

SYNTHESE DE LA REUNION PUBLIQUE CPDP ARC EXPRESS
DE SAINT-MAUR-DES-FOSSES

Type de réunion	territoriale
Date de la réunion	jeudi 4 novembre 2010
Lieu de la réunion	Créteil-Faculté de droit

La séance est présidée par **Jean-Luc Mathieu**, Président de la CPDP « Arc Express ».

Mot d'introduction

Monsieur Henri Plagnol, Député-maire de Saint-Maur-des-Fossés, souligne l'importance de cette réunion pour faire entendre la voix des Saint-Mauriens attachés à l'Histoire, l'environnement, le cadre de vie, la géographie particulière de leur localité. Il estime qu'un projet de cette envergure ne peut réussir que dans le cadre d'une concertation étroite entre les élus locaux, les habitants et les grands organismes en charge d'un tel projet.

Déroulement du débat

Jean-Luc Mathieu rappelle les fondements législatifs et les grands principes du débat public. Il relève qu'il s'agit, ce soir, de la première réunion dite « territoriale » exclusivement consacrée au projet Arc Express et, plus particulièrement, à Saint-Maur et son voisinage. Il note, par ailleurs, que des élus locaux de Saint-Maur, le maire en premier, ont déclaré qu'ils ne souhaitent pas voir de gares sur leur territoire communal.

La réunion se déroulera en deux parties :

- Présentation du projet Arc Express et de son arc sud par le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), suivie de questions du public (durée : 1 heure)
 - Présentation par le STIF du projet Arc Express sur la commune de Saint-Maur et les communes aux alentours, suivie de questions du public (durée plus longue).
- La séance durera 3 heures et il est souhaité des questions et des réponses brèves (2 minutes au plus), afin d'aborder le plus grand nombre de questions et suggestions possible.
-

Présentation du projet Arc Express et de son Arc Sud par le STIF

Monsieur Pierre Serne, Conseiller Régional Ile-de-France, Président de la Commission de l'offre de transport du STIF, rappelle que le nouveau Schéma Directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) est actuellement bloqué par des aléas législatifs et juridiques attribués, de leur point de vue, aux « tergiversations » du Gouvernement. L'ancien SDRIF date de 1994. Plus récemment, le Plan de mobilisation transports élaboré sur 10 ans avec un montant de 10 milliards d'euros a reçu l'engagement de la Région, des départements d'Ile-de-France et du STIF. Ce plan a trois objectifs majeurs :

- Répondre aux urgences en modernisant le RER, en rénovant le matériel roulant des transports en Ile-de-France et en désaturant un certain nombre de lignes de métro, en particulier, la ligne 13.
- Accélérer les projets de transport : bus, tramways, réseaux de tangentiels, extension des lignes de métro.
- Préparer l'avenir par des grands projets, dont Arc Express.

Le projet Arc Express est l'élément central de ce Plan de mobilisation transport. C'est une rocade complète facilitant les déplacements de banlieue à banlieue, sans passer par Paris. Ce projet, approuvé à l'unanimité par le Conseil d'administration du STIF

- permet de désaturer rapidement le réseau central
 - présente un trafic attendu de 270 000 voyageurs par jour, à l'ouverture de l'Arc Sud (en 2017), et de 250 000 pour l'Arc Nord
 - Respecte la volonté des acteurs locaux prise en compte par le STIF des stations proposées par l'association Orbival sur la partie sud-est du projet dans le Val-de-Marne.
-

Sandrine Gourlet (STIF) prend alors la parole et commente une projection précisant les caractéristiques du projet Arc Express. Elle montre comment Arc Express s'inscrit dans la réalité d'aujourd'hui où l'on voit que 10 millions de déplacements concernent chaque jour la petite Couronne et que 75% des déplacements motorisés y sont faits en voiture avec toutes les nuisances que cela entraîne. Depuis les 15 dernières années, la moitié de la croissance de la population s'est faite à moins de 20 kms de Paris, renforçant ainsi le besoin d'une rocade. Arc Express diminuera fortement le temps de trajet, déchargera le réseau de transports en commun, notamment le RER A, favorisera la réalisation de projets de logements, d'activités portés par les collectivités locales. Ce sera un métro souterrain automatique pour pouvoir s'adapter facilement à la demande, rapide (40 km/h), à la fréquence de 2 minutes aux heures de pointe, fiable, confortable, accessible aux personnes à mobilité réduite. La rocade aura 60 kms et offrira 5 à stations nouvelles distantes de 1 à 1,5 kms.

