compris fret circulant sur ces voies, et des scénarii de passage des lignes grande vitesse vers la Normandie, la Ville ne peut pas considérer qu'en l'état, l'ensemble des impacts du prolongement du RER E soit pleinement mesuré.

A cet égard, il convient de souligner que la tenue de ces débats publics en l'absence d'éléments relatifs à un autre projet majeur à l'étude qu'est le projet de ligne à grande vitesse Paris Normandie constitue une lacune dommageable au sérieux des analyses menées.

S'agissant des deux projets en rocade, on ne peut que se réjouir sur le principe de chercher à répondre aux besoins de déplacements de banlieue à banlieue sans passer par Paris.

Ainsi, le territoire nanterrien est correctement desservi pour les déplacements vers Paris mais l'offre pour les déplacements à l'intérieur du département est très insuffisante, comme le montre par exemple les écarts sur les taux de déplacements respectivement effectués en automobile. (voir annexe 5).

Mais d'une manière générale, la ville est très réservée sur les propositions ressortant des 3 projets de concentrer davantage de flux et de moyens de dessertes sur le quartier d'affaire de la Défense et sur Cœur Transport en particulier. Cela semble totalement déraisonnable tant en termes de fonctionnalités qu'en terme de sécurité. Ce n'est pas non plus la meilleure manière de générer un développement urbain harmonieux pour l'ensemble du territoire de l'opération d'intérêt national. La proposition complémentaire Arc Express formulée par le STIF le 15 novembre 2010 est très intéressante sur ce point car elle ouvre la possibilité d'inscrire une gare dans le secteur de la Boule, et une gare soit à la Cité administrative, soit au rond-point des Bergères.

La ville rappelle par ailleurs que le SIEP, constitué entre les communes de la Garenne Colombes, Courbevoie, Suresnes, Rueil et Nanterre cherche actuellement à élaborer une stratégie partagée de développement de ce territoire.

En particulier ce syndicat confronte actuellement ses problématiques de déplacement aux propositions relevant des 3 projets de transport soumis au débat public et cherche à élaborer des préconisations communes à faire prendre en considération pour la suite des études.

Sur le projet Arc Express :

- **La Ville est favorable à la desserte fine de banlieue à banlieue que proposent la Région et le STIF ; l'Arc Nord entre Nanterre et le Carrefour Pleyel/Stade de France permettrait de relier le territoire nanterrien à une importante zone d'emplois (la Plaine Saint-Denis) Le gain de temps entre la boucle nord des Hauts-de-Seine et le Carrefour Pleyel serait de 10 minutes De même ce projet améliorerait sensiblement les liaisons des territoires aux abords de la Défense avec l'aéroport Roissy-CDG, ce qui est une nécessité, ces liaisons étant très insuffisantes aujourd'hui.**
- Plus précisément, **la Ville soutient le tracé passant par Nanterre, et s'arrêtant à la Folie (dans le dossier initialement soumis au débat), et préconise le retrait du tracé passant par La Défense pour les raisons indiquées plus haut**

- **Le tracé complémentaire proposé par la Région pour l'Arc Ouest** (en date du 15 novembre 2010), desservant Nanterre par une station à la Cité administrative ou une station au théâtre des Amandiers puis place de la Boule, **est fortement soutenu par la Ville**. Il assure la desserte de quartiers n'ayant pas accès aux transports lourds (, Parc Sud, Champs-Pierreux Mont-Valérien, place de la Boule), et renforce un axe nord-sud en direction de Rueil structuré par des équipements à rayonnement important (Préfecture, Conseil Général, Tribunal, Université Paris X, Théâtre des Amandiers, Hôtel de Ville).
- En complément de l'Arc Ouest, la Ville rappelle **qu'il est nécessaire de développer un réseau structurant de desserte locale fine**, qui permette par exemple un rabattement vers La Défense (entre la Boule et La Défense par exemple). A ce titre, le prolongement du tramway T1 au moins jusqu'à Nanterre est indispensable et urgent.
- Enfin, la Ville soutient le projet Arc Express car il s'appuie sur un diagnostic approfondi des besoins de la population francilienne, et repose sur une stratégie de développement territorial exprimé dans un document partagé par les collectivités locales, à savoir le projet de SDRIF.

Sur le projet de Rcade Grand Paris :

- La Ville reconnaît la **nécessité d'une desserte rapide entre La Défense et l'aéroport de Roissy-CDG**.
- Cependant, ce projet présente l'**inconvenient majeur de proposer des distances entre les stations qui sont bien trop importantes pour assurer une desserte appropriée des territoires** (3 à 4 km) et répondre aux besoins des populations. La question du maintien ou pas de la gare de la Folie (trop proche de La Défense par rapport aux objectifs du Grand Paris) n'emporte l'adhésion de la Ville car n'est pas constitutive d'une réelle desserte des populations. D'ailleurs, Nanterre ne disposerait en outre que de la gare des Guillaumes à la limite de Nanterre et de Rueil.
- La stratégie de développement sur laquelle s'appuie le Grand Paris semble empirique, car il ne s'appuie pas sur un document cadre, issu d'une réflexion partagée et approfondie à l'image du travail réalisé pour l'élaboration du projet de SDRIF.
- **Le plan de financement est très peu défini**, et table sur les plus-values immobilières, ce qui est incertain et pervers car de nature à amplifier le phénomène et non à le combattre, et sur un important recours à l'emprunt. A cet égard Nanterre se réfère aux réflexions développées par Paris Métropole et qui préconise de compléter les modalités de financement en unifiant par le haut le versement transport des entreprises.
- **La Ville s'inquiète des délais très courts (18 mois) demandés par la Société du Grand Paris pour l'élaboration de Contrats de Développement Territorial (CDT)** entre l'Etat et les collectivités dans les périmètres de développement définis autour des futures gares de la Rcade. En effet, ces délais sont jugés insuffisants pour permettre l'élaboration de véritables projets de territoire par les collectivités. En cas de non respect de ces délais, la Société du Grand Paris resterait alors le seul maître d'ouvrage des aménagements autour des gares du Grand Paris, ce qui constituerait une atteinte aux prérogatives des collectivités. Cette hypothèse est à refuser absolument. La Ville préconise donc, à l'instar de la Région, une modification législative du principe des CDT car ceux-ci remettent gravement en cause les compétences des collectivités (ils s'imposeraient aux PLU). En outre, ils feraient peser sur ces dernières des charges financières d'aménagement qu'elles n'auraient pas décidées.
- **La ville souhaite également que des garanties soient apportées pour que l'exploitation du métro Grand Paris relève bien d'une mission de service public.**

