



cndp Commission nationale
du **débat public**

BILAN DU GARANT

Prolongement du tramway T1 à
l'ouest vers Nanterre et Rueil-
Malmaison
Concertation préalable

7 NOVEMBRE 2016 – 31 JANVIER 2017

Claude BRÉVAN
Désignée par la Commission nationale
du débat public

Bilan du garant

Prolongement du tramway T1 à l'ouest vers Nanterre et Rueil-Malmaison

7 NOVEMBRE 2016 – 31 JANVIER 2017

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	4
LA PHASE DE PRÉPARATION DE LA CONCERTATION.....	4
LES DISPOSITIFS D'INFORMATION SUR LA CONCERTATION ET SUR LE PROJET.....	5
LA CONCERTATION.....	5
Les réunions publiques, les ateliers, les rencontres de proximité, les avis et contributions.....	6
La concertation à Nanterre.....	7
La concertation à Rueil-Malmaison.....	11
CONCLUSION.....	16

INTRODUCTION

Le 20 juillet 2016, le Directeur Général du Syndicat des transports d'Île-de-France a saisi la Commission Nationale du débat public d'un dossier présentant les objectifs et les principales caractéristiques du projet de prolongement de la ligne 1 du tramway en direction de Nanterre et Rueil-Malmaison.

Le 31 août 2016, la Commission nationale a considéré que bien que d'un coût estimé de plus de 300M€, le projet ne nécessitait pas l'organisation d'un débat public. Elle a recommandé au STIF de conduire une concertation sous l'égide d'un garant. Elle a lors de cette même séance désigné Mme Claude Brevan pour assurer cette fonction.

Le présent rapport concerne le déroulement de cette concertation et les principaux éléments qui en ressortent ainsi que les points qui apparaissent comme importants à approfondir pour la suite de la démarche d'élaboration du projet.

LA PHASE DE PRÉPARATION DE LA CONCERTATION

Le STIF, qui a une large expérience de la concertation, avait préalablement à l'intervention de la garante préparé un schéma de concertation en liaison avec les deux communes concernées, Nanterre et Rueil-Malmaison. Le département des Hauts de Seine prenant en charge les aménagements de voirie liés au projet avait été également étroitement associé. Deux réunions de travail, auxquelles la garante a participé, dont une en mairie de Rueil-Malmaison en présence de Mme BOUTEILLE adjointe au maire, ont permis la mise au point du programme de concertation et des documents destinés à une large diffusion. Le Document d'objectifs et de caractéristiques principales du projet (DOCP) étant d'ores et déjà élaboré est apparu satisfaisant. Ce DOCP et les modalités de concertation avaient été préalablement approuvés par le Conseil du STIF en juillet 2016. La garante a par ailleurs rencontré les élus de la ville de Nanterre pour prendre connaissance des enjeux qui leur apparaissaient les plus importants dans cette phase de concertation. Enfin une visite du parcours avec les responsables du projet a permis d'apprécier la complexité de certaines questions et en particulier celles liées au franchissement des espaces et infrastructures proches du Pont de Rouen à Nanterre.

Ces prises de contact préalables ont permis également de mieux comprendre les enjeux du projet pour les responsables élus des deux communes et de vérifier que le dispositif de concertation envisagé par le STIF permettait de les aborder et de recueillir l'avis et les propositions des citoyens. Si les points particulièrement sensibles que constituent le passage du tramway au pont de Rouen et à la place de la Boule, de même que l'amélioration de la desserte des principaux équipements de Nanterre et de Rueil-Malmaison ont été mis en évidence lors de ces contacts préalables, cette approche amont s'est néanmoins révélée incomplète et la concertation, tant en réunion publique que via les cartes T ou le site internet, a fait rapidement apparaître que la question de l'impact de la neutralisation de deux voies sur la circulation dans Rueil-Malmaison, réduction de l'espace dédié à la circulation rendue nécessaire au passage du tramway, constituait une préoccupation majeure pour les rueillois. Afin d'approfondir ce point et répondre aux principales questions posées par le public, une réunion supplémentaire a été organisée à la demande de la garante et en plein accord avec le STIF et la ville de Rueil-Malmaison, conduisant à prolonger la période de concertation jusqu'au 31 janvier 2017. Ce délai supplémentaire a permis également d'organiser une réunion avec les commerçants et les entreprises de Nanterre à la demande du maire de Nanterre M JARRY.

LES DISPOSITIFS D'INFORMATION SUR LA CONCERTATION ET SUR LE PROJET

Le STIF a mis en place un dispositif d'information et de concertation important et diversifié afin de toucher le public le plus large possible.

La concertation a donné lieu au déploiement d'un large éventail de moyens pour la faire connaître et inviter les habitants des trois communes de Colombes, Nanterre et Rueil-Malmaison à participer aux réunions et aux rencontres et à s'exprimer via le site internet du projet ou par le biais de cartes T jointes aux dépliants distribués dans l'espace public et les boîtes aux lettres :

- Trois formats d'affiches à disposition des administrations et institutions partenaires ;
- Une lettre d'information tirée à 60 000 exemplaires ;
- Un dépliant avec coupon T pour avis tiré à 80 000 exemplaires (354 cartes retournées) ;
- Boîtage du dépliant et de la lettre d'information dans 32 118 boîtes aux lettres situées dans une bande de 400m de part et d'autre du tracé dans les villes de Colombes (terminus prévu pour le prolongement du tram 1 en cours), Nanterre et Rueil-Malmaison. Ces diffusions ont été effectuées deux semaines avant la première réunion publique ;
- Tractage des documents en deux vagues successives dans les gares RER et à des arrêts de bus.

