

13 DECEMBRE 2010

COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE PROXIMITE D'AULNAY-SOUS-BOIS

Type de réunion :	Réunion de proximité
Date de la réunion :	13 Décembre 2010
Lieu de la réunion :	Aulnay-sous-Bois

### *Introduction et rappel du cadre législatif*

**Gérard Ségura**, maire d'Aulnay-sous-Bois, salue l'affluence à la réunion de ce soir, qui démontre bien l'intérêt fort que portent les citoyens à ce grand débat public. Ce rendez-vous marque la rencontre entre les besoins et aspirations des Aulnaisiens et le projet porté par le maître d'ouvrage, Société du Grand Paris, qui aura 3 bénéfiques majeurs : 1/ il permettra aux quelque 4 000 étudiants que compte la ville de rallier Paris-VIII Saint-Denis et Paris-XIII Villetaneuse en 20 minutes, Paris-Descartes en 13 min ou encore l'université de Créteil en à peine 15 min : une révolution ! 2/ pour les salariés, cela signifie un accès rapide aux plateformes d'emplois : 7 min de Roissy, 15 min de La Défense, 25 min de Saclay. 3/ enfin, ce projet va donner un coup de fouet gigantesque à tous les projets de développement économique portés par la ville, notamment sur sa partie nord qui devrait accueillir la nouvelle gare (au niveau du carrefour de l'Europe). Plus généralement, il faut saluer le travail des cinq communes d'Aulnay, Sevran, Livry-Gargan, Clichy et Montfermeil qui, depuis 14 mois, en collaboration avec le ministre Christian Blanc – qu'il en soit remercié –, se sont associées pour défendre les intérêts de leurs 230 000 habitants auprès de l'État, du Département, de la Région et des divers investisseurs. Et si l'on étend la zone plus à l'ouest, jusqu'à Sarcelles, ce sont même 500 000 habitants qui sont directement concernés. Toutes les études, dont celles menées par l'établissement public d'aménagement d'Ile-de-France, confirment que ce secteur Nord/Nord-ouest de la Région, qui accueille notamment le 1<sup>er</sup> aéroport d'affaires d'Europe – au Bourget – et le 2<sup>e</sup> aéroport international – à Roissy – sera un pôle phare de la croissance du bassin parisien. Aussi, l'ensemble des élus locaux doit se mobiliser pour faire en sorte que le processus « aille jusqu'au bout » et que leurs villes prennent bien toute leur place dans ces grands développements à venir.

**Lamia Abdel-Naby** membre de la CPDP, anime la réunion, mais dans un premier temps, **Claude Bernet**, membre de la CPDP, salue ces mots d'accueil qui posent bien les termes du débat, qui n'est pas seulement un lieu d'information, mais bien de consultation, à l'occasion duquel le public peut s'exprimer librement. Exercice de démocratie participative fondé sur les lois de 1995 et 2002, ce débat obéit à cinq principes que sont l'indépendance, la neutralité – la commission est une autorité administrative indépendante qui ne prend pas partie –, l'équivalence, la transparence et l'argumentation. Cette consultation publique est historique par le nombre même des réunions (plus de 50, au lieu de 15 à 20 d'ordinaire). D'une durée traditionnelle de 4 mois, elle permet aux citoyens de s'informer et participer à tout moment via le site internet où figurent notamment le dossier du MO et les comptes-rendus des débats. Quelque 550 questions et 300 avis y ont déjà été récoltés, on y trouve aussi de nombreux cahiers d'acteurs émanant d'institutions, associations, etc. (80 à ce jour, une trentaine actuellement à l'impression et ce n'est pas fini). Claude Bernet invite à présent chacun à « prendre la parole », en respectant la règle des 3 min, par respect pour tous les intervenants du public. Lamia Abdel-Naby anime la réunion