Sur la complémentarité des projets entre eux :

- La Ville demande que soit entendu par la Société du Grand Paris le souhait de voir le **STIF pleinement associé comme maître d'ouvrage de ce projet** ;
- Le **SDRIF doit asseoir la pertinence de la cohérence des différents projets. Il doit donc être rapidement approuvé**, afin de permettre le développement des projets soumis au débat et les synthèses qui se révéleront nécessaires au titre de la cohérence d'ensemble.
- Enfin, il paraît inéluctable pour des motifs de cohérence globale et de réalisme financier que ces 2 propositions de rocade fassent l'objet d'une démarche de synthèse dans la perspective d'une élaboration unifiée des projets

Ceci exposé,

LE CONSEIL

Vu le Code général des collectivités territoriales et notamment l'article L2121-29,

Vu la loi n°2010-597 relatif au Grand Paris, promulgué le 5 juin 2010

Vu la délibération du 18 juin 2009 n° CR 75-09 du Conseil Régional d'Ile-de-France relatif à la mise en œuvre et au financement du plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France,

Vu la délibération du conseil municipal de Nanterre du 23 novembre 2007 relatif à l'avis de la Ville sur le projet de SDRIF,

Vu les dossiers des débats publics relatifs aux projets de prolongement du RER E, d'Arc Express et de la Rocade Grand Paris,

Vu l'avis des commissions concernées,

Vu la note explicative de synthèse présentant l'exposé des motifs,

Considérant,

- que la saturation des infrastructures ferroviaires à Nanterre exige une meilleure articulation du projet de prolongement du RER avec les autres projets de transports lourds (voyageurs et fret) et notamment la LGV Paris-Normandie et les lignes en rocade (Arc Express et rocade Grand Paris),
- que l'enjeu fort pour une métropole durable et solidaire est d'améliorer l'accès vers la métropole pour tous,
- la nécessité que les nouveaux investissements sur les infrastructures ferroviaires soient l'occasion de résoudre les dysfonctionnements territoriaux générés par ces ouvrages et leurs flux,

Le rapporteur entendu,

Sur proposition de monsieur le Maire,

DELIBERE

Article 1 : Se félicite de l'existence de nouveaux grands projets de transports en Ile-de-France afin de rattraper le retard considérable qui a été pris dans ce domaine et de répondre enfin à la demande d'une nette amélioration des déplacements dans la métropole francilienne, en particulier de banlieue à banlieue.

Article 2 : Considère que le projet de prolongement du RER E n'a réellement d'intérêt pour la ville de Nanterre que s'il améliore la desserte de toute une partie de son territoire sans engendrer des nuisances supplémentaires dans un secteur fortement marqué par la concentration d'infrastructures routières et ferroviaires.

Article 3 : Demande que soit mise à l'étude l'implantation d'une gare du RER E au Pont de Rouen afin de doter le nord-ouest de Nanterre d'une gare métropolitaine connectée au T1, et de désenclaver le quartier du Petit Nanterre.

Article 4 : Emet des réserves sur le fait que les trois projets en débat proposent de nouvelles gares au cœur du quartier d'affaires de La Défense, alors que ce dernier connaît déjà une très forte concentration de tous les réseaux de transports et que les besoins de transports à venir dans cette partie de l'ouest parisien se situent en dehors du quartier d'affaires, en particulier aux Groues et aux Guillaeraies.

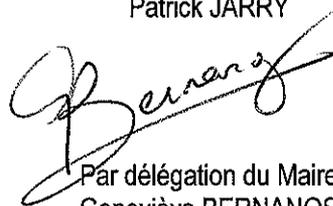
Article 5 : Emet un avis favorable sur le projet Arc Express dans son objectif d'une nette amélioration des déplacements de banlieue à banlieue, soutient la proposition de tracé passant par Nanterre, et soutient très fortement la proposition de tracé en date du 15 novembre comportant deux stations à hauteur du Théâtre des Amandiers et de la Place de la Boule.

Article 6 : Exprime son intérêt pour le projet de Métro Grand Paris dans son objectif de relier entre eux les principaux pôles de vie et d'activité de la métropole francilienne, de désenclaver des territoires de la banlieue actuellement sous équipés, mais exprime de fortes réserves sur des modalités de financement pouvant entraîner un effet de spéculation foncière et immobilière.

Article 7 : Partage l'avis du syndicat Paris Métropole sur la nécessité de ne pas opposer les projets Arc Express et Métro Grand Paris, mais bien de rechercher leur rapprochement, leur articulation et leur complémentarité, en particulier sur les financements.