Le dispositif de rencontre était le suivant :

- 2 « rencontres terrain » avec l'équipe projet à plusieurs endroits de Nanterre et Rueil-Malmaison ;
- 3 réunions publiques et une réunion supplémentaire sur les usages de la RD913 ;
- 3 « ateliers » :
 - Deux invitations ciblées des commerçants et acteurs économiques concernés par les villes de Rueil-Malmaison et de Nanterre à participer à des ateliers dédiés à ces questions ;
 - Une réunion restreinte organisée à l'Université Paris Nanterre à la demande de ses dirigeants.

Ajoutons que les villes ont fait une large publicité sur cette concertation au travers de leurs moyens propres d'information et de communication.

LA CONCERTATION

L'importance des moyens déployés pour inviter les habitants de ces communes à participer n'a pas entraîné une présence massive en réunion publique. De même, la fréquentation du site internet dédié au projet semble avoir été inférieure à ce qui était légitimement attendu par le maître d'ouvrage. La prolongation de la période de concertation

qui a duré presque 3 mois, bien qu'ayant permis d'approfondir la question de l'impact du projet sur la circulation, n'a pas semblé élargir significativement le public intéressé par ces échanges.

Il serait délicat aujourd'hui d'émettre des hypothèses solides pour expliquer cet intérêt mesuré pour un projet de transport collectif structurant pour les territoires traversés si ce n'est une réalisation jugée encore lointaine et une situation fréquente lors de ces concertations : les personnes qui auraient un avis très positif et peu ou pas d'interrogations à caractère technique ne voient pas l'utilité de s'exprimer. Cette relative faiblesse de la participation du public a néanmoins été compensée par la qualité des interventions et des questions exprimées tant en réunion que sur le site à travers du dispositif « j'en parle » très interactif et d'utilisation très facile ou par les envois reçus via le système des cartes T. Les participants qui ont manifesté leur intérêt pour ce projet sont souvent allés assez loin dans le détail. Ils souhaitent avoir des réponses très précises à leurs interrogations.

L'analyse des avis, commentaires et propositions émis dans les deux communes les plus concernées, Nanterre et Rueil-Malmaison, fait ressortir des perceptions et des attentes assez différentes exprimées par les habitants et les responsables élus de ces deux communes. Les deux territoires limitrophes ont assez peu de caractéristiques communes et les enjeux les plus fréquemment soulignés ne sont pas de même nature même si certains sont partagés comme le maintien des arbres ou la place du vélo dans les aménagements prévus.

Les enjeux d'aménagement urbain et de réduction des nuisances liées à l'importance du trafic routier sont très présents à Nanterre dont le territoire paye un lourd tribut à la circulation de transit. L'objectif de réduire l'usage de la voiture est pour les nanterrois un enjeu important et semble-t-il assez largement partagé. A ce titre, l'utilité du projet a été peu contestée.

A Rueil-Malmaison, il est apparu que, alors que les enjeux d'aménagement urbain étaient globalement moins importants qu'à Nanterre, l'arrivée d'un tramway en ville n'était pas destinée à appuyer un projet de restructuration urbaine même s'il peut être l'occasion d'une revalorisation de son artère principale. Cet aspect s'y est avéré cependant beaucoup plus polémique. La compatibilité du projet de tramway avec la circulation et la vie locale a été très contestée et cette analyse a conduit d'assez nombreux participants et internautes à mettre en cause la pertinence d'un projet dont certains ne comprennent pas l'utilité. Et même si l'arrivée d'un transport collectif moderne et performant a été saluée positivement par de très nombreux habitants notamment via internet ou les cartes T, il ressort de la concertation que nombre d'avis exprimés y compris positifs dans leur principe, traduisent des interrogations sur la capacité du tramway à alléger le trafic routier qui emprunte quotidiennement l'avenue Paul Doumer et donc sur ses effets totalement positifs sur la qualité de vie des rueillois. L'opposition entre usagers des transports collectifs actuels ou futurs, et automobilistes est apparue beaucoup plus nettement qu'à Nanterre où l'adhésion au principe même du tramway a été presque unanime.

Les réunions publiques, les ateliers, les rencontres de proximité, les avis et contributions

Le STIF avait initialement prévu trois réunions publiques : une à Rueil-Malmaison au théâtre André Malraux situé en centre-ville et au cœur du parcours du tram et deux à Nanterre dans deux quartiers différents, l'une dans un collège proche du Petit Nanterre et de l'université et l'autre dans une école proche de la Place de la Boule, pôle d'échange avec la future ligne 15 du métro et de nombreuses lignes de bus. La quatrième et dernière réunion évoquée plus

haut s'est tenue à Rueil-Malmaison à l'Hôtel de Ville le 23 janvier 2017. Elle diffère des trois précédentes puisqu'elle a donné lieu à des invitations des conseils de villages de Rueil-Malmaison et de toutes les personnes qui s'étaient exprimées sur les questions de circulation en séance, via les cartes T ou encore internet (personnes dont les coordonnées étaient accessibles).