Echanges avec le public

Un intervenant signale un mauvais positionnement de la station Vert de Maisons. Ce point sera vérifié par les collaborateurs du STIF. Un autre intervenant fait remarquer que le débat est trop segmenté et qu'en particulier, il n'est pas fait allusion au projet des architectes qui prévoyait un métro aérien sur le trajet de la A 86. Jean-Luc Mathieu répond que l'on est au début du débat et que l'ensemble des projets sera examiné ultérieurement. Une autre remarque concerne la simultanéité des deux projets, Grand Paris et Arc Express : le projet Arc Express pourra-t-il avoir une vie autonome en dehors du Grand Paris, en particulier, qu'en sera-t-il de la possibilité d'expropriation dans un rayon de 400 mètres autour des gares ? Peut-on avoir des garanties sur l'absence de densification autour des nouvelles gares ?

La réponse apportée par le STIF (Monsieur Hélas) est qu'il n'y a pas de mise sous tutelle des différents projets, c'est ainsi que le STIF seul, tirant les leçons du débat public, décidera de la suite à donner au projet. La compétence du STIF sur le projet n'est pas discutée, mais il est clair qu'avec l'apparition du projet du Grand Paris, on ne peut raisonnablement pas avoir deux tunnels côte à côte desservant à peu près les mêmes gares. D'où la réflexion qu'il y a peut-être « convergence » ou « complémentarité » des projets mais on ne peut pas parler d'absorption d'un projet par l'autre. Par ailleurs, là où la Société du Grand Paris bénéficie par la Loi d'une capacité d'expropriation dans un rayon de 400 mètres autour des gares, le STIF n'a aucune compétence en matière d'aménagement et doit articuler les nécessités du projet en accord avec les collectivités locales compétentes en matière d'aménagement. C'est ce qui se passe pour le prolongement de la ligne 11 au sein d'une association fortement inspiré par ORBIVAL qui a très bien réussi dans le Val de Marne.

Pierre Serne confirme qu'Arc Express est un projet de métro et non pas un projet d'urbanisation des communes ou des zones traversées. Le STIF continuera de réfléchir avec les communes et les intercommunalités au projet d'implantation d'infrastructures comme les gares respectant les Plan d'Occupation des Sols (POS).

Monsieur Plagnol, Maire de Saint-Maur-des-Fossés, prend note que les aménagements de surface se feront en concertation avec les collectivités locales dans le respect des POS.

Le Président Mathieu demande de passer au point 2 de la séance, c'est-à-dire à la présentation de la partie du projet Arc Express dont le tracé pourrait être sur la commune de Saint-Maur et les communes avoisinantes.

Présentation du projet Arc Express sur les communes de Saint-Maur-des-Fossés et avoisinantes

Après la projection d'un film présentant l'ensemble des tracés et points de maillage pour la partie sud de l'arc, Sandrine Gourlet (STIF) commente un zoom sur les communes de Saint-Maur, Créteil et Maisons-Alfort. Après un rappel de l'importance du maillage avec le RER A, des flux de transport (qui vient travailler dans ces communes ?, où vont travailler ses habitants ?), des projets en cours (prolongement de la ligne 8 et tramway T3, TCSP RN 305), la prise en compte des zones d'emploi et d'habitat, des équipements collectifs à desservir, amène à présenter 3 variantes de tracé : un tracé vert, un tracé bleu et un tracé rose.

Le tracé vert relie le Vert de Maisons (RER D) à Champigny (RER A), au-delà de la variante vers Val de Fontenay ou Noisy-le-Grand Mont d'Est. Au passage, desserte de l'Hôpital Henri Mondor, Université de Paris 12, Tribunal de grande Instance, une station nouvelle serait implantée à proximité

de la RN 19 (liaison avec les bus), une autre à Saint-Maur (Place Kennedy), ainsi que près de la Place Jean Moulin ,avant que la ligne ne rejoigne Champigny (RER A).

Le tracé bleu relie Maisons-Alfort (RER D) à Saint-Maur Créteil (RER A). Une nouvelle station serait prévue à Créteil Planète pour desserte du quartier des Bordières et des Planètes.

Le tracé rose relie Vert-de-Maisons à Saint-Maur / Créteil (RER A en passant par Créteil l'Echat en correspondance avec la ligne 8.

Le président Mathieu ouvre alors le débat.

Les élus

Monsieur Leroy, élu de Saint-Maur, s'étonne de voir la commune de Saint-Maur particulièrement ciblée par l'implantation d'une telle infrastructure, alors que d'autres communes voisines sont intéressées. Pierre Serne (STIF) fait remarquer que seul un tracé sur les trois présentés implique la création de nouvelles gares à Saint-Maur, les deux autres ne font que passer. Monsieur Chaffaud, élu de Sucy-en-Brie, demande si, en raison des réticences de Saint-Maur, un complément d'études ne peut être lancé, afin de ne pas retarder l'ensemble du projet. Ce complément porterait sur le maillage d'Arc Express à Sucy-Bonneuil ou Boissy-Saint-Léger, irriguant le port de Bonneuil et différentes ZAC (Boissy, Chennevières). Jean-François Hélas (STIF) conclut en notant que l'opportunité du projet n'est pas remise en question et indique que les résultats d'un test de sensibilité d'une telle variante en termes de population et d'emplois desservis et en termes de trafic pourront être apportés à une réunion ultérieure.