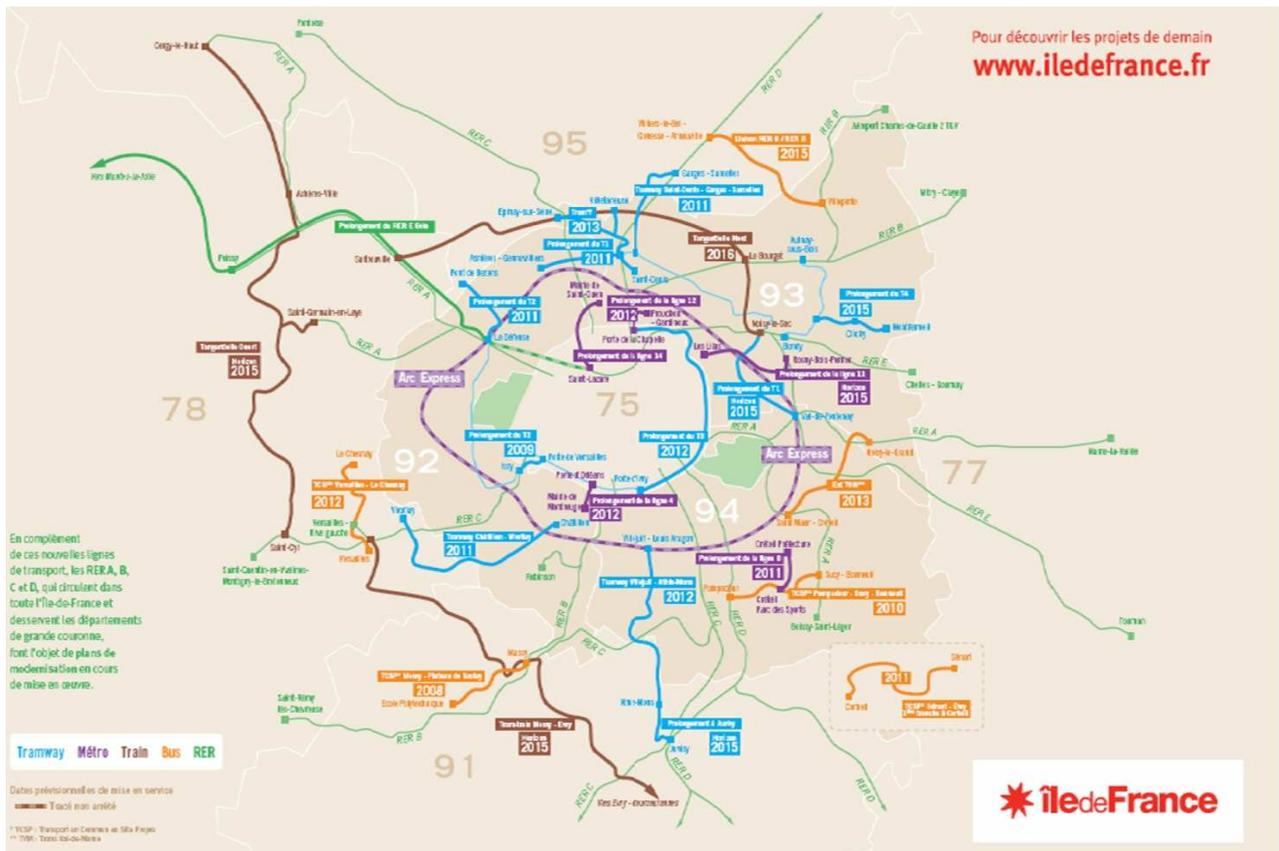
Article 8 : Exprime l'exigence majeure d'un dialogue entre la Ville de Nanterre et les porteurs des quatre projets qui concernent notre territoire (RER E, Arc Express, Métro Grand Paris, Ligne à Grande Vitesse Paris-Normandie), tant sur les tracés, itinéraires, et implantation des gares que sur leur impact environnemental et leur réalisation.

Et les membres présents ont signé après lecture
Suivent les signatures,
Pour copie conforme,
Le Maire
Patrick JARRY

