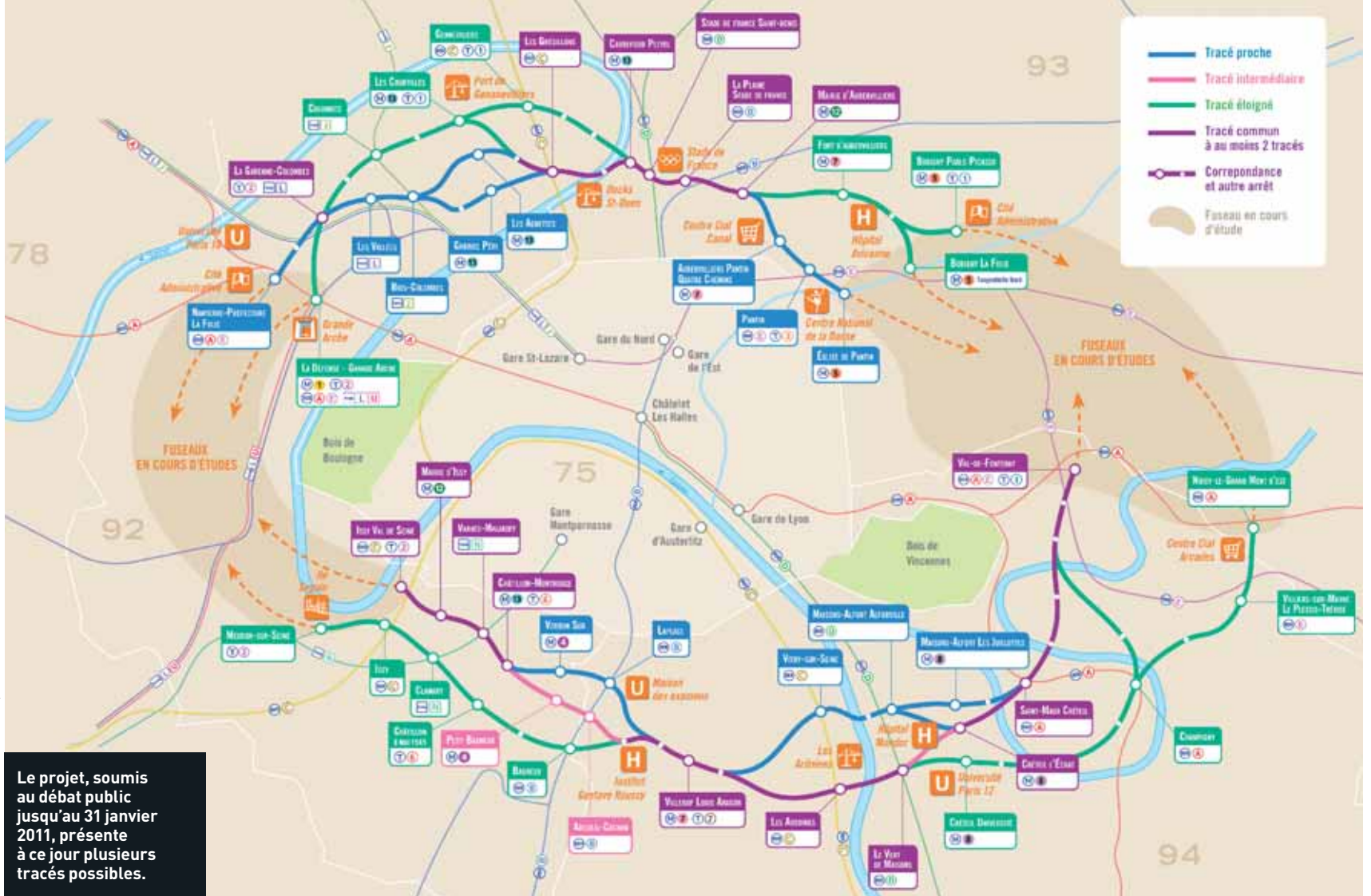


Arc Express : un projet de rocade pour l'Île-de-France



Les Franciliens appelés à donner leur avis

Arc Express : le débat public est lancé

Au cœur du plan de mobilisation pour les transports porté par la Région et les conseils généraux, Arc Express entre en scène. Le débat public permettra de peaufiner le projet. Un rendez-vous essentiel pour sa réalisation.