Les rencontres sur le terrain et la présence dans les bus, dans les gares et sur le marché de Rueil-Malmaison ont permis de faire connaître le projet et de recueillir des avis « à chaud » pour la plupart favorables au projet. La rencontre plus structurée au Pont de Rouen a été celle qui a permis le travail de concertation le plus approfondi, la plupart des participants connaissant bien le projet et ayant des avis tranchés sur le choix à retenir.

Lors de toutes les réunions, publiques ou restreintes, les participants ont pu interroger les responsables du STIF mais également ceux du Conseil départemental, ces deux maîtres d'ouvrage travaillant ensemble sur un même projet chacun dans son champ de compétences.

La concertation à Nanterre

La première réunion s'est tenue le 21 novembre au collège République à Nanterre et a concerné essentiellement la partie nord du tracé. Le choix de tenir une réunion publique dans les locaux de ce collège était pertinent en raison de sa situation dans un quartier en pleine mutation à quelques centaines de mètres du Pont de Rouen et du Petit Nanterre. La réunion qui a réuni une soixantaine de participants s'est tenue en présence de M. JARRY, maire de Nanterre, et de Mme GOUETA, maire de Colombes. Elle a été l'occasion pour le maire de Nanterre de préciser l'objectif général dans lequel ce projet devait se situer et en particulier l'importance de réduire la place de la voiture dans sa ville tant en nombre de véhicules qui transitent (400 000 chaque jour a-t-il dit) qu'en importance et en conception des infrastructures routières, autoroutes et voies urbaines.

Cette réunion a permis d'aborder les questions liées à la desserte du Petit Nanterre, présenté comme « coupé » de la ville et fonctionnellement plus proche du petit Colombes que du centre de Nanterre. Elle a fait apparaître un avis globalement très positif sur le principe de ce projet dont le tracé n'a pratiquement pas été remis en cause. Elle a donc davantage porté sur l'apport de ce projet à la politique d'aménagement de la ville et aux modalités de son insertion dans le tissu urbain. L'accent a été mis par les élus présents et les représentants des associations locales sur l'enjeu que représente pour les nanterrois la réalisation de ce qu'ils ont qualifié de « couture urbaine » entre des quartiers actuellement cloisonnés par des infrastructures routières et ferroviaires.

L'aménagement projeté par la ville d'importants espaces délaissés ou sous utilisés le long de l'avenue de la République à proximité de l'université permettrait selon les participants de créer une continuité urbaine entre le Petit Nanterre et le quartier récemment urbanisé situé autour du collège.

Plusieurs points concernant cette première section du tracé proposé ont été évoqués tant en réunion que via les autres moyens d'expression mis à la disposition des nanterrois. Le STIF établissant un compte rendu détaillé de la concertation, seuls les points les plus saillants sont abordés ici :

- [L'aménagement des stations des Trams 1 et 2 au Pont de Bezons et plus généralement l'insertion du prolongement du Tram 1 dans un site déjà très encombré :](#)

La question de l'aménagement des stations des trams 1 et 2 a été traitée lors de la conception du prolongement du tram 1 entre les Courtilles et Colombes en cours de finalisation, et le nouveau prolongement vers Nanterre et Rueil-Malmaison ne devrait pas faire évoluer ce qui a été prévu. Cette préoccupation pourrait donc être le fait de personnes qui n'ont pas participé à la concertation sur le prolongement les Courtilles-Colombes. La question légitime des aménagements de voirie nécessaires au passage du Tram 1 a été renvoyée à des études complémentaires effectuées par le Conseil départemental en liaison avec la ville de Colombes. Elles porteraient notamment sur des réaménagements de carrefours. Cet aspect est apparu comme un point important sur lequel les participants à la concertation attendent des réponses qui non seulement garantissent que l'arrivée du tramway n'aggraverait pas une situation déjà critique mais sera l'occasion de repenser la gestion des flux de trafic vers plus de fluidité et si possible un allègement.

- [Le franchissement des espaces aux abords du Pont de Rouen :](#)

Cette question a été longuement débattue en réunion, sur le site, via les cartes T et lors de la rencontre in situ à une heure de forte circulation. Le maître d'ouvrage propose deux options qu'il a rendues lisibles par des photos montages très explicites. Les deux options proposées illustrent deux conceptions très différentes : l'une privilégie la fluidité de la circulation, évitant les croisements à niveau entre tramway et trafic routier. Elle conduit à un passage du tramway sous les voies qui desservent la RD 914 dans un tunnel d'une centaine de mètres. L'autre option au contraire prévoit un passage du tramway à niveau sous les deux ponts, routier et ferroviaire, et croise les voies de desserte de la RD 914 situées de part et d'autre avec un dispositif de feux tricolores lui donnant la priorité comme sur l'ensemble du parcours.

La première option a été soutenue par un nombre réduit de participants qui craignent des remontées de voitures sur la RD914 et des files d'attente sur l'avenue de la République. Cette solution leur est apparue également plus sûre en termes de sécurité routière. À l'inverse, la très grande majorité des avis émis tant en réunion que lors de la visite sur le site rejoint la position adoptée par les responsables élus et opte très nettement pour le passage à niveau du tramway. À l'appui de ce choix, ses partisans font valoir sa cohérence avec l'objectif global de rééquilibrage des places respectives des voies de transit et de la vie locale. Le « tunnel » accentuerait selon eux les effets de coupure déjà très forts, hypothéquerait les possibilités d'urbanisation des abords immédiats nécessaires à la « couture » souhaitée entre les quartiers et serait un facteur d'insécurité pour les collégiens qui empruntent ce parcours. La ville considère enfin que cela empêcherait définitivement un réaménagement global des infrastructures de ce territoire et notamment celui d'une transformation de la RD 914 en boulevard urbain. Les discussions autour du réaménagement du secteur du Pont de Rouen ont fait ressortir la complexité d'un territoire sur lequel interviennent de nombreux acteurs : la ville de Nanterre, SNCF réseau, le Département des Hauts de Seine, l'État pour l'A86 et l'EPADESA.