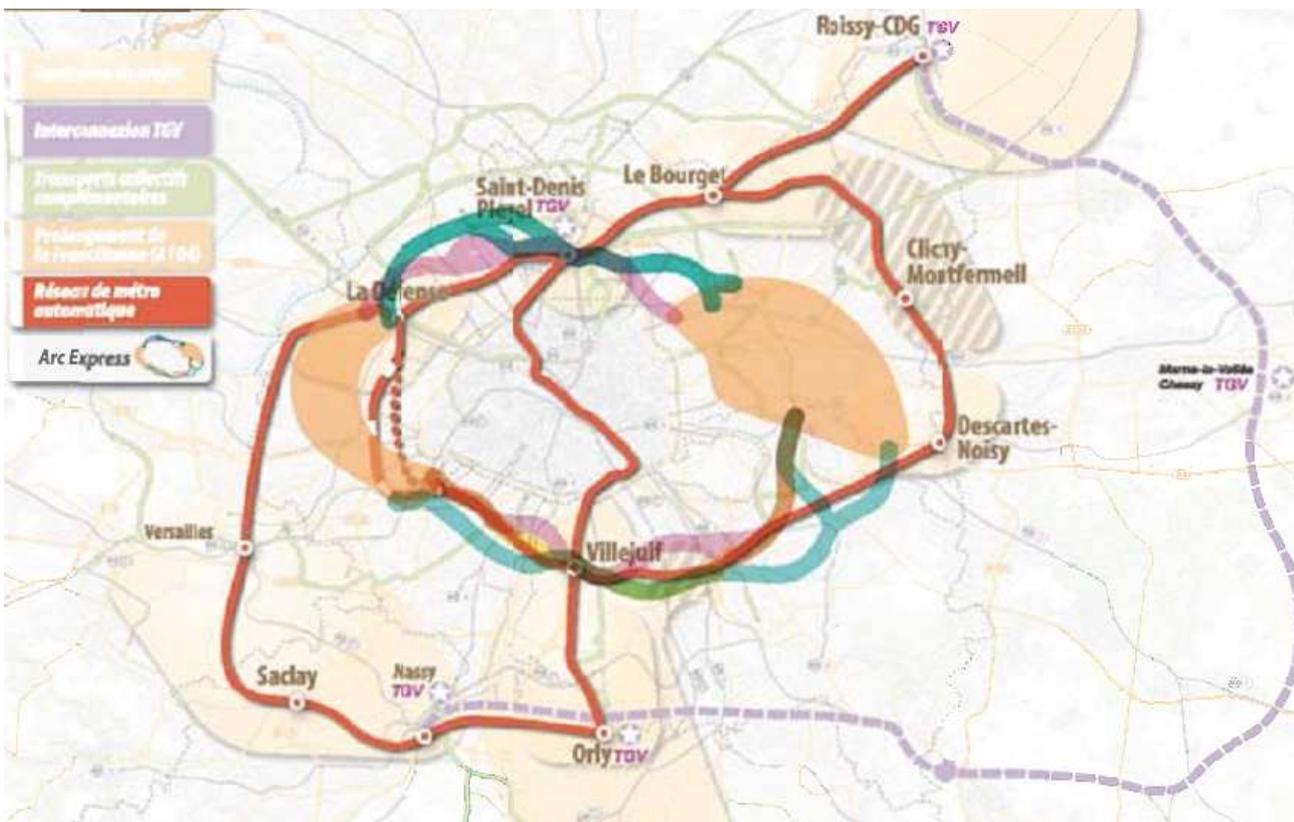


Par délégation du Maire
Geneviève BERNANOS
Directrice de l'Aménagement et du Développement

Annexe 1 : projets de développement des transports en commun d'Ile-de-France



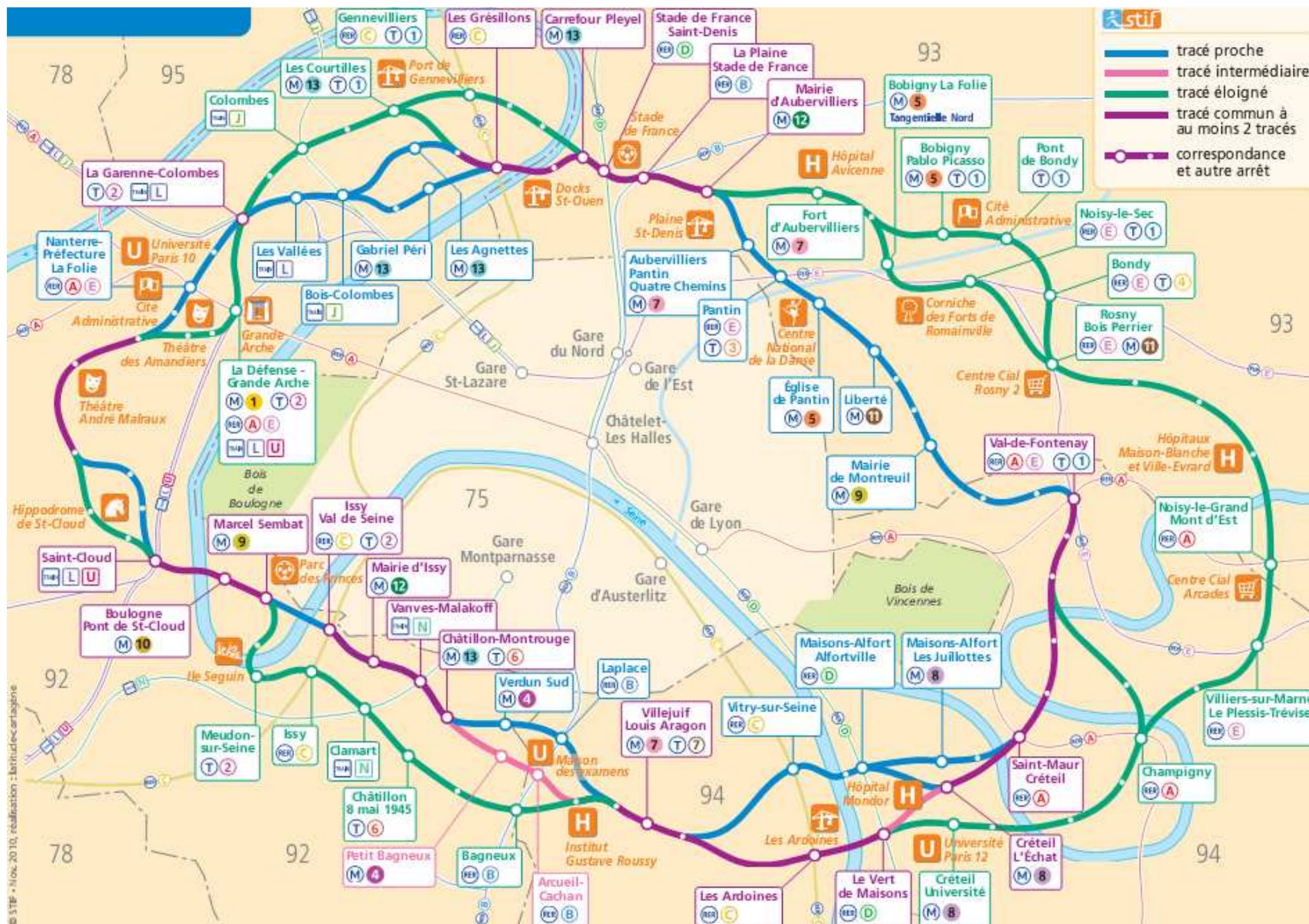
Annexe 2 : Arc Express et le réseau de transport du Grand Paris ; source STIF (2010), *Arc Express, Débat public sur le métro de rocade, Dossier du Maître d'ouvrage, Cahier central*, p.71