CONCERTATION ☉ Et c'est parti pour quatre mois de débat public sur le projet de métro automatique Arc Express, une rocade en proche couronne d'une longueur de soixante kilomètres, dont le premier tronçon doit être mis en service pour 2017. Les Franciliens ont enfin la parole et vont pouvoir prendre connaissance du projet, exprimer leur avis, leurs préférences. Du côté

du maître d'ouvrage, le Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif), après des années de travaux et de concertations tous azimuts avec les collectivités locales et les acteurs économiques, le temps est désormais à l'écoute des citoyens. À quelques jours de ce grand rendez-vous démocratique, Catherine Delavaud, responsable au Stif de la concertation sur le projet

Arc Express, va à l'essentiel pour mobiliser usagers et citoyens, insistant sur le fait que le projet concerne tous les Franciliens : « Nous avons voulu un projet accompagnant l'évolution démographique de l'Île-de-France, et donc passant au cœur des espaces urbains les plus peuplés, offrant un maximum de correspondances avec le réseau existant. D'ailleurs, la plupart des gares d'Arc Express seront des gares de correspondances, avec le métro, avec le Transilien, avec le tramway et avec le RER. Ainsi, non seulement Arc Express profitera aux habitants de la petite couronne mais il améliorera aussi la vie de ceux qui vivent en grande couronne, grâce à toutes ces connexions. Il appor-



Plus de 30 gares du projet Arc Express proposeront des correspondances avec le réseau de transport existant.

tera une plus grande qualité de vie aux Parisiens en déchargeant une partie du réseau. »

Vous ne rêvez pas : plus besoin de passer par Châtelet-Les Halles quand on part d'Aubervilliers (93) et qu'on va à La Défense (92) ! Mieux, Arc Express devrait avoir un effet non négligeable pour la qualité de vie : actuellement, face à des liaisons complexes de banlieue à banlieue, la voiture apparaît comme une solution évidente, presque incontournable. Avec ce projet qui comportera à terme une cinquantaine de stations et qui devrait véhiculer un million de voyageurs chaque jour, une alternative crédible, plus rapide, plus économique et plus écologique existera enfin. Car les gains de temps générés par le futur métro seront importants : plus de 20 minutes gagnées à l'heure de pointe du matin, pour aller de Montreuil à Aubervilliers, mais aussi sur un trajet Villejuif-Créteil. De quoi changer le quotidien des personnels et des patients du campus de cancérologie de Villejuif ou celui des étudiants de l'Université Paris-12, à Créteil (94).

En quête du bon tracé

À ce jour, les deux arcs qui composent l'essentiel du tracé prévoient encore de nombreuses variantes : au nord, il faudra faire un choix entre Nanterre et la Grande Arche de La Défense, Colombes et Bois-Colombes, Pantin et Bobigny. Pour l'Arc Sud, autres débats, autres enjeux... Arc Express passera-t-il par Fontenay-sous-Bois (94) ou Noisy-le-Grand (93), par Montrouge ou Bagneux, par Clamart ou Malakoff (92) ? Chacun avance ses arguments, conscient de la nécessité de trouver le bon tracé pour desservir au mieux des quartiers enclavés mais très peuplés. Ce sera l'un des enjeux majeurs du débat public qui s'ouvre.

Un projet comme Arc Express ne va pas seulement changer la vie quotidienne de millions de Franciliens en favorisant leur mobilité et en dégageant d'importants gains de temps dans les transports. Une telle infrastructure a pour vocation d'irriguer la banlieue, de « recoudre » la ville,



Sans rocade automatique autour de Paris, la plupart des voyageurs qui vivent et travaillent en banlieue sont aujourd'hui obligés de transiter par Châtelet...

Une infrastructure comme Arc Express a pour vocation d'irriguer la banlieue, de « recoudre » la ville, de repenser l'urbanisme.

de repenser l'urbanisme. Pour s'en convaincre, il faut se rendre à Aubervilliers, en Seine-Saint-Denis, ou encore dans le Val-de-Marne.

Dans ce département, les élus locaux plaident depuis longtemps pour un métro allant de banlieue à banlieue sans passer par Paris. Pour faire progresser cette idée d'une « *liaison transversale rapide et efficace* », et pour signifier qu'on ne pouvait résumer cette desserte à sa composante transport, ils ont invité des équipes d'architectes à plancher sur sept stations.