### *Présentation du projet « Réseau de transport public du Grand Paris » par la SGP*

Après la projection d'un film, **Nadir Bentouta**, représentant le MO, expose les principales caractéristiques du Métro Grand Paris, les bénéfiques que pourront en tirer les Franciliens, et plus particulièrement les Aulnaisiens. La demande de mobilité est très forte en Ile-de-France (+ 50 % ces 25 dernières années), région qui compte 11,5 millions d'habitants, 5,5 millions d'emplois et où l'on dénombre 36 millions de déplacements par jour. À Paris intra-muros, 64 % desdits déplacements se font par le biais des transports en commun. Mais aussitôt passé le périphérique, ce taux chute à 23 % en moyenne en petite couronne (21 % pour la Seine-Saint-Denis) et 10 % en grande couronne. D'une manière générale, les déplacements en transport en commun de banlieue à banlieue sont difficiles, car le réseau est construit en étoile – toutes les lignes de métro et RER convergent vers la capitale –, ce qui contribue à la saturation du réseau existant. Les voyageurs qui empruntent les lignes A, B, C ou D du RER, ou encore la ligne 13 du métro, vivent au quotidien ces difficultés. Comment s'étonner dès lors que 80 % des déplacements de banlieue à banlieue s'effectue en voiture, et que Paris soit la ville la plus embouteillée d'Europe, avec des bouchons de 150 à 200 km tous les matins et tous les soirs ?!!

Le réseau du Grand Paris apporte une réponse globale qui vise non seulement à répondre aux besoins des Franciliens dans leurs trajets de banlieue à banlieue, mais se propose en outre de relier les aéroports, les gares TGV franciliennes, La Défense et tous les pôles d'emplois, de recherche ou d'enseignement. Les usagers emprunteront ce métro tant pour leur trajet domicile-travail que pour leurs études, loisirs et démarches de la vie quotidienne. Le Grand Paris répond aussi aux besoins des entreprises qui veulent un système de transport rapide et fiable qui soutient leur développement.

Ce métro automatique souterrain de 155 km de lignes nouvelles desservant une quarantaine de gares en

correspondance avec le réseau existant est composé de 3 lignes : 2 lignes de rocade (la rouge et la verte) et 1 ligne armature centrale nord-sud (la bleue). Il transportera 2 millions de voyageurs par jour à sa mise en service, et 3 millions à terme. La vitesse commerciale moyenne sera élevée, de 65 km/h, avec un intervalle de 85 secondes entre deux trains aux heures de pointe. Les quais de 120 mètres de long seront sécurisés par les parois vitrées, et les rames de 8 voitures – larges – pourront accueillir jusqu'à 1 000 voyageurs et absorber les évolutions de trafic prévues pour les 50 ans à venir.

Le métro Grand Paris offre ainsi une qualité de service optimale, que ce soit en matière de régularité, souplesse, adaptabilité à la demande ou sécurité. Il sera bien sûr accessible aux personnes à mobilité réduite et/ou à besoins spécifiques.

La gare de demain est en outre conçue comme un espace de vie au service de la ville et des voyageurs. Lieu d'échange vivant avec les autres modes de transport, y compris les modes doux – vélo et marche à pied –, elle est un espace de développement urbain qui accueillera commerces, services de proximité et autres projets d'aménagement qui seront l'affaire de partenariats étroits entre l'État et les collectivités locales, via les contrats de développement territoriaux (CDT).

S'agissant plus spécifiquement du territoire concerné ce soir, la ligne rouge est une évidence : 60 km de voies nouvelles, 23 gares dont 6 en Seine-Saint-Denis. Elle répond principalement au souci de déplacement de banlieue à banlieue et accueillera 800 000 voyageurs/jour. C'est le métro attendu par les habitants du secteur situé entre Le Blanc-Mesnil et Clichy-Montfermeil. Elle se connecte à toutes les lignes principales : tangentielle Est, RER A, RER E, Transilien P, futur T4, RER B, etc. Grâce à elle, la traversée de l'Est parisien – depuis Le Bourget jusqu'à Noisy-Champs – s'effectuera en 20 min au lieu de 72 min aujourd'hui. La ligne verte, 75 km et 16 gares, dessert notamment le parc des expositions de Villepinte, Le Bourget et Saint-Denis Pleyel, avant de rejoindre La Défense, Nanterre Versailles, Saclay, Massy et Orly. À noter qu'une variante subsiste sur le nord des Hauts-de-Seine. Enfin, la ligne bleue est l'axe central du réseau, 50 km, 22 gares dont 13 nouvelles et un trafic estimé à 1 million de voyageurs ; elle assure la liaison stratégique entre les 3 aéroports ainsi que plusieurs gares TGV, confortant ainsi la dimension internationale de la région Capitale.