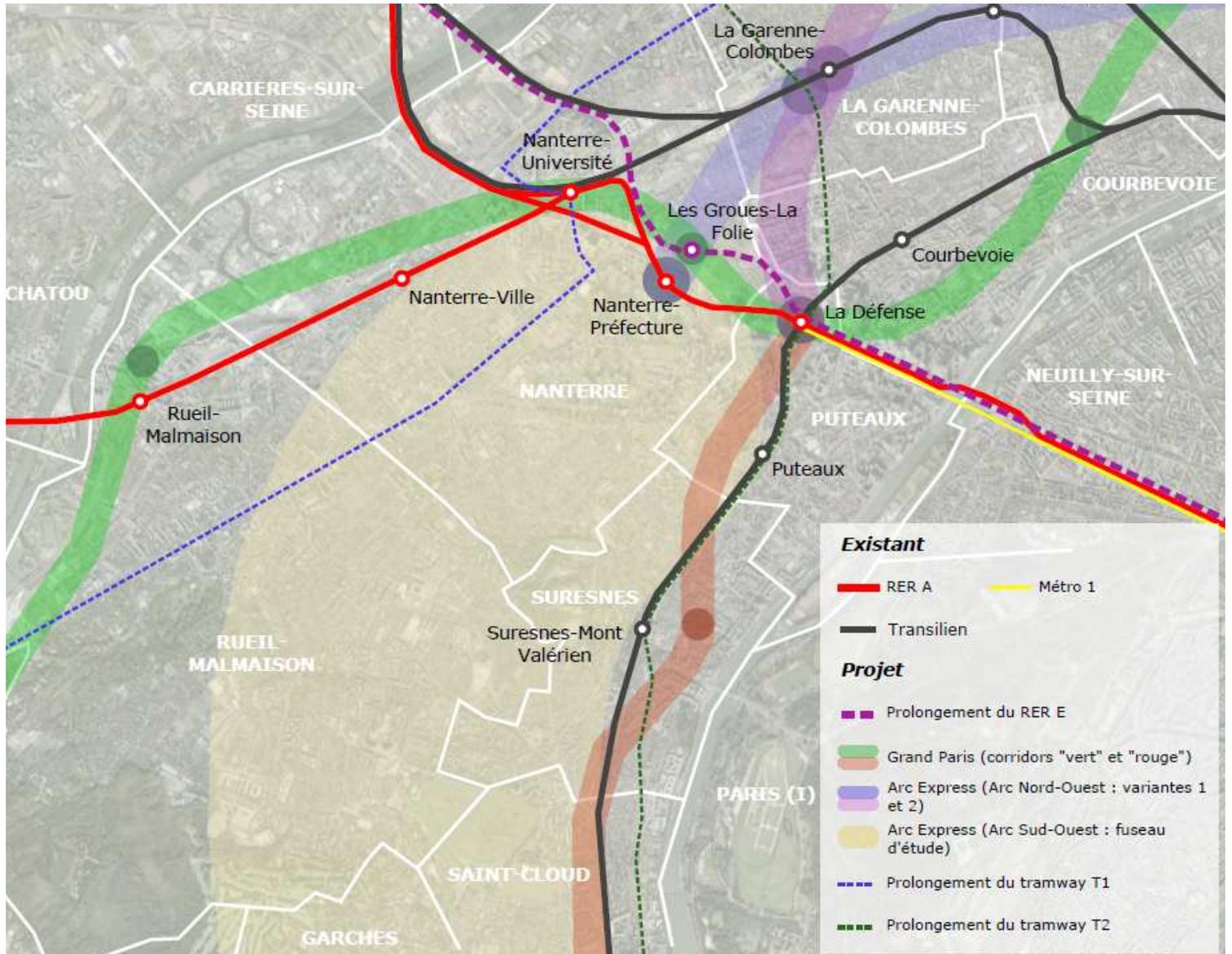
Annexe 3 : propositions de l'Atelier du Grand Paris ; ligne grande vitesse et rocade de première couronne dissociées



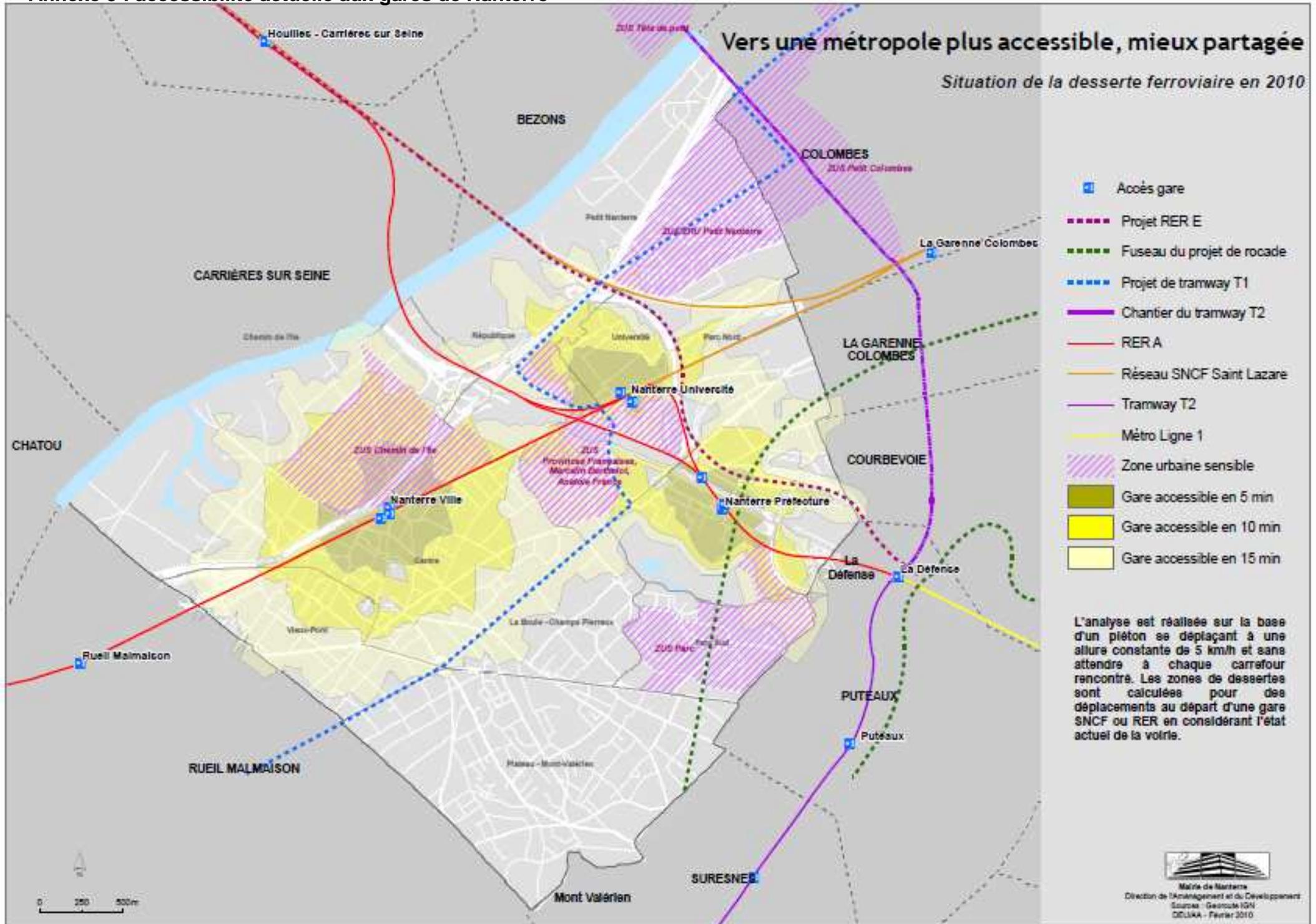
Annexe 4 : proposition de complémentarité entre Arc Express et la Rocade du Grand Paris formulée par la Région le 15 novembre 2010 pour la première couronne