- [Les expropriations dans le Petit Nanterre et le long de l'avenue de la République :](#)

Les questions ont porté sur l'éventualité d'expropriations nécessaires au passage du tram. Elles ont été abordées en séance publique et lors de la réunion organisée avec les acteurs économiques qui s'inquiétaient de la pérennité de leur activité s'ils étaient expropriés. Le STIF a reporté sa réponse à des études plus précises mais a néanmoins

précisé que l'élargissement des emprises à proximité immédiate du Pont de Rouen nécessiterait vraisemblablement des acquisitions foncières de faible ampleur.

- [Le maintien des arbres :](#)

L'attachement à la préservation des arbres d'alignement a été évoqué lors des deux réunions à Nanterre mais également sur le site internet de la concertation. Il est particulièrement net en ce qui concerne les plantations de l'avenue Joliot Curie qui selon le maire et plusieurs participants ont un rôle important au plan paysager mais également comme régulateur de la température. Le STIF s'est engagé à préserver un maximum d'arbres dans l'avenue Joliot Curie et dans l'avenue de la République au niveau de l'Hôpital. Ce maintien sera plus difficile dans le secteur proche du Pont de Rouen où les emprises disponibles pour le passage du tramway, les voies réservées aux véhicules, les pistes cyclables et les trottoirs sont plus limités.

- [La place du vélo :](#)

Elle a été abordée sous divers angles : la conception des pistes cyclables, la possibilité de parkings dédiés aux deux roues aux stations de tramway et la possibilité d'embarquer dans le tram avec un vélo. La réponse à la première question a été renvoyée à la poursuite de la concertation avec les associations et notamment le collectif vélos Nanterre mais le STIF a d'ores et déjà confirmé le principe d'une continuité des itinéraires cyclables. Il n'a néanmoins pas pu s'engager sur un traitement intégral de la circulation des vélos sur des pistes cyclables hors voirie. Concernant le stationnement, le STIF a précisé que des consignes Veligo seraient réservées aux pôles d'échanges et que les stations du tramway seraient équipées d'arceaux. Il a par contre repoussé la possibilité de voyager avec son vélo dans le tramway inadapté à cette pratique.

- [Le site de maintenance et de remisage :](#)

L'opportunité de l'emplacement proposé a été contesté par un participant qui considère que le site des anciennes Papeteries de la Seine serait plus adapté. Les représentants de l'Université ont également regretté cette implantation sur des terrains qui auraient pu accueillir un prolongement du mail de l'Université en offrant un lien vers la Seine pour les étudiants et les habitants. Le terrain retenu par le STIF ayant fait l'objet d'une concertation approfondie avec la ville de Nanterre, le STIF a maintenu sa proposition. Une fiche complémentaire permettant de mieux identifier le site concerné a été mise sur le site en cours de débat.

La seconde réunion publique tenue à Nanterre a concerné davantage la partie sud du tracé allant de Place des Droits de l'Homme à la limite avec Rueil-Malmaison mais elle a été également le cadre de réflexions plus générales sur l'opportunité du projet.

- [L'opportunité du projet et la pertinence de son parcours :](#)

Le projet a été très nettement soutenu par le maire de Nanterre, M. JARRY qui a rappelé le poids du trafic routier dans sa ville et les enjeux de le réduire pour l'environnement la santé publique et la qualité de vie des Nanterrois. Il a rappelé également l'opportunité qu'offrait ce projet pour redonner de l'unité à un territoire très morcelé et desservir et relier tous ses grands équipements. Pour le maire de Nanterre, se donner les moyens d'un meilleur équilibre entre les différents modes de transport est fondamental. Beaucoup moins nombreux mais plus nuancés quoique ne se présentant pas comme étant opposés au projet, certains participants en réunion comme sur le site

ou via les cartes T, ont interrogé le maître d'ouvrage sur la pertinence du choix du tramway dont le coût leur apparaît très important. Ils ont notamment demandé si l'alternative que constituerait un bus à haut niveau de service ne serait pas aussi efficace et moins onéreuse. Ces participants sceptiques ont fait valoir (comme cela a été le cas à Rueil-Malmaison) que le bus 258 donnait toute satisfaction et ce d'autant qu'il conduit à la Défense. Ils ont suggéré qu'une voie dédiée aux bus permettrait d'éviter les ralentissements liés aux encombrements aux heures de pointe. La question de la rupture de charge à la Place de la Boule pour prendre la ligne 15 est apparue comme une faiblesse du projet à ces participants et cette question a été présente tout au long de la concertation. Les réponses apportées par le STIF sur la supériorité du service rendu par le tramway, capacité double, cadencement, confort, n'ont semble-t-il pas totalement convaincu l'ensemble des intervenants si l'on en juge par la rémanence de ces interventions.