Les associations

L'Association Orbival, par l'intermédiaire de son chef de projet, plaide pour une simplification du projet, avec un tracé unique reprenant 13 stations.

Thierry Cousin, Président de l'Association AVEC (association pour la vie et l'économie du quartier de Champigny) défend la position des acteurs économiques et des habitants de ce quartier contre cet axe et cette connexion sur la gare de Champigny/Saint-Maur. Ils ne veulent pas voir réduire ce quartier qu'ils ont choisi pour un cadre de vie agréable et se transformer en zone de transit régional avec ses conséquences. Si ce projet aboutissait toutefois, qu'en serait-il des impacts pendant les travaux pour les commerçants ? Est-il prévu de les dédommager ?

Jean-François Hélas précise que le porteur du projet mettra en place des mesures préventives de protection pendant cette phase de chantier, une commission de règlement amiable.

Michel Piffaud, Porte-parole de trois associations d'usagers des transports, trouve le tracé et le financement d'Arc Express douteux. Il s'étonne que les communes de Maisons-Alfort et Créteil ne soient pas plus associées à cette réunion dite territoriale. Il préconise de se référer au cahier d'acteurs N°7 consultable sur le site Internet de la Commission.

Les propositions alternatives

- Quid du projet de doublement de l'A 86 (projet Roland Castro) ?*
- Pourquoi ne pas couper le RER A en dehors du territoire de Saint-Maur ?*
- Pourquoi ne pas prévoir un tracé aérien, sur pilotis ?*
- Pourquoi ne pas réactiver les rocade ferrées existantes (Grande Ceinture) ?*
- Pourquoi remettre une gare à Saint-Maur Créteil plus importante alors que les Juilliottes par la ligne 8 récupèrent le TVM ?*
- A partir de Créteil Université pour rejoindre Villiers-sur-Marne, pourquoi ne pas passer sur l'extrados de la boucle de la Marne au lieu de l'intrados ?*
- Que devient le TVM (Trans-Val-de-Marne)*

Jean-François Hélas confirme que ce projet fait partie des projets du Plan de Mobilisation Transports, l'enquête publique devrait être réalisée en 2011 et la réalisation des travaux autour de 2014/2015.

Implantation des gares, tracés, coût...

-Comment se fait-il que d'un côté Saint-Maur accepte dans Orbival une station sur son territoire et de l'autre refuse ce principe sur Arc Express ?

Jacques Leroy, par ailleurs membre du Conseil d'administration d'ORBIVAL peut affirmer que le projet ORBIVAL était respectueux de l'urbanisme et de l'environnement des territoires. De plus, Saint-Maur avait exigé que ce projet soit souterrain

-Comment souhaitez-vous construire trois super gares à Saint-Maur dans un urbanisme ne le permettant pas ? Ne serait-il pas préférable d'améliorer le RER A ?

Sandrine Gourlet précise que les quais des stations d'Arc Express avoisinent 55 m de long et sont bien inférieurs à ceux des gares RER A (225 m par exemple). De plus, le Plan de Mobilisation Transports prévoit une amélioration notamment du RER A : nouveau matériel roulant (650 millions d'euros), une prolongation du RER E vers l'ouest ce qui déchargerait de 10 à 15 % le RER A, une demande est formulée auprès de la RATP afin qu'elle réfléchisse à l'amélioration de son schéma d'exploitation au travers d'un schéma directeur.

-Une gare d'interconnexion à Saint-Maur serait-elle souterraine ou aérienne ?

Jean-François Hélas confirme que ce projet est totalement souterrain, les gares également, un minimum d'émergences serait réalisé (sorties d'escalators, ascenseurs)

-A quelle profondeur serait prévue la ligne qui traverserait Saint-Maur sous le boulevard de Champigny ?

Sandrine Gourlet évoque que le tracé étudié en fonction des variations de terrain se trouve enfoui à environ 20 m.

-Que devient le TVM (Trans-Val-de-Marne) ?

Jean-François Hélas confirme que ce projet fait partie des projets du Plan de Mobilisation Transports, l'enquête publique devrait être réalisée en 2011 et la réalisation des travaux autour de 2014/2015.

-Combien cela coûte-t-il de traverser deux fois la Marne ?

Sandrine Gourlet explique qu'un projet autoroutier de traversée de la Marne en sous fluvial ou au dessus n'a pu être réalisé. Le projet Arc Express est bien différent, car il s'agit d'un gabarit de métro avec des contraintes techniques moins exigeantes en termes de tunnel et des installations de sécurité qu'entraîne la circulation routière.

Les lignes de métro existantes seront-elles prolongées jusqu'aux nouvelles gares Arc Express ? La ligne 7 sera-t-elle prolongée jusqu'à Vitry centre ? Les lignes allant vers Boulogne, Issy-les-Moulineaux seront-elles raccordées à ORBIVAL ?

Jean-François Hélas démontre que ce genre de questions est bien pris en compte dans les études relatives à ce projet.

-Pourquoi avoir limité un tracé à une zone 2 (RATP) et ne pas l'avoir étendu à une zone 3 ou 4 ?

Jean-François Hélas étaye sa réponse sur le positionnement spécifique d'Arc Express, permettant un meilleur raccordement aux différents réseaux de transport.

Du point de vue des localités voisines

-Une Cristolienne plébiscite une station avenue de la République avant de demander quels seront les dommages collatéraux des travaux : préemption, fissuration des bâtiments... ? Quelles ont été les sources d'études pour ces projets ?

Jean-François Hélas précise que ce type de métro souterrain nécessite la réalisation d'un tube à l'aide d'un tunnelier avec des évacuations qui seraient privilégiées par voie d'eau. Les travaux de construction d'une gare s'étendent entre 18 et 24 mois. Le porteur du projet mettra en place des mesures préventives de protection pendant cette phase de chantier, une commission de règlement amiable.

Les grandes sources d'information sont l'INSEE, l'IAU (institut d'aménagement urbain).

Autres interventions

Un Saint-Maurien met en garde la commune de Saint-Maur, la qualité de vie ne se limite pas seulement à un cadre résidentiel, mais s'étend à une qualité de vie par la réduction des nuisances (sonore, trafic automobile...), par un accès facilité aux transports en commun et un temps de trajet réduit. Ce projet offre des opportunités en termes d'aménagement urbain.

-Le taux d'équipement automobile des Saint-Mauriens a-t-il été relevé ?

Jean-François Hélas apporte une réponse ultérieurement à cette question.

Jean-Luc Mathieu indique que ce sera peut-être lors d'une réunion en remplacement de celle annulée du 8 novembre qui se tiendra en janvier.

Un jeune Saint-Maurien de 22 ans trouve plus judicieux de desservir des localités comme Créteil ou Saint-Maur à forte concentration de population et de développement potentiel que des zones plus désertiques et ne présentant pas d'intérêt.

-Quelles ont été les études réalisées pour estimer le plus judicieusement possible les tracés, notamment en termes de fréquentation future de ces infrastructures par les usagers ?

Jean-François Hélas donne un des premiers critères retenus pour dimensionner le projet, à savoir la somme des populations et des emplois qui peuvent être desservis par un projet, ses évolutions, et ainsi la charge dimensionnante en est déduite, le trafic correspondant en fonction du niveau de service attendu et donc le mode.

Un autre Saint-Maurien estime que la Ville de Saint-Maur n'est pas composée que de retraités ou de commerçants, il ne faut pas oublier les personnes actives qui ont besoin de se déplacer. Il défend le tracé vert correspondant aux besoins de la commune et des citoyens Saint-Mauriens.

Jean-Luc Mathieu demande à monsieur le Maire de Saint-Maur et au maître d'ouvrage une courte conclusion.

CONCLUSION

Selon monsieur **Henri PLAGNOL** Député-maire de Saint-Maur :

- La voix des Saint-Mauriens a été entendue avec force lors de cette réunion
- Saint-Maur n'est pas le seul point d'interconnexion, des études de variantes passant par Joinville ou par Sucy-en-Brie doivent être envisagées
- La Ville de Saint-Maur déposera probablement un cahier d'acteurs

Selon la Maîtrise d'ouvrage (STIF)

Jean-François HÉLAS :

- Le projet Arc Express est un projet très important pour le développement des transports dans toute l'Ile-de-France et cette réunion confirme la difficulté de « zoomer » localement avec différentes variantes afin d'obtenir des réactions sur chacune d'elles.
- Questionnement fort et opposition assez vive, bien que contrebalancée, au tracé vert.
- Connexion et passage par le tracé rose mieux compris.
- Engagement du STIF à réaliser une étude de sensibilité sur les trafics afin d'éclairer le choix parmi les variantes.

Pierre SERNE rappelle que tout ne peut être négatif dans l'installation d'une infrastructure de transport telle qu'Arc Express et que l'on doit tenir compte de l'avenir avant de se prononcer.

Jean-Luc Mathieu clôt la réunion à 23 :10 heures et rappelle que le calendrier à jour des prochaines réunions est à consulter sur le site internet de la Commission particulière du débat public Arc Express.

Fin de la réunion.