Annexe 4 : zoom sur Nanterre et ses abords



Annexe 5 : accessibilité actuelle aux gares de Nanterre



► Débat public sur le projet de prolongement du RER E à l'ouest

1^{er} octobre - 19 décembre 2010

Cahier d'acteur n°20



La Commission particulière du débat public sur le projet de prolongement du RER E publie les contributions des acteurs institutionnels, sous forme de cahiers d'acteurs. Elle s'assure que ces contributions respectent les règles qu'elle a fixées et qui sont rappelées sur le site Internet www.debatpublic-rer-e.org. Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

► Pour Nanterre, répondre aux enjeux de mobilité pour une ville équilibrée et durable

Des besoins de déplacements régionaux comme locaux

- 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. Néanmoins les conditions de voyage en heures de pointe sont dégradées, associées à des rabattements en bus vers les gares depuis les quartiers parfois peu performants.
- Avec des modes de vie et des besoins qui ont évolué, ce réseau ne suffit plus à répondre à une demande de déplacements variée, car l'enjeu consiste à pouvoir se déplacer facilement d'un point à un autre de la ville comme de banlieue à banlieue, tout en disposant de liaisons performantes avec Paris.
- 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.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



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

Un territoire marqué par d'importantes coupures urbaines

Nanterre subit depuis de nombreuses années les conséquences d'une situation stratégique en première couronne de Paris et à proximité du pôle d'affaires de La Défense : la multiplicité des infrastructures dédiées aux transports représente autant de coupures qui mobilisent un vaste foncier et qui ont fractionné la ville en de nombreuses enclaves.

1 000 trains et RER par jour traversent Nanterre.
Plus de 40 000 voitures y passent aux heures de pointe.
10 % du territoire est occupé par les infrastructures.
Plus de 50 % des navettes domicile-travail entre Nanterre et l'ouest parisien (hors Paris) se font en voiture.

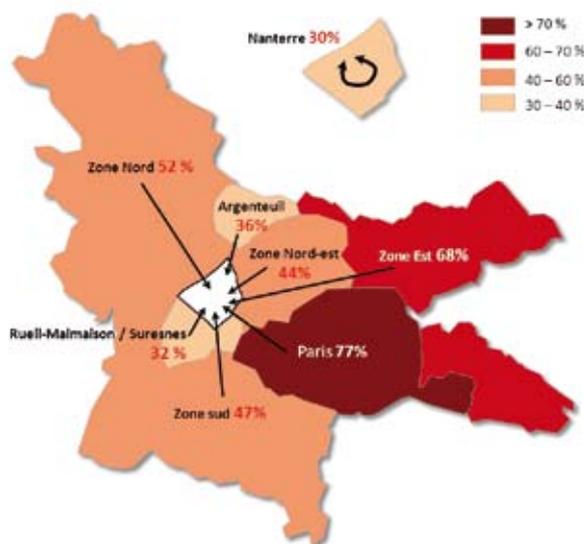
Oui au prolongement du RER E mais pas au détriment de la qualité de vie des Nanterriens

Les défis et enjeux portés par la Ville

Le désenclavement des quartiers de Nanterre et l'amélioration des liaisons sont une priorité pour la commune : les projets urbains et toute nouvelle infrastructure de transport envisagée sur le territoire doivent aujourd'hui participer à recoudre la ville, rééquilibrer les quartiers et offrir plus de mixité dans les fonctions (habitat, bureaux, équipements...).

La ville soutient le projet du RER E, notamment pour délester le RER A et renforcer l'accès à Paris depuis le Mantois et plus généralement l'ouest de la métropole. Cependant, Nanterre reste très attentive aux conditions de passage du RER E sur son territoire.

Pourcentage des navettes domicile-travail vers Nanterre effectuées en transports en commun (INSEE 2006)



Ville-préfecture et deuxième commune des Hauts-de-Seine, Nanterre souhaite penser le développement des grands projets de transports en répartissant plus intelligemment l'offre sur son territoire et autour de La Défense, pour plus d'équité sociale, et en améliorant des infrastructures qui depuis trop longtemps impactent son territoire.