La commune d'Aulnay, 3<sup>e</sup> ville la plus jeune du Département, comptant 30 000 actifs, 7 zones d'activité et déjà 4 000 entreprises et 32 000 emplois, sortira gagnante de ces changements. Ses quartiers d'habitat social (La Rose des Vents, la Cité Emmaüs, etc.) se trouveront désenclavés, l'attractivité du territoire augmentée par des liaisons efficaces avec les autres bassins d'emplois, pôles universitaires et de recherche, centres hospitaliers. Au-delà des gains de temps observés, le Grand Paris amène une amélioration de la vie sociale et familiale au quotidien pour tous les Aulnaisiens, ainsi qu'un nécessaire rééquilibrage entre les quartiers nord et sud de la commune, la gare envisagée favorisant une nouvelle centralité. Aulnay doit de plus s'envisager plus que jamais non pas comme une entité unique, mais dans le cadre plus large du bassin de vie de la Seine-Saint-Denis et du Val-d'Oise, à la confluence de 3 grands pôles de développement : c'est tout ce bassin que le Grand Paris va stimuler, mettant en cohérence les enjeux d'habitat, économiques et d'environnement naturel.

En conclusion, la conception du Grand Paris a pris en compte les trois piliers du développement durable. Elle répond aux besoins des Franciliens sur le plan social, aux besoins de la Région sur le plan économique en mettant en relation les pôles à fort potentiel de développement – 5 sur les 9 pôles ainsi identifiés se situent en Seine-St-Denis –, enfin aux enjeux environnementaux puisqu'une étude stratégique environnementale a été réalisée en amont. Ce projet est à la fois cohérent et équilibré, favorisant l'ouverture des territoires tout en veillant à la réduction des disparités sociales. C'est un projet qui mixe proximité et qualité de service.

En termes de mise en œuvre, ce projet d'intérêt national, qui incarne la 3<sup>e</sup> génération d'investissements dans le domaine des transports en Ile-de-France, nécessite entre 21,4 et 23,5 milliards d'euros. À l'issue du débat, la SGP proposera un schéma définitif, avant la fin mai 2011, qui tiendra compte des opinions exprimées. S'ensuivra une période de 18 mois pour élaborer la programmation des travaux, et la mise en service s'échelonnera de 2018 à 2023.

### Débat avec la salle

---

#### ➤ **Un certain satisfecit quant au choix d'une gare à Aulnay, mais on peut faire mieux**

*Nombreux sont ceux qui ont exprimé, ce soir, leur satisfaction de voir une nouvelle gare implantée à Aulnay. Ce sera en effet un formidable booster socioéconomique pour la ville et tous ses habitants. Marc Véron, Président du directoire de la SGP, confirme d'ailleurs que toutes les études concluent au fait que la Seine-Saint-Denis est le département de l'hexagone qui va connaître la plus forte croissance économique et démographique dans les années à venir. Il était donc logique que la SGP en fasse le « parent-riche » de son projet de métro automatique (30 % des nouvelles installations se situent sur ce département). Toutefois, plusieurs intervenants ont suggéré que la ligne rouge soit complétée à l'ouest et fasse ainsi tout le tour de Paris, pour aller vraiment au bout de la logique de rocade reliant les banlieues et pour éviter, entre autres, aux Aulnaisiens d'avoir à changer de train pour rallier, par exemple, La Défense.*