Ces gares du futur seront des lieux de vie avec des commerces, des logements et des promenades vertes, mais aussi des lieux de culture, avec des bibliothèques et des sculptures monumentales et des lieux de services, avec des restaurants et des bureaux... Exposés en juin dernier au Mac/Val à Vitry-sur-Seine, ces travaux mettent tous en lumière ce lien central entre l'urbain et le transport.

Imaginaire urbain

La commune d'Aubervilliers est sur le tracé de l'Arc Nord. Elle aussi est aux premières loges et compte faire d'un tel projet un véritable tremplin pour vivre la ville autrement. Cette ambition, on la retrouve dans les réflexions nourries par les ateliers de création urbaine initiés par la Région Île-de-France. Invités à concevoir la ville de 2030, des étudiants ont travaillé avec des experts et ont enrichi à leur tour cet imaginaire urbain. Un défi relevé par des élèves du Master urbanisme de l'Institut d'études politiques de Paris, qui ont inventé un nouveau paysage pour la ville d'Aubervilliers, grâce, notamment, à l'arrivée de la rocade Arc Express. Aubervilliers au centre de tout, Aubervilliers en connexion directe avec les grands bassins d'emplois de l'Île-de-France, Aubervilliers profitant de cette révolution dans les transports pour reconquérir les espaces publics, corriger les inégalités sociales et économiques.

Ainsi, de réunions en réunions, avec un rituel bien établi, ces semaines de débats publics permettront de faire vivre cette expression démocratique, où chaque citoyen accède à l'information, exprime son avis. Et elles conforteront ce moment, finalement assez rare, où les intérêts particuliers et les préoccupations quotidiennes se projettent dans une vision de la ville de demain. ●

PIERRE CHAPDELAIN

DÉBAT PUBLIC, LE MODE D'EMPLOI

Près de soixante-dix réunions sur les transports en quatre mois

Après l'adoption de la loi sur le Grand Paris en mai dernier, deux grands projets de transports en commun de banlieue vont entrer dans une phase majeure, le débat public. Il s'agit de la rocade Arc Express, élaborée par le Syndicat

des transports d'Île-de-France et les collectivités locales, et du projet de réseau de transports du Grand Paris, porté par la Société du Grand Paris et l'État. Cette consultation sera pilotée par la Commission nationale

du débat public (CNDP), une autorité administrative indépendante. Elle s'achèvera le 31 janvier 2011. Au total, près de 70 réunions sont prévues dans toute l'Île-de-France pour permettre aux Franciliens de

prendre connaissance de ces projets et d'exprimer leur avis. Des réunions communes Arc Express/Grand Paris sont même prévues, à Paris, Saint-Denis, La Défense, Champigny-sur-Marne, Rosny-sous-Bois et Créteil.

REPORTAGE L'Institut Gustave-Roussy donne de la voix

« Raccourcir les distances, c'est vital ! »

À Villejuif, l'institut de cancérologie attend beaucoup des débats publics sur les transports, qui vont durer quatre mois. Avec une ambition : trouver enfin des réponses pour faciliter la vie des salariés et des malades.

ACCESSIBILITÉ ☺ « Pour venir à l'Institut Gustave-Roussy (IGR) depuis Antony ? Il faut parfois une heure et demie de transports en commun. » Martine Come est infirmière. Chaque jour, elle prend le RER B puis la navette qui dessert directement l'IGR. Une autre option existe, mais peu reluisante : « On prend le bus 286, on descend à l'Hay-les-Roses... et on marche 20 minutes ! » Du coup, tout projet permettant une liaison de banlieue à banlieue l'intéresse. « Il faudra que ce métro permette aux collègues qui travaillent en hospitalisation d'arriver avant 6h30 », prévient-elle.

« Ce débat public, c'est l'occasion de rappeler nos contraintes », explique Jacques Crespy, directeur des investissements, de la logistique et des relations internationales de l'institut. « Chaque jour, 5 000 personnes viennent à Gustave-Roussy. Des salariés, des usagers, des chercheurs, des consultants, des malades hospitalisés ou des visiteurs. Nous sommes un gros pôle générateur de trafic... et d'embouteillages ! »