Premier projet soumis au débat, le RER E dont l'utilité régionale est incontestable, propose un dossier qui semble à la municipalité très discutable sur de nombreux aspects. Choix techniques, accessibilité, consommation foncière, nuisances environnementales ; sur ces quatre volets les élus de Nanterre s'interrogent sur les choix proposés, et entendent soumettre des contre-propositions qu'ils souhaitent pouvoir discuter et développer avec les maîtrises d'ouvrage et l'ensemble des partenaires de la Ville.

Le prolongement d'Eole ne peut se faire au dépend de la qualité de vie des habitants et de leur environnement. Des éléments clé du dossier RER E doivent être modifiés, réévalués ou approfondis et articulés aux études des projets Arc Express, Grand Paris, TGV et fret, afin de donner au projet RER E les fondements locaux d'une solidarité que la Ville défend pour un développement harmonieux de l'ouest parisien.

Patrick Jarry, maire de Nanterre

De fortes attentes de la Ville face au dossier du débat public

Le franchissement ferroviaire de la Seine pourra-t-il supporter l'accroissement du trafic ?

Le raccordement du RER E aux voies des grandes lignes Paris-Normandie au niveau du Pont de la Morue engendrerait une circulation de trains supplémentaires sur une voie ferrée commune en 2 x 1 voie. Nanterre s'interroge sur la capacité de ce pont à supporter le trafic ainsi programmé (Transilien, RER E, trains express Normandie), en considérant par ailleurs les hypothèses d'augmentation du nombre de rames du RER E les années suivantes.

Pour estimer cette capacité, Nanterre demande à ce que soit pris en compte le projet de ligne à grande vitesse Paris-Normandie.

Par ailleurs, la question de la vitesse des trains n'est pas évoquée : quelle sera-t-elle sur le Pont de la Morue alors qu'un saut-de-mouton et la courbe du faisceau ferroviaire à Nanterre obligeront certainement les trains à ralentir bien avant d'atteindre la gare de La Folie ?

Enfin, la restructuration des infrastructures avec le raccordement du RER aux voies de Paris Saint-Lazare ne doit pas obérer la possibilité de remettre en service les embranchements ferrés fret du secteur des Papeteries et du secteur Peugeot au Petit Nanterre. Ce sujet n'est pas évoqué dans le dossier.

Améliorer l'intégration urbaine des infrastructures ferroviaires du RER E qui traverse Nanterre

Le raccordement au réseau grandes lignes Paris-Normandie après la gare de La Folie est envisagé au niveau du Pont de Rouen via un nouveau viaduc ou passage en souterrain avec une très longue trémie. Sur ce site très bruyant dont la Ville demande l'amélioration depuis de nombreuses années, un ouvrage de type 'saut-de-mouton' achèverait d'enclaver le Petit Nanterre. La Ville exige que soient étudiées une solution améliorant les impacts de cet ouvrage et participant à développer les liens de part et d'autre.

En outre, les infrastructures ferroviaires en talus entre La Folie et le Pont de Rouen doivent faire l'objet d'un traitement en vue de leur amélioration, ce qui ne figure pas au Dossier du débat.

► Ne pas concentrer la future desserte du RER E dans le secteur déjà très bien desservi de Nanterre-Préfecture

Nanterre serait desservi par le RER E via une nouvelle gare sur le site de La Folie, un large faisceau ferroviaire à moins d'1 km en arrière de La Défense. Cette perspective inquiète pour deux raisons.

- Une gare Eole à La Folie n'améliorera pas la desserte de Nanterre (site voisin de la gare de Nanterre-Préfecture) et contribuera à concentrer toujours plus les flux sur La Défense aux dépens de secteurs qui resteront enclavés (Petit Nanterre, Bords de Seine, Plateau-Mont Valérien).
- Le site doit accueillir un espace pour le retournement de trains supplémentaires permettant d'assurer une fréquence de 22 trains en heures de pointe sur le tronçon du RER E compris entre les gares de La Folie et Magenta. Dans le cadre des perspectives d'évolution du secteur des Groues-La Folie, l'impact des nuisances sonores engendrées par ce fonctionnement doit être très finement évalué.

► Des emprises ferroviaires toujours plus importantes, accentuant les coupures urbaines

Les conditions d'exploitation du RER E telles qu'exposées dans le Dossier du débat public auraient pour conséquence la mobilisation d'un vaste foncier.

- Dans le secteur de la Folie (reprise de l'ensemble du faisceau ferré pour le retournement des trains) : Nanterre souhaite que l'hypothèse d'un traitement du retournement des trains en souterrain sous La Défense soit étudiée en toute transparence.
- Sur l'îlot ferroviaire : le site accueillerait le garage des trains en heure creuse, ce qui remet en cause le potentiel de mutation de ce périmètre accueillant des bâtiments à l'intérêt architectural remarquable.
- Sur la phase chantier, aucun élément n'est apporté sur les nuisances qui en découleront, alors qu'il y a tout lieu de supposer que le site de La Folie pourrait être utilisé comme base arrière du tunnelier.

La mobilisation excessive de terrains affectés au passage du RER E serait autant de foncier supplémentaire non utilisable pour une urbanisation future. Nanterre demande qu'un bilan des surfaces affectées au foncier du RER E soit établi pour toutes les hypothèses envisagées.

