



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

1^{er} octobre - 19 décembre 2010



Cahier d'acteur n°35

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.

► Porte de Clichy : une station indispensable, à l'interface de projets d'aménagement ambitieux

La ville de Clichy a étudié avec le plus grand intérêt le projet de prolongement du RER E à l'ouest, et soutient le tracé Saint-Lazare / La Défense via la Porte de Clichy. Une partie essentielle du futur du territoire se joue sur cet espace longtemps délaissé qui évolue en lieu de projets coopératifs et durables, richesse pour la métropole.

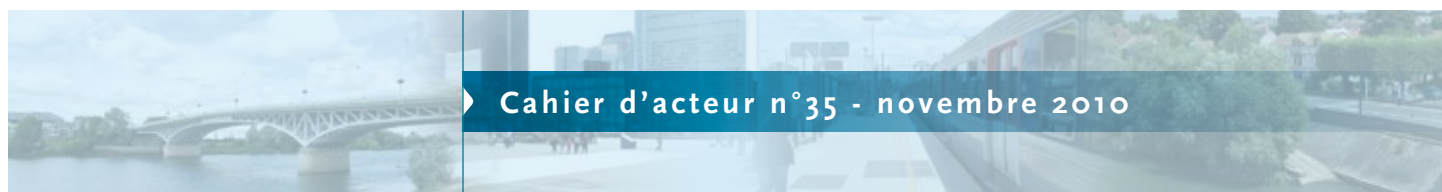
Ce cahier d'acteur a été rédigé par :

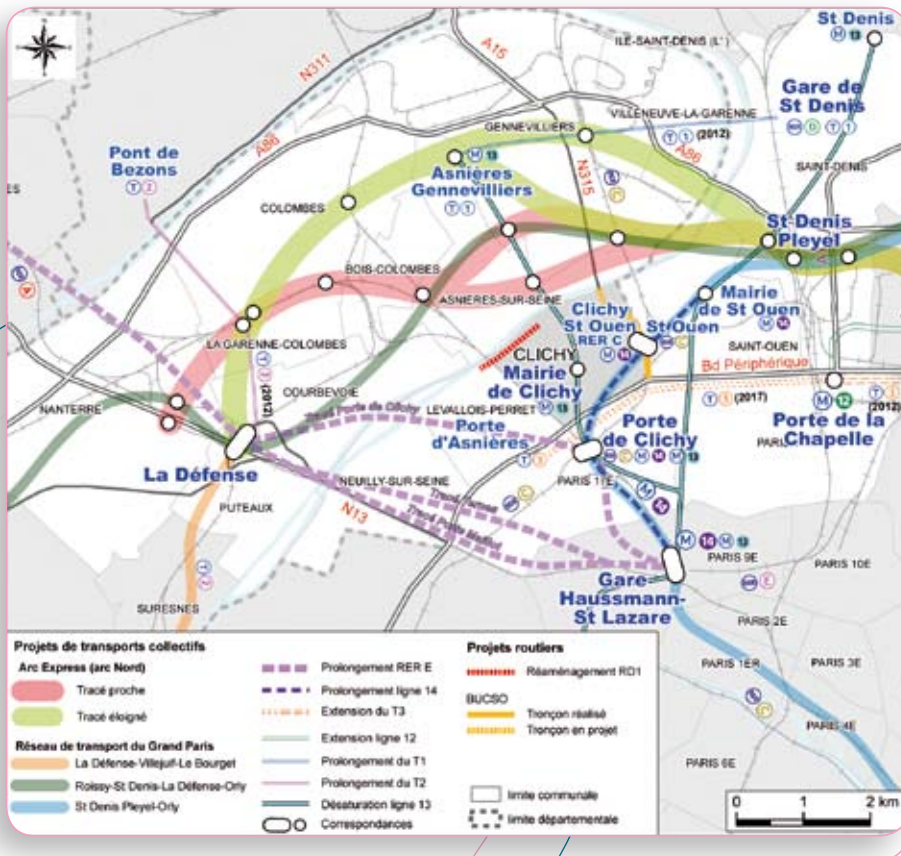


Mairie de Clichy-la-Garenne
80 Boulevard Jean Jaurès
92110 Clichy-la-Garenne
Tél. : 01 47 15 30 00
Site Internet : www.ville-clichy.fr
Courriel : info@ville-clichy.fr

► Clichy, ville au cœur de la métropole et pourtant insuffisamment desservie

Clichy-la Garenne, ville de première couronne de l'agglomération parisienne, est passée en moins de vingt ans de 48 000 habitants à près de **59 000 habitants**. 51 % des ménages ne sont pas motorisés en 2006, taux semblable à celui de Paris. Clichy se caractérise à la fois par un nombre important d'emplois et par une majorité d'actifs travaillant hors de la commune, synonyme de chassés-croisés quotidiens.