Le tracé lui-même a fait l'objet d'interventions. Si à Nanterre, et contrairement à ce qui a été exprimé à Rueil-Malmaison, la continuité avec le parcours du tramway en Seine Saint Denis ne fait pas débat, c'est son prolongement jusqu'à la Malmaison qui interroge. Plusieurs voix se sont fait entendre selon lesquelles le terminus devrait se situer à la Place de la Boule. A Nanterre comme d'ailleurs à Rueil, beaucoup de participants ont des difficultés à porter un crédit aux études de charge qui prévoient que c'est le tronçon entre Rueil mairie et la Place de la Boule qui devrait être le plus chargé.

- [L'insertion du tramway dans la Place de la Boule :](#)

Cette question a été assez paradoxalement moins l'objet de controverses que ce qui était attendu compte tenu de l'annonce figurant dans le DOCP de la suppression d'une partie de la trémie qui traverse la place. Pour le maire de Nanterre, la place de la Boule n'a pas vocation à être réservée à la voiture dans la décennie qui vient et la ville et le Conseil départemental des Hauts de Seine travaillent ensemble pour la « repenser » et en faire un espace qui ne soit pas uniquement un lieu de passage. Pour les représentants du Conseil départemental et la ville de Nanterre, le tramway et les nombreuses améliorations de transport collectif concernant Nanterre devraient modifier les modes de déplacement et alléger le trafic sur cette place. Il faut souligner que pendant le temps de la concertation, le Conseil Départemental s'est montré moins affirmatif sur la nécessité de supprimer une partie de la trémie tel que prévu dans le DOCP.

En tout état de cause, et même si chacun considère que l'aménagement actuel de la place représente un progrès important par rapport à l'auto-pont qui l'a longtemps traversée, cette place est considérée par de nombreux intervenants comme peu commode, assez dangereuse à traverser pour les piétons et peu conviviale. La demande de précisions émanant du public a davantage porté sur la cohérence des différents projets devant intervenir à court et moyen terme (l'articulation entre la station de la ligne 15, l'arrêt du tramway et ceux des bus, et la destruction de l'immeuble de logements sociaux avenue Joliot Curie) que sur le passage du tramway lui-même qui n'est qu'un des éléments à traiter pour réaménager cet espace. Pour certains intervenants rencontrés in situ le tramway est un plus à la condition de ne pas « tout compliquer ».

Les commerçants installés sur la Place de la Boule ou à proximité ont souligné l'enjeu que représente le renforcement de l'attractivité commerciale de la Place de la Boule qui est une porte d'entrée dans Nanterre. Ils ont exprimé la crainte que la facilité accrue de déplacement vers Rueil procurée par le tramway n'ait pour effet une évasion vers les commerces de cette ville voisine. Les acteurs économiques de ce quartier ont tous attiré l'attention sur les problèmes de stationnement de la clientèle mais également celui des camions de livraison qui

constituent déjà selon eux un handicap pour leurs activités. L'impossibilité de pouvoir négocier avec le magasin Décathlon tout proche et dont le parking souterrain est sous utilisé et mal perçue par tous ces riverains. Pour ces acteurs le réaménagement d'ensemble de la Place et de ses abords devrait prendre en compte ces questions vitales pour eux.

- **La période des travaux :**

Elle a fait l'objet d'interventions nombreuses traduisant une inquiétude sur le fonctionnement de la vie locale et sur les nuisances que pourraient engendrer trois ans de travaux dans des espaces relativement contraints. Le STIF n'a pas cherché à minimiser les difficultés inhérentes à cette phase de mise en œuvre du projet tout en soulignant que cette durée concernait la réalisation de l'ensemble du projet et non les travaux à effectuer sur tel ou tel tronçon du parcours du tram. Il s'est engagé à travailler en étroite concertation avec les villes et plus généralement les riverains, particuliers ou entreprises afin de prendre les mesures les moins pénalisantes possibles. Il s'est également engagé à travailler avec les autres intervenants, la Société du Grand Paris notamment, afin de coordonner au mieux les travaux. Enfin, il a évoqué les procédures d'indemnisation des préjudices subis par les commerçants.

- **Le devenir des lignes de bus :**

Cette question est revenue de façon récurrente tout au long de la concertation. Alors que quelques personnes ont déploré les aléas des temps de trajet en bus en raison des encombrements (en particulier le 304 qui dessert la Seine Saint Denis) et ont vu une amélioration importante dans l'arrivée du tram, d'autres, très nombreuses, se sont inquiétées d'une éventuelle suppression des bus actuels et notamment du 259 et surtout du 258 dont le service est unanimement reconnu.

Le renvoi par le STIF de l'examen d'une réorganisation du réseau de bus à deux ans avant la mise en service du tram, pour habituel qu'il soit, a laissé sans réponse cette question manifestement importante pour les usagers actuels des transports collectifs qui sont très attachés au rabattement direct sur la Défense et ne semblent pas avoir été tous entièrement convaincus par le gain de temps que ferait gagner un changement pour accéder à la ligne 15 à la Place de la Boule.