Une gare d'Eole au Pont de Rouen, une nouvelle porte d'entrée pour le nord de Nanterre

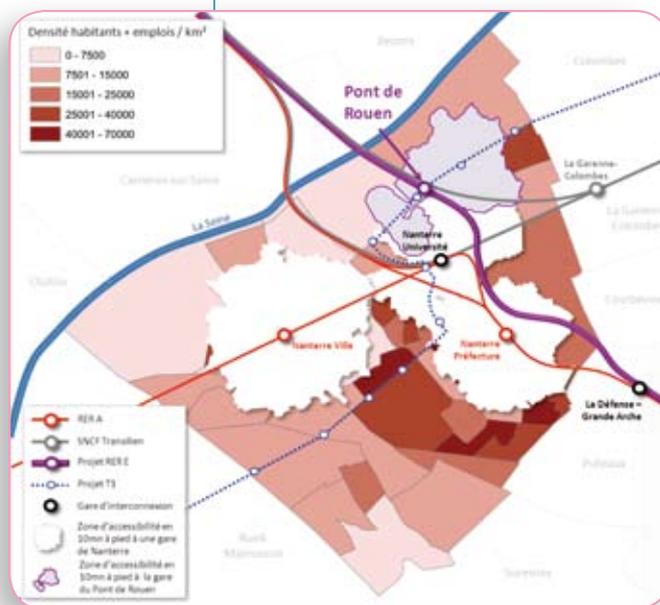
Afin que le prolongement d'Eole ait des retombées locales et accompagne de nouvelles dynamiques urbaines, la Ville estime que l'implantation d'une gare dans le secteur du Pont de Rouen pourrait répondre aux problématiques spécifiques du nord de Nanterre. Cette hypothèse n'a pas été correctement étudiée et ne figure pas dans le Dossier du débat public.

► Un rééquilibrage de la desserte en faveur du nord-ouest de Nanterre.

C'est tout le quartier du Petit Nanterre (une zone enclavée de 9 000 habitants avec une opération en cours de rénovation urbaine, un hôpital) et une zone d'emplois en bords de Seine (les Hautes-Pâtures, plus de 6 000 emplois) qui se retrouveraient désenclavés, la gare offrant par la même occasion un accès par le nord au campus universitaire. La fréquence de la desserte serait de 6 trains par heure en période de pointe, avec la possibilité d'augmenter cette fréquence par la suite.

► La réduction des nuisances

Une gare en surface au Pont de Rouen permet d'opter pour un ouvrage réduit de raccordement des voies du RER à celle du groupe V ('saut-de-mouton court') entre l'A86 et la Seine, minimisant l'impact de l'infrastructure.



La desserte actuelle en transport lourd à Nanterre et l'implantation d'une gare au Pont de Rouen.

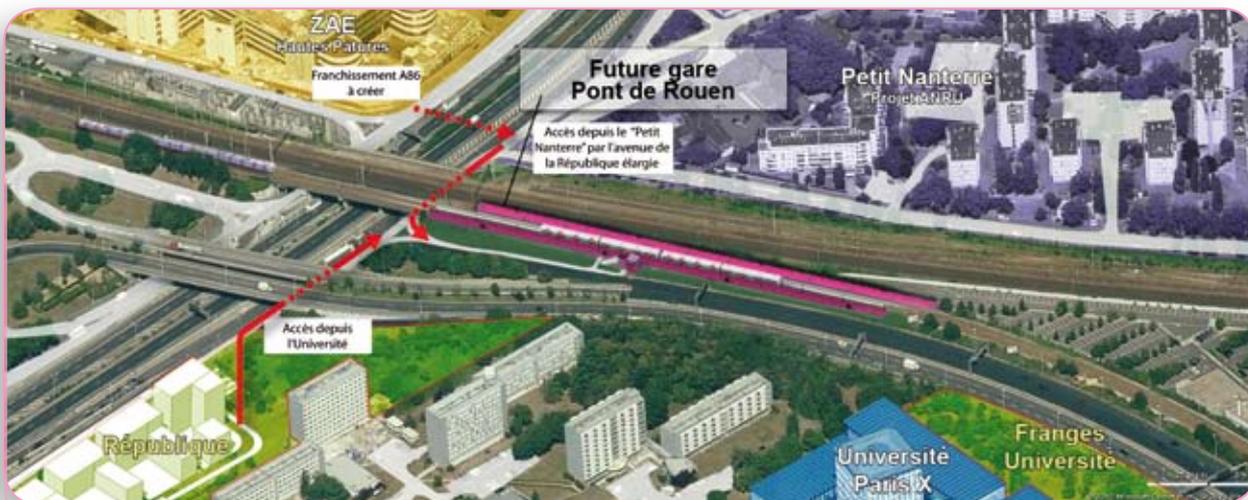
► Un pôle intermodal

Le RER E au Pont de Rouen, c'est une correspondance directe avec le T1 prolongé, et un point de rabattement des lignes de bus locales.

Plus généralement, la future gare doit participer à articuler les projets RER E, Arc Express/Grand Paris et LGV Paris-Normandie, pour cesser l'hyperconcentration sur La Défense et structurer un réseau qui réponde le mieux aux besoins de mobilité.

► Une gare, un projet urbain

Le désenclavement du Petit Nanterre peut se faire grâce à un réaménagement du Pont de Rouen et une restructuration de son environnement. La municipalité réaffirme l'urgence à lancer des études en ce sens, l'ouvrage étant riverain du quartier du Petit Nanterre, de la ZAC Seine-Arche et du campus Paris Ouest la Défense Nanterre.



Proposition d'implantation de la gare Eole au Pont de Rouen

Une gare au Pont de Rouen : une meilleure répartition de l'offre de transports à Nanterre et le moyen d'intégrer une infrastructure à la Ville



Conclusion

La Ville de Nanterre est prête à accueillir le prolongement d'Eole, à condition :

- qu'il n'occasionne pas de nouvelles nuisances sonores et visuelles et participe à la réduction des coupures urbaines ;
- qu'il favorise le rééquilibrage de la desserte de la ville en transports en commun ;
- qu'il participe au projet de restructuration des quartiers ;
- que la gare s'inscrive dans un réseau structurant et efficace à l'échelle locale, intercommunale et métropolitaine, pensé en articulation avec les projets de roades (Arc Express/Grand Paris), l'arrivée du TGV Normandie et les projets de fret.