#### ➤ **Mais des craintes demeurent**

##### ✓ **En matière de gouvernance et de compatibilité des projets**

*Deux projets sont à l'étude : Arc Express et Grand Paris ; à quoi s'ajoutent bien sûr tous les projets inscrits au*

plan de mobilisation de la Région, dont le prolongement d'Éole à l'ouest. Plusieurs intervenants ont plaidé une fois encore pour la synthèse des tracés, notamment en termes de nombre de gares (jugé globalement insuffisant dans le cas du Grand Paris), et vers une solution unique. Pour que la situation des transports cesse d'être chaotique, il faut notamment se doter d'une maîtrise d'ouvrage unifiée qui, seule, permettra de gérer simultanément et de manière cohérente le court, le moyen et le long terme. Et ce, dans une logique de service public – qui a démontré son efficacité –, y compris pour l'exploitation, et non pas via des privatisations successives aux effets secondaires dangereux. Au-delà des enjeux de transport, il faut faire bouger la gouvernance en Ile-de-France en vue d'un rééquilibrage en profondeur Est/Ouest. Ce débat public de grande envergure doit être l'occasion de bâtir la métropole de demain, solidaire et écologique, qui fait de ses populations – et pas uniquement de ses pôles d'excellence – sa priorité. **Marc Véron** explique que la loi du 3 juin désigne clairement la SGP comme maître d'ouvrage, organisme dont le conseil d'administration est bel et bien constitué de membres de grandes institutions publiques et hauts fonctionnaires, et non pas de représentants du secteur privé. Il va aussi dans le sens d'une fusion des projets, au-delà des « querelles picrocholines » ; mais une fusion éclairée par le débat public (c'est aussi ce qu'exige la loi). Quant à l'argument d'une métropole plus équitable, il redit qu'outre la nécessité de desserte des aéroports et de leurs zones d'emplois (130 000 à Roissy et 40 000 à Orly), là encore expressément exigée par la loi, et outre les enjeux de liaison des grands pôles économiques de la Région, le projet Grand Paris, à la seule lecture des tracés, démontre bien qu'il tient compte du besoin de désenclavement de zones « populaires », trop longtemps oubliées.

✓ **En matière de financement et de tarification**

Le désengagement de l'État inquiète (4 Mds€ à ce jour pour le Grand Paris) ! Où va-t-on trouver les 18 à 21 milliards complémentaires ? Le sous-investissement chronique observé depuis des décennies, en particulier dans le domaine des transports, débouche aujourd'hui sur une crise majeure. Les ménages sont exsangues, et ce n'est donc pas sur eux qu'il va falloir compter, mais bien plutôt sur la contribution des entreprises qui vont largement tirer profit du projet. Or, le rapport Carrez laisse entendre que les usagers devront payer plus à Paris, comme à Londres ou dans d'autres capitales. Plusieurs intervenants demandent à ce que la tarification soit, à terme, uniformisée sur la base de l'actuelle pass-navigo zones 1-2 pour l'ensemble du réseau et voudraient même qu'un débat public soit spécifiquement lancé par le STIF sur ce point. **Nicole Pouilly**, représentant le MO, rappelle que seul le STIF est compétent au moment de la mise en service du réseau. Elle assure toutefois que si une révision tarifaire globale est prévisible, il n'y aura pas de tarification spécifique pour le réseau Grand Paris. Ce serait un contre-sens, confirme **Marc Véron** : il n'y aura à terme qu'un réseau de transport unique et intégré. Sur les questions de financement, il rappelle que des modalités spécifiques et de long terme sont prévues, à l'instar de ce qui a été fait pour la réalisation du métro parisien dont les dernières échéances d'emprunt ont été remboursées au début des années 70. La SGP assumera l'entière responsabilité de la dette contractée. On pourra en outre compter sur la recette supplémentaire générée par l'augmentation du nombre d'usagers, l'augmentation des revenus de la taxe sur les bureaux et la création de bureaux, mais aussi du versement-transport. Les entreprises seront donc sollicitées, notamment ADP qui verra une forte valorisation de ses actifs, et le législateur se soucie pleinement de mettre en place un système de recettes à la fois pérennes et évolutives dans le temps.

✓ **En matière de modernisation du réseau existant, notamment la ligne de RER B**

Le réseau actuel se dégrade, il est urgent de le rénover – voies, gares et matériel roulant – et il faut s'assurer que le Grand Paris ne mette pas à mal ce volet de modernisation de l'existant. Ce commentaire vaut tout particulièrement pour le RER B, qui intéresse évidemment les Aulnaisiens. **Séverine Lepère**, directrice de la ligne B, précise qu'elle est la seule à bénéficier d'un plan d'investissement d'ampleur, via un schéma directeur dédié. Non seulement ce RER va être modernisé, mais l'arrivée des lignes du Grand Paris n'altèrera en rien la desserte ni la fréquence de ses trains. Au contraire, elles vont amener une « désaturation » de 30 % sur la portion centrale. **Emmanuel Leconte**, représentant de RFF, ajoute qu'une convention a été signée avec le STIF par laquelle RFF s'engage à réinvestir la totalité des péages perçus dans l'entretien et le renouvellement du réseau Paris-Nord (chiffré à 60 à 80 millions d'euros par an).

✓ **Quant au phasage du projet et sa vitesse de déploiement**

Les délais de réalisation du projet sont aussi un réel sujet d'inquiétude. On ne peut attendre 10 ou 15 ans ! **Marc Véron** précise que les travaux commenceront à plusieurs endroits simultanément, jusqu'à l'achèvement complet du projet. En effet, on sait trop ce que donnent les logiques désastreuses de phasage des chantiers (il en veut pour preuve l'exemple de l'A86 qui n'a malheureusement pas échappé au « supplice de Tantale budgétaire » !). En outre, un consensus trouvé localement ne peut qu'être un élément favorable pour le commencement des travaux. C'est le cas dans le Sud-Sud/est avec l'association Orbival dont le travail a conduit à un large plébiscite du tracé. Dans pareille situation consensuelle, il engage même ardemment à commencer les enquêtes publiques dès le début 2011.

✓ **Quant aux réels bénéfices du projet en termes d'accès à l'emploi**

Soucieux de savoir si les bénéfices annoncés en termes d'emplois profiteront réellement aux riverains, des représentants d'associations, simples habitants des communes concernées ou chefs de très petites ou moyennes entreprises ont demandé expressément au MO quelles garanties pouvaient leur être données d'être servis en priorité, en tout cas de participer pleinement de cette croissance à venir. **Nicole Pouilly** cite

les chiffres suivants : 1 500 emplois/an générés chaque année pendant 10 ans pour chaque milliard investi ; et pour le seul matériel roulant, 125 emplois/an créés par tranche de 100 millions d'achats. **Marc Véron** précise quant à lui que si l'on ne peut juridiquement réserver des emplois à telle ou telle catégorie de population – ce serait discriminant –, l'on peut par contre « se préparer » aux échéances des appels d'offres – par exemple via des actions de formation ou autres conventions –, de telle sorte à pouvoir postuler efficacement sur les postes qui se créeront. Des clauses d'insertion sociale peuvent en outre figurer dans lesdits appels d'offres, ajoute **Nadir Bentouta**, représentant du MO. En tout état de cause, la population d'Aulnay est jeune (32 %), et le projet Grand Paris est en résonance avec la sociologie locale et les attentes de cette jeunesse.

✓ **Quant aux incidences en matière de logement**

*La question du logement a été maintes fois abordée. Les intervenants s'inquiètent des risques de spéculation immobilière sur les nouveaux programmes autour des gares, mais aussi que les loyers des logements déjà construits ne flambent avec l'arrivée du métro Grand Paris, ce que ne pourrait assumer la population.* **Marc Véron** indique que les communes garderont l'entière initiative de leur politique de logement et d'aménagement urbain, via les CDT. Au-delà de la tranche de logements sociaux souhaitée, il faudra bien sûr faire appel à l'investissement privé pour renouer avec des niveaux de construction satisfaisants en Ile-de-France, de l'ordre de 70 000 logements par an, dit la loi (on a déjà atteint 100 000 par le passé !) ; et ce, pour le locatif comme l'accès à la propriété, bref tout le parcours résidentiel. Certes, le risque de dérive des prix existe ; le meilleur moyen de l'éviter est une bonne maîtrise du foncier, et la loi prévoit les outils ad hoc pour ce faire. **Marc Véron** cite pour illustration le projet de ZAD conclu à Gennevilliers entre le Préfet des Hauts-de-Seine et les élus locaux, lesquels conservent leurs prérogatives en la matière. **Gérard Ségura** cite pour sa part le cas de PSA dont il a rencontré le PDG récemment. Avec la future gare d'Aulnay – qui ne sera qu'à 600 m du site en question –, compte tenu de la révision de la taxe professionnelle et du foncier dont dispose PSA, ce sont des millions en plus qu'il lui faudra verser ; autant dire qu'un accord sera à trouver avec le département immobilier dudit Groupe quant au devenir de ces terrains au fort potentiel.

➤ **Points divers**

✓ **CDG Express**

La Maire de Gonesse, **Jean-Pierre Blazy**, a tenu à se déplacer pour soutenir Aulnay – comme son homologue l'a fait à la réunion de proximité de Gonesse – et son projet de future gare qui, elle, n'est pas optionnelle ! Il invite à son tour à ne pas opposer les projets du STIF et de la SGP et à « dépasser les frontières » dans cette partie de la banlieue Nord/Nord-est qui est aujourd'hui face à une opportunité sans précédent d'émancipation de ses territoires et populations. Il demande aussi des éclaircissements sur le projet CDG Express, qui semble évoluer, et sur sa compatibilité avec le Grand Paris. **Marc Véron** répond que ce projet – qui relierait CDG à Paris-Est – existe toujours, s'adresse à une « clientèle haute-contribution » (le trajet coûterait ~30 € !), ne répond pas du tout aux mêmes objectifs que le prolongement de la ligne 14 qui relie les aéroports par un métro automatique à l'usage du grand public et avec un tarif adapté en conséquence. Si la Région a récemment avancé l'idée d'une utilisation possible de service express par les Franciliens, avec un arrêt intermédiaire au Bourget, **Marc Véron** estime que la proposition demeure très confuse.

✓ **À propos de la ligne bleue ou L14 prolongée**

*Un intervenant s'inquiète de la saturation programmée de la L14 à moyen terme, mais le MO rassure : elle n'est pas faite pour aller d'un aéroport à l'autre, mais doit être analysée « par segment ». De plus, sa capacité d'emport est évolutive, pouvant aller jusqu'à 40 000 passagers/heure, en ajoutant 2 voitures. Cette marge de manœuvre a été prévue dès l'origine, avec des quais de 120 m de long.*

✓ **Sur les parkings de rabattement**

*En réponse au souci exprimé par certains sur les stationnements autour des gares, Nadir Bentouta* indique que des parkings-relais seront construits à chaque fois que cela sera nécessaire, mais les gares du Grand Paris sont avant tout « d'un autre type », des lieux d'échanges intermodaux où l'on accèdera en priorité par d'autres modes de transport que la voiture : tram, bus, à pied, à vélo, etc.

✓ **Quid de la sécurité des passagers ?**

Ce volet est intégré en tant que sous-système dans l'architecture globale du projet et n'a donc pas été oublié, répond **le MO** sur ce point : la sécurité des passagers est même une priorité.

**Henri Watissee**, membre de la CPDP, clôt le débat, en dressant deux constats et en retenant quatre interrogations. 1/ De nombreuses interventions, ici comme ailleurs, témoignent d'un fort intérêt pour ce projet du Grand Paris qui facilite les déplacements, l'accès à l'emploi et valorise les territoires. 2/ Depuis le 30 septembre, date d'ouverture de la consultation, on est passé de la notion de « complémentarité » avec Arc Express, au « rapprochement », et désormais à la « fusion » ; une évolution très positive. Des inquiétudes demeurent cependant : 1/ quant au financement et à la tarification, 2/ quant à l'impact sur les projets connexes de modernisation du réseau actuel, 3/ quant aux délais de réalisation, 4/ enfin, quant aux incidences en termes de logement pour les Franciliens.

Il remercie le public pour sa participation active et le MO pour ses réponses éclairantes.