La concertation à Rueil-Malmaison

Le parcours proposé par le projet de tram dans Rueil étant beaucoup plus homogène que dans la traversée de Nanterre, il n'est pas apparu opportun au STIF d'organiser deux réunions publiques dans deux sites différents. La réunion complémentaire organisée en cours de concertation avait un contenu très ciblé sur la circulation susceptible de concerner l'ensemble des rueillois comme la première et s'est donc tenue dans le centre-ville. Comme évoqué plus haut, le ton général des réunions et des commentaires émis par les intervenants des deux communes principalement concernées par le projet ont été très différents. L'analyse des avis reçus via internet ou les cartes T fait ressortir à Rueil une majorité assez nette d'avis positifs sur le principe du projet mais ces avis sont très souvent assortis de réserves traduisant des inquiétudes sur l'impact que pourrait avoir le projet sur les conditions de circulation dans l'avenue Paul Doumer et le réseau viaire qu'elle dessert. Le scepticisme vis-à-vis du projet s'est

exprimé fréquemment et son rejet sans appel, tout en restant minoritaire a néanmoins été présent et a alimenté de nombreuses controverses.

Au cours de ces réunions, le projet a été très soutenu par la ville de Rueil représentée par Mme BOUTEILLE, adjointe au maire de Rueil-Malmaison et déléguée à l'Urbanisme et aux transports qui a regretté les délais de la concrétisation d'un projet attendu. Pour Mme BOUTEILLE, le tramway facilitera la vie quotidienne des rueillois, en leur donnant un accès rapide et confortable aux transports lourds et notamment à la ligne 15. Elle a souligné l'étendue de la ville moins bien desservie par les transports collectifs que la ville voisine qui dispose de deux gares RER alors que la gare de Rueil est très excentrée et contraint les habitants à cheminer à pied ou en vélo pour la rejoindre. Le projet de tram s'inscrit dans une politique de développement de nouveaux quartiers et dessert les principaux équipements situés le long ou à proximité des avenues Bonaparte et Paul Doumer. La majorité des interventions émises pendant la concertation porte sur la finalité du projet et la pertinence de son tracé et surtout sur l'impact de l'arrivée d'un tramway sur la circulation et la vie quotidienne dans Rueil-Malmaison.

- [La finalité du projet soumis à la concertation :](#)

Cet aspect qui recouvre la question de l'opportunité a été un des aspects les plus présents dans les échanges et dans les contributions écrites lorsqu'elles émettent des doutes sur l'utilité du projet.

Il est apparu que peu de participants avaient une connaissance des caractéristiques des déplacements par tramway qui concernent essentiellement des distances courtes et ont pour destination des lieux de vie quotidienne en assurant une desserte fine, les transports plus lourds étant mieux adaptés à des parcours longs. Le projet a reçu un avis favorable parfois enthousiaste des rueillois qui « pratiquent » assidûment leur ville ou sont des usagers réguliers des transports collectifs ou encore du vélo, mais un avis beaucoup plus critique de la part de personnes qui utilisent leur véhicule personnel pour se rendre au travail même si certains ont dit envisager d'y renoncer si un transport performant était mis à leur disposition.

- [Pourquoi aller vers la Seine-Saint-Denis et pas à la Défense ou à Paris ?](#)

La logique qui préside à la réalisation d'une ligne de tramway en rocade de plus de 40 km n'a pas toujours été comprise. De nombreux intervenants se sont interrogés sur l'utilité pour les rueillois d'un transport les reliant à la Seine-Saint-Denis où, disent-ils, ils ne vont jamais. Pour de très nombreux participants, les déplacements à privilégier en priorité sont ceux qui concernent les trajets domicile-travail qui sont les plus pénibles en raison de la saturation des voiries. Pour les rueillois, il s'agit surtout des trajets vers la Défense et Paris et le fait que le Tram 1 ne desserve pas le quartier d'affaires a été un sujet d'incompréhension que la concertation n'a semble-t-il pas permis d'effacer significativement.

De nombreux participants ont eu des difficultés à analyser ce projet comme le prolongement d'une ligne existante et une composante d'un réseau de transport. Nombre de positions laisse à penser qu'ils attendaient une offre de déplacement nouvelle, autonome, qui s'ajouterait à ce qui existe sans en dépendre pour accéder à leur destination finale. Pour la majorité de ces personnes « réservées », seul un trajet direct vers leur lieu de travail apporterait un gain de temps et de confort et serait susceptible de faire renoncer à la voiture individuelle.

- [Pourquoi situer le terminus de la ligne à la Malmaison et pas à la Jonchère ou même à Port Marly voire Saint-Germain-en-Laye pour certains intervenants ?](#)

À l'appui de cette interrogation, un participant a rappelé que le premier tramway de Rueil construit en 1853 allait de la Place de l'Etoile à Paris à Saint-Germain-en-Laye desservant au passage Bougival et Louveciennes.

Plusieurs personnes ont considéré que le parcours au sein de Rueil n'avait qu'un intérêt réduit s'il ne servait qu'à se déplacer le long de l'axe de la RD913 alors que les estimations effectuées par le STIF montrent que c'est à Rueil-Malmaison qu'il devrait y avoir le plus de voyageurs aux heures de pointe, ceux-ci étant intéressés par la correspondance avec le métro 15 Place de la Boule. Selon d'autres intervenants, le projet ne prendrait pas suffisamment en compte les importants projets d'urbanisation prévus avenue Bonaparte qui justifieraient un prolongement de la ligne jusqu'à la Jonchère voire plus loin vers Bougival et Port Marly.