Projets TC autour de Clichy

deux villes, demain lieu à rayonnement métropolitain et pôle d'échanges structurant

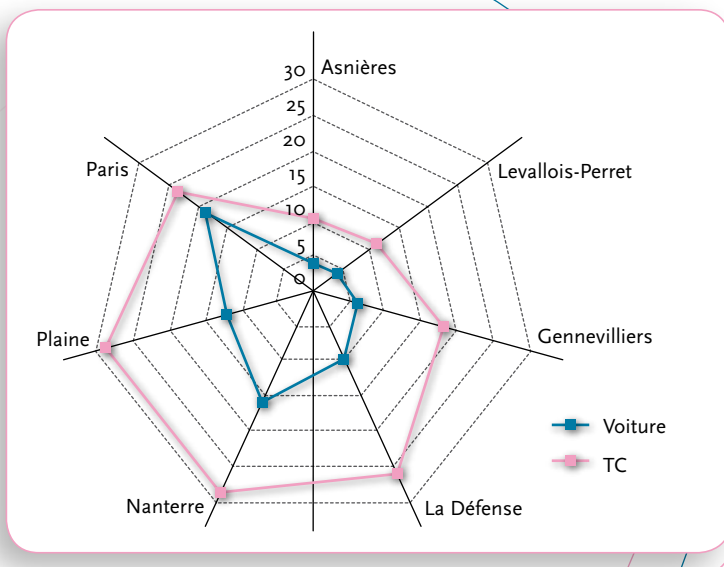
Des projets urbains de grande ampleur...

Les enjeux n'ont jamais été aussi stratégiques au niveau de la Porte de Clichy, autour de laquelle les villes de Paris et de Clichy développent d'ambitieux projets d'aménagement urbain.

Le **projet d'aménagement Clichy-Batignolles** s'étend sur 54 hectares au nord-est du XVII^e arrondissement, sur l'emprise ferroviaire des Batignolles. Autour d'un parc de 10 hectares, cette opération va transformer la vaste enclave actuelle en un morceau de ville répondant aux plus hautes exigences environnementales, résolument contemporain, mixte, ouvert et agréable à vivre. Celui-ci contribuera au dynamisme métropolitain par l'accueil d'activités économiques, du **nouveau Palais de Justice de Paris** et de la Direction régionale de la police judiciaire, et la réalisation de nombreux logements.

Du côté de Clichy, le **secteur "Entrée de Ville"** constitue une des priorités de la ville en matière d'urbanisme. L'objectif est de redynamiser, restructurer et valoriser l'image de ce quartier, dans une logique cohérente à l'échelle communale et respectueuse du tissu urbain préexistant. Environ 1 000 habitants ainsi que de nombreux salariés devraient arriver sur le périmètre de la ZAC, sur lequel une convention ANRU a également été signée.

Comparaison des temps de parcours en voiture et en transport en commun au départ du centre de Clichy



La Porte de Clichy : aujourd'hui point de jonction entre

Les deux collectivités travaillent ensemble sur ces projets et plus largement sur la réalisation de **continuités urbaines** : réflexion sur une trame verte reliant les parcs des deux communes, sur des itinéraires cyclables et piétons cohérents, etc. En 2008 a été élaboré un **diagnostic partagé sur la Porte de Clichy**, mettant en évidence l'importance des enjeux de déplacements.

► ... qui renforcent les besoins de déplacements

Les projets d'aménagement programmés à Paris et à Clichy vont engendrer une **hausse significative du nombre d'habitants et d'emplois** sur ce secteur, au-delà de la dynamique démographique et économique elle-même très forte. Ainsi **le Palais de Justice devrait accueillir 8 200 personnes par jour**. Il est essentiel de prévoir un renforcement et une optimisation de l'offre en transports en commun, afin d'absorber ces nouveaux flux en limitant le recours à la voiture particulière.

Les projets de **prolongement de la ligne 14** à Mairie de Saint-Ouen et d'**extension du T3** à la Porte d'Asnières incluent tous deux une nouvelle station à Porte de Clichy, actuellement desservie par le RER C et par la ligne 13. **Le prolongement du RER E via la Porte de Clichy est indispensable et complémentaire** avec ces projets :

- il offrirait **un accès direct à La Défense** aux habitants et actifs de Clichy et du XVII^e arrondissement ;
- il constituerait **un axe est-ouest structurant**, complémentaire des liaisons nord-sud offertes par le RER C, les lignes 13 et 14, complémentaire également de la rocade parisienne que représente le T3 ;
- il donnerait accès à **un service performant**, le RER E présentant un bon taux de régularité et une qualité de service reconnue par les usagers.