Au début des années 2000, le centre anticancéreux prend une décision radicale : la restructuration des bâtiments passera par

la suppression du tiers des parkings. C'est le point de départ d'une prise de conscience : « Nous avons voulu encourager d'autres modes de transports que la voiture individuelle. » Le personnel est incité à covoiturer. Mais surtout, l'effort porte sur l'amélioration de l'offre de transports en commun. « Pour rejoindre le métro ou le RER, nous disposons d'une desserte bus désastreuse, précise Jacques Crespy. Il a fallu convaincre la RATP. Finalement, nous avons pu mettre en place une navette dédiée à l'institut. » La navette est un succès. « Une prise en charge en radiothérapie, c'est 30 à 40 allers-retours. Avec un suivi qui peut durer des années. La navette, c'est une solution simple, rapide, confortable et souple. Elle apporte de la fiabilité, ce qui est important pour nous, car chez le personnel comme chez les malades, il y a une vraie hantise du retard. »

Pari gagné

Un métro automatique passant par l'IGR ? Jacques Crespy en a rêvé. Aujourd'hui, il se dit que le pari est en passe d'être gagné. « Cela apporterait enfin une solution sur cet axe Est-Ouest. Car, malgré nos efforts, nous connaissons toujours des problèmes d'accessibilité. Lors d'un recrutement, certains candidats n'ont pas caché leur désir de venir travailler ici, avant de nous dire : "je viendrai quand le métro passera chez vous..." Pour nous, raccourcir les distances, c'est un enjeu vital. » ●

PIERRE CHAPDELAIN



Pour parcourir matin et soir les 9 kilomètres entre Antony et Villejuif, Martine Come passe parfois près de 3 heures dans les transports en commun.

REPÈRES



70 réunions environ seront organisées jusqu'au 31 janvier sur les projets de transports en Île-de-France, dont une vingtaine sur Arc Express.

60 kilomètres : c'est la longueur du tracé d'Arc Express. Le métro automatique traversera plus de 70 communes et 3 départements.

50 gares de la petite couronne jalonnent le tracé, dont une trentaine seront des gares de correspondances avec le métro, le RER, le tramway ou le Transilien.

1 million de voyageurs devraient utiliser quotidiennement Arc Express une fois la rocade achevée. C'est le trafic supporté actuellement par le RER A.

4 à 6 heures de bouchons sont enregistrées chaque jour sur les routes franciliennes. On estime que 15 % des voyageurs utilisant Arc Express seront des automobilistes convertis à ce transport en commun.

90 secondes, ce sera le temps d'attente, en heure de pointe, entre deux rames du réseau Arc Express.

20 minutes au minimum, c'est le gain de temps estimé par rapport à la situation actuelle entre Issy-les-Moulineaux et Créteil grâce à la mise en service d'Arc Express.

SAVOIR +



- S'informer sur le débat public et sur les réunions organisées autour du projet Arc Express : www.debatpublic-arcexpress.org.

- S'informer sur le projet Arc Express : www.arcexpress.fr.

POINT DE VUE

« Dans un débat public, on trouve toujours des pépites ! »



JEAN-VINCENT PLACÉ, VICE-PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL CHARGÉ DES TRANSPORTS ET DES MOBILITÉS

☞ Le débat public qui s'ouvre doit permettre de trouver un projet mobilisateur pour les Franciliennes et pour les Franciliens, un projet affirmé, rassembleur, dynamique. Il faut sortir de la querelle politique et entrer dans une logique constructive. Arc Express permet de desservir les bassins de vie, le projet prévu par le gouvernement concerne davantage les bassins d'emplois. Arc Express a un grand point fort : il répond aux attentes des usagers. L'urgence, c'est de fluidifier notre réseau de transports, et donc d'apporter des réponses là où la densité urbaine est la plus importante.

☞ Les 70 débats qui seront organisés sur ces projets permettront de faire remonter les attentes réelles, les besoins, les suggestions. C'est le principe d'un débat public : s'écouter les uns les autres, et peaufiner le projet. Bien sûr, au cours de ces rencontres, on entend évidemment des habitants et des associations qui sont remontés à bloc. Mais on trouve aussi de vraies pépites ! Certains citoyens ont une connaissance incroyable des transports et de leur utilisation. Ce sont de vrais pros !

☞ En attendant la mise en service du premier tronçon d'Arc Express en 2017, notre plan de mobilisation entre dans les faits. Le nouveau matériel arrive progressivement, des lignes de métro et de bus sont prolongées, nous allons connaître la mise en service du TZen entre Sénart et Corbeil, la rénovation des RER s'engage. À cet effort au profit des transports en commun s'ajoutent les moyens que nous déployons en direction du vélo et du fret. Il y a une vraie stratégie régionale, une vision globale et, désormais, un projet fort pour apporter enfin une réponse en termes de transport de banlieue à banlieue.