Les estimations de fréquentation du tram effectuées par le STIF calculées à l'aide d'un modèle mathématique à partir de la densité de population et d'emplois proches du tracé l'ont conduit à rechercher un équilibre entre service rendu à la population et coût de l'investissement. Les estimations faisaient apparaître un rapport coût/service très élevé au-delà du terminus envisagé. Le STIF a également fait valoir que la complexité du réseau de voiries à La Jonchère était une contrainte importante. Il n'a pas retenu l'hypothèse d'un prolongement vers Bougival et Port Marly en raison de la faible densité des populations susceptibles d'être intéressées. Sa représentante a en outre précisé qu'allonger au-delà de 40km la ligne de tramway qui serait déjà la plus longue existante en France risquerait de poser de sérieux problèmes d'exploitation.

- [L'impact du projet sur la vie locale et en particulier sur le fonctionnement de la RD 913 :](#)

Les craintes sur les difficultés de circulation et de stationnement le long de l'avenue Paul Doumer et les conséquences qu'entraînerait l'arrivée du tramway sur la vie locale ont alimenté des polémiques parfois assez vives. Ces craintes ont été écartées par les intervenants qui se réjouissaient au contraire de la perspective d'une réduction importante du nombre de voitures transitant par le centre de Rueil et du réaménagement plus urbain et plus adapté aux circulations douces que permettrait la réduction à deux fois une voie de l'espace dédié à la voiture.

Les points les plus souvent abordés tant en réunion que dans les avis écrits concernent le risque d'embolie aux heures de pointe que provoquerait la réduction à deux fois une voie de la RD913, la suppression de la trémie avec l'avenue de l'hôpital Stell qui bloquerait ce carrefour, la suppression partielle de la trémie Place de la Boule, le stationnement des bus et les livraisons le long de l'avenue Paul Doumer et le passage des véhicules de secours. La conception des pistes cyclables a été comme à Nanterre l'objet de remarques et de contre-propositions.

- [La circulation de la Jonchère à la Place de la Boule :](#)

En réponse aux inquiétudes exprimées sur l'opportunité de réduire à une voie dans chaque sens la circulation des voitures dans l'avenue Bonaparte, l'avenue Paul Doumer et l'avenue Joffre, le STIF et le CD92 ont apporté des éléments d'analyse de la circulation actuelle et des projections modélisées des évolutions de trafic après mise en service du tramway. Ces avenues densément occupées sont le siège de commerces nombreux et elles constituent

des lieux de vie très fréquentés. La situation actuelle qui voit passer plus de 2000 véhicules par heure aux heures de pointe du matin (près de 2500 à La Jonchère et aux abords de la Place de la Boule) ne peut être considérée comme très satisfaisante, l'importance de ce trafic ayant conduit à réaliser des trémies qui constituent des coupures infranchissables entre les deux côtés de ces avenues.

Pour le STIF et le Conseil départemental, le statu quo, c'est-à-dire le maintien de l'offre de transport collectif actuel sans tramway et sans redimensionnement du dispositif routier ne se traduirait pas par la stabilité de cette situation mais par une augmentation de plus de 10% du trafic automobile sur l'ensemble de l'axe à l'échéance 2030. Les experts considèrent en effet que le besoin de déplacements en Île-de-France est appelé à croître encore en fonction de l'augmentation de la population et des activités.

Pour le STIF, un des objectifs du projet est d'inciter le plus possible d'automobilistes à changer leur comportement en utilisant les transports collectifs. Le STIF a déclaré à plusieurs reprises que le tramway n'était pas « contre » les automobilistes mais constituait une offre alternative. Les représentants du Conseil Départemental ont eu une position plus tranchée en affichant un objectif clair de limitation et si possible de réduction du trafic automobile et l'atteinte de cet objectif se traduit inévitablement par certains freins au « tout voiture ». Ces objectifs qui sous-tendent le projet ont fait réagir quelques personnes qui voient là une atteinte à leur liberté de choisir leur mode de déplacement mais cette position n'a pas été largement défendue.

- [Les allègements de trafic prévus sont ils réalistes? La réduction à deux fois une voie de la RD 913 induira-t-elle un report massif du trafic de transit sur l'A86 comme le prétendent les deux maîtres d'ouvrage, et dans quelle mesure cette autoroute urbaine peut-elle recevoir un surcroît de voitures ?](#)

Ces interrogations traduisaient le plus souvent un réel besoin de précisions, mais il a semblé que parfois elles étaient également destinées à étayer une opposition nette au projet perçu comme inapproprié au contexte de Rueil-Malmaison.

Les prévisions d'allègement de trafic de la Jonchère à la Place de la Boule se fondent sur la diminution liée à un recours significatif au tram pour les personnes habitant sur la RD913 dans Rueil ou à proximité et utilisant actuellement leur voiture pour leurs déplacements domicile travail. Les hypothèses de report sur l'A86 sont basées sur l'effet de dissuasion qu'aurait la réduction de capacité de la RD 913 pour les véhicules venant de l'ouest ou du tunnel de l'A86.

Les interrogations et contestations ont donc porté sur le réalisme des hypothèses de fréquentation du futur tramway, de nombreux participants considérant que la rupture de charge à la Place de la Boule découragerait de nombreuses personnes d'y avoir recours et qu'ils continueraient à emprunter leur voiture ou à utiliser le bus 258. Cette position traduit un scepticisme assez général sur la validité et la capacité à prendre en compte les comportements des modèles utilisés par les maîtres d'ouvrage.