Le tracé nord par la Porte de Clichy : une solution pertinente, mais objet d'un regard biaisé dans le débat public

Le *Dossier du débat public* sur le prolongement du RER E à l'ouest énonce clairement que le tracé par la Porte de Clichy n'est **pas privilégié** par rapport aux deux autres variantes, pour différentes raisons.

Si certains de ces arguments sont recevables, l'analyse globale témoigne d'un regard incomplet et donc biaisé sur les enjeux que représente la Porte de Clichy aujourd'hui. Ceci apparaît implicitement à travers des incohérences dans le dossier. Ainsi le schéma présent en pages 40 et 110 indique une correspondance entre le RER C et le RER E au niveau de la Porte Maillot, et "oublie" l'autre possibilité, à la Porte de Clichy.

Sur le fond, le tracé par la Porte de Clichy est analysé **uniquement sous l'angle de la desserte de la ZAC Clichy-Batignolles**, qui se trouve sur le territoire de Paris. C'est oublier Clichy et ses projets sur le secteur Entrée de Ville, cohérents avec les changements programmés de l'autre côté du boulevard périphérique. Territoire paradoxal de liaisons et de coupures, territoire métropolitain d'échanges entre Paris et sa banlieue, la Porte de Clichy est bien le **lieu essentiel des mutations à venir**. Le fait que plusieurs projets de transport structurants y prévoient une station témoigne d'ailleurs de son caractère stratégique.

Projets urbains autour de la porte de Clichy



Dès lors, la solution compensatoire consistant à renforcer la desserte de la gare de Pont Cardinet apparaît clairement en deçà des enjeux sur ce secteur.

Le tracé nord par la Porte de Clichy est jugé comme la variante “la moins opportune”, tandis que parallèlement le “renforcement de la desserte du quartier des Batignolles” est désigné comme “objectif associé au projet EOLE”. Pour y répondre, il est proposé un renforcement du nombre d’arrêts en gare de Pont Cardinet sur la ligne L du Transilien SNCF.

Cette alternative n’est pas satisfaisante, car elle **ne remplit pas les fonctions qu’assurerait une station du RER E à la Porte de Clichy** :

- ▶ elle ne permet de desservir que la ZAC Clichy-Batignolles, tandis qu’une station à Porte de Clichy serait **accessible à la fois depuis Paris et Clichy** et donc plus en cohérence avec les projets urbains en cours ;
- ▶ elle n’améliore qu’à la marge le maillage du réseau de transports, la gare de Pont Cardinet n’étant pas et n’ayant pas vocation à devenir un **pôle d’échanges**, alors qu’à l’horizon 2017 la Porte de Clichy offrira des correspondances entre les lignes 13 et 14, le RER C et le T3.

Enfin, le schéma en page 80 reste lacunaire sur les modifications de desserte apportées aux **autres gares du réseau Saint-Lazare**, en particulier la gare de Clichy-Levallois.

En conclusion

L’importance d’une liaison entre Clichy et La Défense

Le prolongement du RER E à l’ouest est un projet structurant à l’échelle du Bassin parisien. La ville de Clichy soutient la variante de tracé nord par la Porte de Clichy, pôle urbain majeur en fort développement.

Si toutefois ce tracé n’était pas retenu, d’autres solutions devraient être mises en place afin de répondre aux besoins de desserte sur ce territoire, en particulier en direction de La Défense.

➤ Renforcement de la desserte de la gare de Clichy-Levallois

Agir uniquement sur la gare de Pont Cardinet n’a pas de sens : il faut renforcer toutes les gares du réseau Saint-Lazare sous-utilisées en raison de fréquences insuffisantes ou de liaisons indirectes. C’est le cas de la gare de Clichy-Levallois, qui devrait bénéficier :

- ▶ de **trains plus nombreux**, de manière à constituer une véritable alternative au métro, en s’appuyant sur la fiabilité et le confort du service existant ;
- ▶ d’une **liaison directe à La Défense** sans correspondance à Saint-Lazare ou Bécon-les-Bruyères.

➤ Navette fluviale de Saint-Denis à La Défense via Clichy

Le projet de Schéma directeur de la région Île-de-France intègre cette liaison au réseau des transports collectifs à terme, montrant l’intérêt de ce mode novateur de transport public. De nombreuses collectivités ont **demandé au STIF la mise à l’étude de ce projet** ; ainsi en est-il de la ville de Clichy à travers deux vœux du conseil municipal en 2008 et 2009.



Gilles Catoire

Maire de Clichy-la-Garenne,
Conseiller général des Hauts-de-Seine,
Secrétaire général et président de la commission transports de l’AMIF,
Membre du bureau et co-animateur de la commission déplacements de Paris Métropole,
Représentant suppléant au Conseil du STIF.