

SYNTHESE DE LA REUNION PUBLIQUE CPDP ARC EXPRESS D'AUBERVILLIERS

Type de réunion	Territoriale
Date de la réunion	Mardi 18 janvier 2011
Lieu de la réunion	Aubervilliers

La séance est présidée par **Marie-Françoise Cornieti**, membre de la CPDP « Arc Express ».

Mot d'introduction

Jacques Salvator, maire d'Aubervilliers, accueille les participants et se réjouit que ce débat ait lieu à Aubervilliers, pour avancer sur un réseau francilien de transports publics pour tous.

Déroulement du débat

Marie-Françoise Cornieti rappelle les fondements législatifs et les grands principes du débat public, qui portera ce soir sur le projet de transport Arc Express seul.

Présentation générale du projet Arc Express

(Projection d'un film sur la présentation générale du projet)

Sandrine Gourlet, responsable des projets ferrés au STIF, indique que le projet Arc Express, piloté par le STIF, est porté par de nombreux partenaires dans le cadre du Plan de mobilisation pour les transports, un ensemble de soixante projets à réaliser d'ici 2020 pour un coût total de plus de 18 Md€. Une première tranche de financement, à hauteur de 3,5 milliards d'euros, permettra de réaliser l'Arc Sud pour une mise en service en 2017 et un tiers des travaux de l'Arc Nord d'ici 2020. L'Arc Est suivra et l'Arc Ouest pourrait être mis en service en 2023. Le trafic attendu, de 1 million de voyageurs sur la rocade complète de 70 km, permettra une désaturation de 5 à 10 % des lignes existantes. Avec une station tous les 1 à 1,5 kilomètres, Arc Express accompagnera le développement économique et la création d'une véritable écorégion.

Arc Express est un métro automatique avec des équipements de dernière génération, une vitesse moyenne de 40 km/h et un niveau de confort important. Il prévoit 50 stations nouvelles, 30 stations de correspondance et 20 stations intermédiaires et une accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

(Projection d'un film de présentation détaillée des tracés possibles pour l'Arc Nord)

Les communes de l'Île-Saint-Denis, Saint-Denis, la Courneuve, Aubervilliers et Saint-Ouen sont marquées par une forte concentration d'habitants et un pôle d'emplois majeur de la Seine-Saint-Denis avec un fort potentiel de développement. La globalité du projet Arc Express est prévue en souterrain. Les variantes de tracé s'appuient sur des stations de correspondance fixes et d'autres stations intermédiaires dont la localisation peut évoluer.

- Le tracé vert part de la station intermédiaire Pont de Saint-Ouen, puis rejoint la station de Carrefour Pleyel et se connecte ensuite au RER D, au niveau de la station Stade de France Saint-Denis. Il va se raccorder à la station de maillage la Plaine Stade de France puis dessert la station Mairie d'Aubervilliers et se termine à la station Fort d'Aubervilliers et pourrait continuer au-delà soit vers Bobigny Pablo Picasso, soit vers Bobigny-La Folie ;
- Le tracé bleu part de la station pont de Saint-Ouen, se raccorde à la station Carrefour Pleyel puis Stade de France Saint-Denis, puis la Plaine Stade de France et, enfin, à la station Mairie d'Aubervilliers. Au-delà, il se raccorde à la station Aubervilliers Pantin Quatre chemins de la

ligne 7, se connecte au RER E et au tramway T3 prolongé en gare de Pantin puis à la station Église de Pantin de la ligne 5.

Le choix final se fera en fonction de la desserte du territoire en termes de population et d'emplois. Il est possible de mixer les variantes et le STIF souhaite entendre l'avis des participants sur les tracés et les stations présentés.

Echanges avec le public

Jean-François Hélas indique que le matériel roulant du projet est sur un fonctionnement de type intercirculation à échanges rapides ou toutes les voitures communiquent. La largeur de 2,80 m déterminera le type de sièges utilisés.

Par ailleurs, l'extension du T3 de même que son extension de Porte de la Chapelle à Porte d'Asnières est bien prise en compte dans les études de tracé d'Arc Express.

Opinion : Gilles Poux, Maire de la Courneuve, regrette le manque d'association des élus aux travaux préparatoires et de concertation entre l'ensemble des collectivités. L'Arc Nord devrait s'étendre à Bobigny Préfecture. Il propose de prolonger la ligne 12 jusqu'à la station de RER B à la Courneuve voire au T1.

Jean-François Hélas précise que tous les tracés ont été établis en concertation fine avec chacune des communes et/ou des intercommunalités. La ligne 12 pourrait être prolongée jusqu'à la Courneuve si l'équilibre des investissements le permet. Dans ce secteur, Arc Express a privilégié une desserte fine pour répondre aux besoins des Franciliens, là où le Grand Paris n'offre qu'une seule station.

Question écrite : Arc Express est-il prévu en 2 x 2 voies ou en deux voies simples ?

Sandrine Gourlet remarque que pour assurer à la fois les flux et la régularité, Arc Express est un métro à un seul tunnel avec une voie dans chaque sens.

Q. : Abderrahim Hafidi, adjoint au Maire d'Aubervilliers, indique que la zone du Fort d'Aubervilliers, lieu central à l'intersection de quatre communes et longtemps marginalisé, mérite d'être développé. Le prolongement par la N2 pourrait conduire au Bourget. Pourquoi commencer par l'Arc Sud ?

Jean-François Hélas précise qu'au Sud, le taux d'utilisation des transports en commun est faible et les coupures entraînent de nombreuses congestions. La priorité est d'abord au Plan de mobilisation. Si les financements devenaient disponibles, les Arcs Sud et Nord pourraient évoluer en parallèle, avec quatre tunneliers chacun. L'Arc Sud, avec 25 km de métro et 3 milliards d'investissements, est le projet le plus important depuis l'après-guerre et est économiquement très performant au plan de l'exploitation.

Q. : Quel sera le prix du voyage pour Arc Express ?

Jean-François Hélas indique que ce projet, porté par le STIF, s'intégrera dans la tarification francilienne au moment de sa mise en service. Le fonctionnement du réseau Grand Paris demandera par contre de trouver de nouvelles recettes et un péage a été évoqué.

Q. : Pourquoi n'y a-t-il pas eu de réunion publique à Bobigny, où quatre stations sont prévues ? La gare d'Arc Express augmentera-t-elle le foncier autour des zones desservies ?

Marie-Françoise Cornieti précise que les communes ont été sollicitées par la CPDP pour l'organisation des réunions mais toutes ne se sont pas manifestées. La Commission réfléchira à la nécessité éventuelle d'insister davantage.

Jean-François Hélas mentionne que le choix des lieux de réunion est une prérogative de la CPDP et que le STIF avait suggéré Bobigny, qui est une préfecture.

Sandrine Gourlet ajoute qu'à la différence de la société du Grand Paris, le STIF porte un projet de transport en souterrain et n'a pas compétence en matière d'aménagement au voisinage des gares, pour les émergences dans le tissu urbain et la mise à niveau pour faire face aux flux de voyageurs engendrés par Arc Express. Ce travail peut être mené avec les collectivités traversées qui le souhaitent.

*Opinion : **Hervé Dupont**, directeur de l'établissement public de la Plaine de France, précise que le secteur de la Seine-Saint-Denis a la plus forte croissance en termes de construction de bureaux et de logements en Île-de-France, en progression continue. Les projets de transport doivent prendre en compte cette densité croissante du troisième pôle tertiaire après Paris et la Défense, justifiant les trois gares prévues par Arc Express et qui devraient être réalisées rapidement. La liaison Roissy la Plaine Saint-Denis est également indispensable et Charles De Gaulle Express ne semble pas pouvoir répondre aux besoins actuels et futurs.*

Jean-François Hélas rappelle que le STIF, en collaboration avec l'IAU et l'ensemble des collectivités, a bien pris en compte, en plus de l'existant, les perspectives de développement à horizon 2020. Ont été inclus également les potentialités d'habitabilité des différents espaces et le modèle de développement durable du SDRIF jusqu'en 2030, dans une synergie des projets de développement, d'aménagement et de transport.

La desserte aéroportuaire demande une distinction entre les voyages occasionnels et la desserte des zones d'emplois importantes, relativement étalées, pour Roissy comme pour Orly. Les études sectorielles nécessitent un faisceau de différentes solutions pour desservir l'ensemble de la zone.

Le schéma directeur du RER B Nord permettra, fin 2012, une voie dédiée pour le RER, pour un fonctionnement d'exploitation d'accès à Roissy de type métro. Il est renforcé par les propositions complémentaires du président Huchon, notamment la mise à jour du projet CDG Express pour un trajet Gare de l'Est Roissy avec des gares à la Plaine Stade de France et au Bourget et une tarification francilienne.

Le RER E passe à Gare de l'Est puis va à Haussmann Saint-Lazare. Le débat public sur son prolongement jusqu'à la Défense et Mantes-la-Jolie vient de se terminer. Si CDG Express passait par Gare de l'Est, il serait possible d'avoir une ligne de type RER reliant la Défense à Roissy en six stations : la Défense, Porte Maillot, Haussmann, Gare de l'Est, Stade de France, Bourget, Roissy.

Grand Paris propose de prolonger la ligne 14 sur pneus avec un coût d'investissement et de fonctionnement beaucoup plus élevé et 80 km/h en vitesse de pointe contre 100 pour le RER. On ne sait pas faire rouler sur les mêmes voies des trains à des vitesses si différentes. Aucun technicien compétent ne peut justifier ce prolongement de 8 km à 50 km de la ligne 14.

Aujourd'hui, le projet du Grand Paris s'arrêterait à Pleyel, avec la ligne verte venant de la Défense et retournant à Roissy, pour un coût de 4 milliards d'euros contre 900 millions pour CDG Express. La question est de savoir si cette différence de coût ne serait pas mieux utilisée par exemple pour doubler le tunnel sur les RER D et B entre Châtelet et Gare du Nord.

*Opinion : **Bernard Vincent**, Vice-président de la communauté d'agglomération Plaine Commune, chargé de l'habitat et du foncier et élu d'Aubervilliers, mentionne le Plan local de l'habitat de la communauté d'agglomération du Conseil communautaire, qui prévoit la construction de 2700 logements par an sur la communauté d'agglomération, en particulier sur les villes de Saint-Denis, la Courneuve et Aubervilliers, dont 40 % de logements sociaux. 400 logements par an sont prévus notamment à proximité du Fort d'Aubervilliers.*

Jean-François Hélas confirme que la convergence des tracés implique un choix entre une desserte fine et raccordée à de nombreuses correspondances, de type Arc Express, et la desserte d'une seule station pour filer sur le Bourget et Roissy, avec peu de correspondances. La comparaison entre les populations et emplois desservis par les stations d'Arc Express, dans une zone d'attractivité de 800 m, et la desserte du Grand Paris montre un rapport de 1 à 5 sur ce territoire, contre 1 à 1,5 ou 2 sur

l'ensemble du projet, avec quatre stations contre une. La première priorité est le Plan de mobilisation. Ensuite, l'idée d'une boucle en proche Couronne en métro automatique est acquise mais la convergence est loin d'être acquise sur le type de desserte et le nombre de stations, qui auront des impacts très importants.

*Opinion : **Daniel Goldberg**, député à Aubervilliers, la Courneuve et le Bourget, constate le temps perdu en deux ans par les parlementaires aussi bien de la majorité que de l'opposition réunis autour de Gilles Carrez, à tenter de trouver une convergence avec un projet de Grand Paris qui comportait deux lignes passant par le Sud-Ouest et qui prévoyait, pour le Nord-Est, le désenclavement de Clichy Montfermeil et d'Aulnay Nord mais rien sur le cœur du département et la première Couronne. Aujourd'hui, un consensus se dégage autour du tracé par Pleyel, Mairie d'Aubervilliers, Fort d'Aubervilliers, Bobigny et ligne verte, certains élus ayant su dépasser des égoïsmes locaux. La convergence des deux projets est positive, malgré les questions qui restent posées, notamment financières. L'Assemblée a débattu des nouvelles taxes devant financer le Grand Paris qui serviront en réalité à soulager les difficultés financières de l'ANRU.*

L'engagement financier pris par l'État au Parlement pour le projet Arc Express est attendu. La question posée est une convergence souhaitable pour une desserte fine, favorisant le développement économique pour un équilibre global de l'Île-de-France.

Jean-François Hélas ajoute que Marc Veron, président du Directoire de la société du Grand Paris, a fait état d'une quinzaine de demandes de gares supplémentaires sur les quarante projetées. Le Grand Paris est confronté à cette problématique de desserte fine des besoins des Franciliens et 15 gares à 80 millions représentent des milliards complémentaires à trouver. L'espacement d'Arc Express de 1,5 km répond aux besoins au quotidien. Les études de projet du STIF tiennent compte également de la restructuration du réseau de bus pour soulager les axes principaux qui seront remplacés par le métro et redéployer ces réseaux de bus pour irriguer les zones aujourd'hui insuffisamment desservies et les rabattre sur les différentes stations.

*Q. : **Philippe Milia**, Conseiller municipal, demande si le prolongement de la ligne 7 Fort d'Aubervilliers vers le Bourget serait réalisée avant Arc Express.*

Jean-François Hélas indique que ce prolongement a été proposé par Jean-Paul Huchon à l'État pour apporter une contribution sur la desserte des aéroports et l'Arc Grand Est. Ayant été moins bien étudié, il devrait techniquement arriver après Arc Express. Un plan de convergence globale du projet devrait permettre de rebâtir un planning général, en tenant compte des financements et des priorités que les élus du STIF indiqueront sur ce dossier.

*Q. : **Jacques Salvator**, Maire d'Aubervilliers, demande si les populations desservies intègrent les 15 000 étudiants qui seront accueillis sur le campus Condorcet à partir de 2016 et qui seront logés en résidence à Bobigny, ainsi que l'important projet au Fort d'Aubervilliers. Le prolongement du Tramway T8 jusqu'à la station Évangile, une revendication forte de nombreuses collectivités, desservirait utilement le campus Condorcet. Arc Express donne une crédibilité au contrat de développement territorial dans le cadre de la loi sur le Grand Paris autour d'un cluster d'industries de la création, de Pleyel au Fort d'Aubervilliers. Par ailleurs, les villes ont été sollicitées par la Commission nationale du débat public et devaient se porter candidates pour accueillir le débat.*

Jean-François Hélas apprécie et confirme qu'un projet de l'importance d'Arc Express vise à relier toutes les activités et à contribuer au développement économique des territoires. Le T8 partie Sud n'est pas dans le Plan mais est inscrit dans un certain nombre de contrats particuliers entre la Région et le département. La convention de financement sera bientôt bouclée et le STIF est déjà en situation opérationnelle sur ce projet qui viendra mailler avec Proudhon Gardinoux sur la ligne 12 et Évangile, le T3 et le RER E en terminus.

Sandrine Gourlet précise que le déplacement domicile travail ne représente plus que la moitié des motifs de déplacements en Île-de-France. Les autres déplacements, notamment pour motif d'études, prennent une part prépondérante et les analyses du STIF en tiennent compte.

Jean-François Hélas ajoute que cette population, peu motorisée, est acquise aux transports en commun puissants.

Opinion : Antoine Fayet, d'ICADE, indique que l'association Soutien pour le prolongement du T8, présidée par Claude Bartolone, réunit toutes les forces vives du département pour gommer la frontière. Le T8 est la dorsale intelligente qui permettra de relier Épinay et la Courneuve jusqu'au projet Éole. Par ailleurs, le centre commercial prévu dans la partie Sud devrait générer 16 millions de visiteurs par an, à échéance de deux ans. Il est proposé de construire un pont pour enjamber le canal Saint-Denis et relier la Villette et Aubervilliers. De l'autre côté, la RATP utilise une voie (prolongement du T7) pour alimenter en ballast le reste du secteur. Une proposition serait d'utiliser le débranchement de la ligne 7 pour la prolonger jusqu'à la station du Pont de Stains, pour une liaison entre la ligne 7 et la ligne 12 permettant l'accès au centre commercial.

Jean-François Hélas remarque la multiplication des projets et ajoute que le STIF est acquis au T8 Sud, qui présente une réelle cohérence de rabattement. Le STIF est intervenu pour accélérer le processus et une possibilité de le financer existe aujourd'hui. Concernant la ligne 7, une vraie fourche un peu dissymétrique, le STIF est, comme la RATP, réticent. Les exploitations en fourche posent des problèmes de régularité sur des lignes structurantes. Le point important pour Arc Express est la ligne 12, le prolongement de la 7 sur la branche actuelle et le T8, en plus des différents tramways déjà en route et qui devraient apporter un bon maillage.

Opinion : Antoine Fayet propose, dans l'attente, d'exploiter les trois navettes fluviales pour rejoindre la ligne 7 à partir de la darse d'Aubervilliers.

Q. : Si le tracé bleu est retenu, que proposera le STIF pour les zones non desservies ? Quelles seront les compensations, en termes de transports en commun, pour la partie Fort d'Aubervilliers Bobigny ?

Jean-François Hélas précise que le STIF ne réfléchit pas en termes de compensation. Le but est de positionner une boucle en proche Couronne pour améliorer les dessertes de rocade en rocade. Les différentes solutions possibles semblent intéressantes en termes de déplacement, de transport et d'aménagement et ce débat fait ressortir les mieux adaptées. Suite au débat de Pantin, le Conseil d'administration du STIF retiendra le tracé le plus judicieux pour l'ensemble des territoires concernés. La question principale, est-il opportun de construire une boucle de type Arc Express, aura alors trouvé réponse.

Une fois le tracé retenu, de nouvelles études pourront démarrer pour tout mettre en concordance avec ce tracé. Il ne sera pas possible de desservir tout le monde mais des liaisons seront néanmoins assurées pour se remailler rapidement et profiter d'Arc Express, quel que soit le lieu où les personnes se trouvent. D'autres solutions viendront s'ajouter avec les rabattements de bus, les bus à haut niveau de service et l'accélération ou la modification des prolongements du métro, afin de bien irriguer tous les territoires. La restructuration bus, en concertation avec les opérateurs et les collectivités locales, concernera l'ensemble du secteur de la proche Couronne, pour un enjeu de desserte qui va bien au-delà des 50 stations envisagées. Il s'agit également de développer les liaisons douces et actives comme le vélo et la marche à pied. Un certain nombre de stations sont coupées et tout doit être mis en œuvre pour optimiser la solution vélo, avec des équipements adaptés.

Arc Express a aussi une fonction de grande correspondance, aux portes de Paris, pour ceux qui viennent de loin par les grandes radiales et qui amèneront du dynamisme à l'ensemble.

Marie-Françoise Cornieti remercie tous les participants de leur présence et annonce la réunion de Pantin le jeudi 20 janvier à 20h à l'Hôtel de Ville et, pour l'Arc Nord et la réunion de synthèse pour l'Arc Nord le mardi 25 janvier à la Bourse du travail à Saint-Denis.