Les questions ont également porté sur les allègements attendus du trafic de transit qui leur apparaissent exagérément optimistes. Des données précises concernant ce trafic ont été apportées en réunion et figurent sur le site internet (près de la moitié du trafic actuel circulant sur la RD 913 dans Rueil, un quart provenant de la RD 913

plus à l'ouest). La question concernant la capacité résiduelle de l'A86 n'a pas reçu de réponse technique en l'absence des gestionnaires de cette voirie, et les participants à la réunion avaient des perceptions très différentes de sa saturation. Certains ont fait valoir que l'autoroute A86 n'est saturée qu'à partir de Colombes alors que d'autres ont fait état de bouchons aux heures de pointe dès la sortie du tunnel reliant l'A86 à Versailles. Il sera utile de clarifier ce point pour la suite du projet mais les documents produits par les maîtres d'ouvrage montrent que le report d'une partie du trafic actuel de la RD 913 ne représenterait qu'un apport relativement faible au regard de la capacité de l'A86.

- [Le réaménagement de la RD 913 et en particulier la réduction de l'espace dédié aux véhicules particuliers et aux camions est-il réaliste et permet-il d'assurer toutes les fonctions de desserte de cet axe et l'ensemble des modes de déplacement?](#)

Ces aspects du projet ont été ceux qui ont été les plus fréquemment évoqués tant en réunion que sur le site ou via les cartes T, par les partisans du projet, par ceux que l'on peut qualifier d'« interrogatifs » et par les opposants.

À ce stade du projet, les deux maîtres d'ouvrage en sont restés aux principes d'aménagement renvoyant la mise au point finale de l'aménagement de la RD 913 à des études et des concertations ultérieures. Ils ont affirmé prendre en compte l'ensemble des fonctionnalités de cet axe : circulation du tramway, stations, circulation automobile et arrêts des bus, cheminements doux (cycles et piétons), stationnement et livraisons. Ils ont également énoncé l'objectif d'éviter les acquisitions foncières.

Les participants disposaient d'un schéma de principe sur le partage de la voirie mais à l'inverse de ce qui a été soumis à Nanterre concernant le passage du tramway au Pont de Rouen, le projet dans Rueil s'inscrivant dans un espace très contraint, n'ouvrait pas le débat sur des variantes si ce n'est le remplacement de la trémie permettant de traverser l'avenue de l'Hôpital Stell et que le projet prévoit de supprimer par une trémie perpendiculaire sur cette avenue.

La réduction à deux voies pour la circulation automobile donne satisfaction à ceux, nombreux, qui souhaitent réduire la place de la voiture et les nuisances qui lui sont liées. Elle a par contre fait réagir ceux qui craignent que cela n'entraîne des encombrements insupportables dans Rueil à la fois parce que cela ne permettrait pas d'écouler normalement le trafic aux heures de pointe (rappelons qu'ils doutent des prévisions) mais également parce que le moindre incident, arrêt des autobus et livraisons notamment, paralyserait la voirie et créerait des remontées de file interminables. Et pourrait même avoir des conséquences plus sérieuses en empêchant l'accès des véhicules de secours.

Pour le Conseil départemental comme pour le STIF et la ville de Rueil, ces questions seront traitées avec l'attention nécessaire. D'ores et déjà, le principe de conserver deux voies à l'approche des carrefours a été affirmé, mais on peut regretter que les éléments proposés à la concertation n'aient pas comporté quelques illustrations localisées de la façon dont ces questions seraient traitées et en particulier l'insertion des stations de bus et les emplacements réservés aux livraisons. La démonstration concrète même partielle de la possibilité de traduire des principes en aménagement aurait permis de rassurer une grande partie des personnes s'étant exprimées sur ces aspects.

Une autre préoccupation a émané des représentants des conseils de village concernant le risque de report de la circulation dans les rues proches de l'axe, les réponses à ces questions relevant de la ville qui est très consciente de la nécessité qu'elle aura d'adapter son schéma de circulation.

La conception des pistes cyclables ou plus précisément des bandes cyclables dans le cas de Rueil a été évoquée par de nombreux cyclistes et renvoie à des concertations fines lors de la mise au point du projet.

CONCLUSION

Ce compte rendu n'a pas la prétention de l'exhaustivité ; il tente de retracer le climat général de cette concertation et les principales questions qui ont été abordées.

Comme déjà évoqué, cette concertation n'a pas été l'occasion d'une participation massive mais elle n'en a pas moins été très sérieusement abordée par le public et les maîtres d'ouvrage du projet qui leur était soumis. Le STIF et le Conseil Départemental ont fait constamment preuve de transparence en mettant à disposition du public les éléments établis à ce stade de l'avancement des travaux d'étude. Si certains points ont pu être suffisamment éclairés pour permettre au public de se positionner comme cela a été le cas pour l'aménagement aux abords du Pont de Rouen, il reste de nombreux aspects à approfondir en particulier à Rueil-Malmaison, en apportant des données complémentaires sur le contexte général de la circulation locale mais surtout sur la prise en compte détaillée de la diversité des usages dont la RD 913 est le cadre.

Il apparaît très souhaitable que cette concertation se prolonge dans les formes que souhaiteront les maîtres d'ouvrage et les villes concernées afin d'éclairer les points qui restent encore un peu obscurs et suscitent des interrogations avant la mise au point du projet devant être soumis à l'enquête publique si le STIF décide de le poursuivre.



Commission nationale
du **débat public**

244 boulevard Saint-Germain
75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50
contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr