

24 NOVEMBRE 2010

COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE PROXIMITE D'ALFORTVILLE / MAISONS-ALFORT

Type de réunion :	Réunion de proximité
Date de la réunion :	24 novembre 2010
Lieu de la réunion :	Alfortville / Maisons-Alfort

### *Introduction et rappel du cadre législatif*

**Paul Carriot**, président de séance et membre de la CPDP, souhaite la bienvenue à l'ensemble des participants à cette 24<sup>e</sup> réunion du débat public sur le projet Grand Paris. Il remercie **René Rouquet**, député-maire d'Alfortville, lequel prononce une allocution d'accueil « républicaine » ; il salue Monsieur Garcia, avec qui il a beaucoup travaillé sur le projet Orbival, son homologue le député-maire de Maisons-Alfort, Michel Herbillon, et tous les élus locaux et concitoyens présents ce soir. Il se réjouit de cette réunion de concertation commune aux deux villes, un rendez-vous indispensable pour avancer sur ces dossiers sensibles qui touchent au transport. Il espère un rapprochement des tracés, et que les investissements prévus pour améliorer l'existant ne se trouveront pas grevés par ces nouveaux projets. Les considérations financières seront en tout état de cause primordiales, tout comme la logique de connexion au réseau (l'hypothèse d'une gare à Vert de Maisons semble la plus pertinente, assurant la liaison au RER D ; une correspondance avec le RER C est également indispensable, vraisemblablement aux Ardoines). René Rouquet souhaite qu'un maximum d'éclaircissements soit donné pour que l'on se mette d'accord au plus vite et que le chantier démarre prioritairement en Val-de-Marne.

**Michel Rostagnat** membre de la CPDP rappelle pour sa part les règles du débat public, exercice de démocratie participative fondé sur la loi Barnier de 1995 qui crée la CNDP – autorité administrative indépendante –, la loi de 2002 sur la démocratie de proximité en réponse à la convention Aarhus – la France honorant ainsi ses engagements auprès de la communauté internationale –, enfin sur cinq grands principes : neutralité, indépendance, équivalence, transparence et argumentation. Il indique que le site internet a vu 80 000 visites à ce jour, 446 questions (dont 309 ont déjà obtenu réponse par le MO), 216 avis émis, 28 contributions et 6 avis de collectivités locales. Les « cahiers d'acteurs » sont aussi largement diffusés pour éclairer le débat.

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

Après la projection d'un film, **Cyril Tricot**, représentant le maître d'ouvrage (ou MO), présente les principales caractéristiques du métro Grand Paris, qui doit répondre à l'enjeu majeur suivant : rétablir l'équité de l'offre de transport en commun entre Paris et la banlieue. Il s'agit d'un réseau de rocade formé de 3 lignes et 40 gares, dont la majorité seront en correspondance avec le réseau actuel, pour un tracé total de 155 km, et qui :

- facilite les déplacements de banlieue à banlieue, sans passer par Paris, et ce faisant, décongestionne les lignes existantes (-15 % de trafic sur la ligne 13, -25 % sur le RER B, etc.) ;
- réduit globalement les temps de trajets, par un maillage bien pensé (ex : on ira d'Arcueil à Villiers en moins de 30 minutes à l'avenir) ;
- relie les aéroports et pôles scientifiques, universitaires, de recherche, d'emploi, de santé, etc.

Ce projet répond aux attentes des entreprises comme des Franciliens. Ses performances sont liées tant à la vitesse commerciale (65 km/h) qu'à l'automatisation (qui offre une plus grande régularité et adaptabilité, avec des intervalles de 85 secondes seulement entre 2 trains aux heures de pointe), l'accessibilité à tous, ou encore la sécurité (façades vitrées sur les quais, lesquelles contribuent en outre à une meilleure régulation du trafic). Les gares du métro Grand Paris sont de plus conçues comme des espaces de vie au service des riverains, véritables plateformes d'échanges intermodales (marche à pied, vélo, voiture, train, voire avion) qui accompagnent le développement urbain.

- La ligne rouge (60 km et 23 gares, dont 8 dans le Val-de-Marne) accueillera 800 000 voyageurs chaque jour. À l'ouest, elle assure la connexion à La Défense ; à l'est, elle permet d'accéder rapidement au bassin d'emploi du Bourget et, par le jeu des correspondances, à Roissy et Marne-la-Vallée ; au sud, elle reprend le tracé d'Orbival, qui fait l'objet d'un consensus politique exemplaire et remporte l'adhésion de la population (+ de 50 000 signatures de soutien). Parallèlement, le développement des territoires se trouvera stimulé par cette ligne de rocade, grâce à des inter-stations de moins de 2 km dans les zones d'habitation les plus denses et par une logique de correspondances au réseau existant fine : à Bagneux avec le prolongement de la ligne 4, à Arcueil-Cachan avec le RER B, à Villejuif à la ligne 14 prolongée, à Vitry au centre de tramways en projet et dans le quartier des Ardoines au RER C, à Vert de Maisons au RER D, à Créteil-l'Échat à la ligne 8, à Champigny-centre au projet de Tangentielle Est et dans le secteur de Brie et Villiers au RER E.
- La ligne verte est la deuxième ligne de rocade, longue de 75 km et comptant 16 gares ; elle crée

une nouvelle liaison avec les aéroports, avec le parc des expositions de Villepinte, Le Blanc-Mesnil, Saint-Denis, Gennevilliers, etc. ; au sud-ouest, elle offre un nouveau maillage avec le RER C à Versailles, avant d'aller irriguer le plateau de Saclay (à la vocation scientifique internationale), la connexion aux LGV à Massy (et bientôt Orly). Des variantes subsistent, notamment dans le nord des Hauts-de-Seine, entre Saint-Denis et la Défense.

- Enfin, la ligne bleue, armature centrale, prolonge la 14 vers Roissy et Orly, vers les futures gares TGV Saint-Denis Pleyel et Orly, confortant ainsi la dimension internationale de la région capitale. Dans le Val-de-Marne, une nouvelle gare est prévue au niveau du Kremlin-Bicêtre, ainsi qu'une gare à Villejuif, au niveau de l'Institut Gustave Roussy (IGR), 1<sup>er</sup> centre européen de lutte contre le Cancer, un établissement exceptionnel qui n'est desservi que par bus aujourd'hui et offre un très fort potentiel foncier alentour. On atteindra ensuite Rungis, la porte de Thiais (avec une correspondance au futur tramway T7), et enfin Orly, 1<sup>er</sup> pôle d'emploi du sud francilien (173 000 emplois).

L'amélioration des transports profitera au développement global de toute la région. Neuf pôles ont été identifiés, qui seront reliés entre eux, facilitant ainsi les échanges entre les acteurs économiques et les centres de recherche ou universitaires ; des conditions *sine qua non* pour l'implantation de nouvelles entreprises (ex : depuis Villejuif, on ralliera la Cité Descartes / Université Paris-Est – qui compte 30 000 étudiants – en 13 min, au lieu de 40 actuellement).

Ce projet s'inscrit aussi dans une logique de développement durable : une étude stratégique environnementale a été réalisée en amont, sur un fuseau de 3 km de large, qui a déterminé les tracés.

Dans le secteur d'Alfortville et Maisons-Alfort, le choix des gares à Vert de Maisons (RER D) et Créteil-l'Echat (L8) a été fait en cohérence avec la SNCF. Le tracé du Grand Paris se connecte aux principaux équipements et services administratifs du département : la Préfecture (180 000 habitants à Créteil), le pôle d'emploi de l'Echat, l'hôpital Henri Mondor (3 000 salariés et 175 000 consultations par an). Les trois maires de Créteil, Vitry et Alfortville ont exprimé leur soutien à ce tracé qui résout aussi le problème des « coupures urbaines » au sein du territoire et décongestionne le réseau routier. Le métro Grand Paris s'insère dans l'environnement urbain et social, notamment au niveau de la cité Balzac à Vitry, autour des quartiers sud d'Alfortville, dans des secteurs à fort potentiel de développement comme la zone d'activité des Ardoines qui doit générer une croissance considérable à l'horizon 2030. Un autre potentiel foncier important se situe entre le nord du carrefour Pompadour et la gare de Vert de Maisons, depuis laquelle les gains de temps seront importants à terme (9 min vers Villejuif-IGR, contre 1 h aujourd'hui, ou encore 28 min vers La Défense).

Enfin, en termes de mise en œuvre, ce projet ambitieux d'intérêt national nécessite entre 21,4 et 23,5 milliards d'euros suivant les tracés, dont 80 % pour les frais d'infrastructures, 12 % pour le matériel roulant et le solde pour les acquisitions foncières. Avant la fin mai 2011, la SGP présentera le schéma d'ensemble définitif, s'ensuivront les nécessaires enquêtes publiques et les travaux commenceront en 2013. Les premières mises en service sont prévues en 2018, et la livraison finale en 2023.

### *Débat avec la salle*

---

**Michel Herbillon**, maire de Maisons-Alfort, intervient en préambule, car il est appelé à se rendre à une autre réunion. Il se rallie aux propos introductifs de René Rouquet ; ils ont mené ensemble de longs combats, en particulier en matière de transports, l'histoire et les destinées d'Alfortville et Maisons-Alfort étant étroitement liées. Il remercie les membres de la CPDP, de la SGP, ainsi que tous ceux qui ont contribué à la mise en œuvre de ces débats et projets. Il se réjouit de la perspective de création d'un métro automatique qui va permettre de relier les villes de banlieue, sans passer par Paris, une urgence qui est bel et bien prise en compte par les deux projets : Grand Paris (porté par la SGP et l'État) et Arc Express (porté par le STIF et la Région). Les attentes des usagers sont grandes, les investissements envisagés sont colossaux et il n'y aura au bout du compte qu'un seul tracé. Aussi, il est essentiel d'apporter aux élus et citoyens tous les éclaircissements nécessaires pour pouvoir se prononcer sur la meilleure solution à mettre en œuvre. La ville de Maisons-Alfort, membre de l'association Orbival, est favorable à un métro de rocade, à la condition expresse qu'il soit souterrain. À propos de l'implantation des gares, question cruciale, le projet Grand Paris prévoit notamment une interconnexion avec le RER D à Vert de Maisons et avec la ligne 8 à Créteil-l'Echat ; ces hypothèses sont recevables, mais d'autres variantes demeurent possibles, respectivement Alfortville/Maisons-Alfort et les Juilliottes ou Créteil-Université. En tout état de cause, Michel Herbillon entend garder la maîtrise des aménagements urbains dans sa commune autour desdites gares, et en aucun cas que l'État décide à la place des collectivités. Il souhaite notamment des éclaircissements de la part de la SNCF lors d'une réunion tripartite avec la commune d'Alfortville, afin de bien comprendre la logique d'implantation d'une nouvelle gare, et ses conséquences éventuelles sur les deux gares actuelles. Rien ne pourra se faire sans l'accord des deux villes.

#### ➤ **Implantation des gares et logique d'interconnexion : il ne faut pas trop tergiverser**

*Des questions se sont d'abord posées sur le choix d'implantation des gares. Claire-Hélène COUX, membre de la CPDP, rappelle que ce sont les enjeux d'un bon maillage avec le réseau actuel qui ont guidé les propositions en la matière, mais aussi l'attrait des « zones mutables ». Tandis que le secteur de Vert de Maisons offre 750 000 m<sup>2</sup> shon disponibles, Maisons-Alfort/Alfortville, zone plus saturée, n'en offre que 300 000. Alain Krakovitch, directeur ligne D SNCF, confirme qu'une réunion va être organisée prochainement avec les deux maires directement concernés. La gare de Maisons-Alfort/Alfortville est quoi qu'il en soit totalement saturée, voire dangereuse dans sa configuration actuelle ; tandis que le site de Vert offre plus de possibilités, y compris en termes de maintenance technique et de fret (plus au sud). Le maire d'Alfortville a d'ailleurs clairement signifié son soutien à cette 2<sup>e</sup> solution, dont il estime même qu'elle ne doit surtout pas être remise en cause, au risque de rentrer de nouveau dans des discussions interminables qui pourraient mettre à mal le projet... La décision sera politique, ajoute le MO qui précise plus généralement qu'en termes de phasage des travaux, un consensus amont – comme celui auquel on assiste en Val-de-Marne – ne peut qu'être un avantage : il serait effectivement dommage de le remettre en question.*

*Un problème demeure en outre au niveau de l'interconnexion avec à la ligne A du RER, préjudiciable pour les Val-de-Marnais. La question reste délicate pour tous, STIF ou SGP, confirme le MO, vu le refus du maire de Saint-Maur de voir une nouvelle gare implantée sur sa commune.*

➤ **Installations existantes vs réseaux futurs et complémentarité/convergence des projets**

*De nombreuses interventions ont pris la forme de « cris d'alerte » quant à l'obsolescence du réseau actuel et ses dysfonctionnements permanents. Ce commentaire est valable en particulier pour le RER D qui accuse des retards trop fréquents, quand les trains ne sont pas tout bonnement supprimés ! Un représentant de trois associations d'usagers demande explicitement à ce que soit transmise à la CNDP sa demande – inscrite au cahier d'acteur n° 5 – d'organiser un débat public sur des « solutions alternatives » qui favoriseraient l'amélioration des installations actuelles, en écho au plan d'urgence de 17 milliards voté par le conseil régional. En effet, la dégradation globale de la qualité de service est inquiétante. Comment ne pas craindre que ces nouveaux projets ne viennent retarder encore davantage l'impérative rénovation de l'existant, qui doit ramener un minimum d'efficacité et de confort dans le quotidien de Franciliens exaspérés ?! Les conséquences de dizaines d'années de politique ayant privilégié l'automobile et du désengagement croissant de l'État sont lourdes, notamment en termes de maintenance des matériels et voies, ajoute ce conseiller municipal d'Alfortville. En bref, si l'ambition de développement et de dynamisation des territoires d'un projet comme le Grand Paris est louable, elle devient caduque si l'on ne tient pas compte d'abord de l'urgence ressentie par une majorité d'usagers. La solution réside-t-elle alors dans la convergence des projets ? Que penser, à ce propos, de la proposition transmise par Jean-Paul Huchon à François Fillon le 15 novembre dernier, demande ce conseiller régional d'Ile-de-France et habitant d'Alfortville ?*

**Alain Krakovitch**, représentant la SNCF, convient d'abord que les contraintes d'entretien peuvent être fortes, et certaines années plus que d'autres (problèmes d'adhérence en automne par exemple, nécessitant de faire passer des trains-laveurs le matin). La ligne D est certes saturée (elle affiche 40 % d'augmentation de trafic ces 8 dernières années). En partenariat avec RFF, la SNCF travaille à son amélioration : la somme de 120 millions a déjà été dégagée, sur une enveloppe globale prévisionnelle de 1 milliard. **Claire-Hélène COUX** affirme pour sa part qu'il ne faut pas opposer les investissements visant à la rénovation de l'existant aux investissements « pour demain », pas plus qu'il faut opposer les projets des deux MO. Le Grand Paris, c'est « d'abord du transport pour tous », et en aucun cas un réseau à l'adresse des seuls hommes d'affaires (elle en veut pour preuve les dessertes de villes comme Clichy-sous-Bois, Montfermeil, Champigny, St-Denis, Gennevilliers, etc.). Le projet ne se résume pas non plus au seul objectif de développement économique de long terme ; il va considérablement améliorer les possibilités de déplacement des Franciliens au quotidien, leur permettant de se déplacer de banlieue à banlieue, d'accéder rapidement aux grandes zones d'emploi que sont par exemple les plateformes aéroportuaires (90 000 emplois à Roissy-CDG ; 35 000 à Orly, et 170 000 si l'on inclut les sites alentour). Le sens de la récente démarche de Monsieur Huchon semble bien être la convergence des ambitions, pour le bénéfice du plus grand nombre. **Didier Bense**, membre de la CPDP, confirme que convergence – ou complémentarité, le terme reste à décider ! – est ici le maître mot. La rénovation des installations actuelles ne relève pas de la responsabilité de la SGP, mais du plan de mobilisation de 19 milliards d'euros voté à l'unanimité au conseil régional et qui inclut le prolongement d'Éole, Arc Express, la modernisation des lignes de RER. L'enjeu est ici de moderniser l'existant, tout en pensant à l'étape d'après. Le Grand Paris incarne la 3<sup>e</sup> génération d'investissements en matière de transport en Ile-de-France (après le métro et les RER) : c'est un projet d'intérêt régional et national pour les 50 ans à venir, dont il est prévu qu'il s'adapte aux évolutions de trafic sur cette période, et qui mise sur la rapidité – gage de mobilité –, mais gère aussi les distances courtes, donc la proximité : *ce n'est donc pas qu'un « RER express », comme le laisse entendre un habitant d'Ivry qui se demande si l'investissement est bien judicieux ; tandis qu'un habitant d'Alfortville met quant à lui en garde contre ce que l'on pourrait appeler le « syndrome de l'A5 », qui n'a manifestement pas rempli sa mission de désengorgement de l'A6.*

➤ **Financement des opérations : qui va payer la note ?**

*En l'état actuel de quasi-faillite générale, un projet si coûteux (24 milliards) est-il vraiment prioritaire ? Ce n'est pas ce que semblait déclarer Monsieur Raffarin récemment... Qui va en supporter les frais ? Plusieurs intervenants ont questionné le MO sur ces enjeux de financement et de tarification à terme.* **Didier Bense** fait remarquer que la contribution des Franciliens à l'exploitation courante des transports (environ 8 milliards au total) n'est aujourd'hui que de 30 %, la majeure partie provenant de la participation des entreprises et des collectivités. On pourrait imaginer que cette part des usagers augmente dès lors qu'on leur offre un réseau de plus grande qualité – le principe n'en serait pas choquant – ; toutefois, il est peu vraisemblable que cela se produise, car ce serait contradictoire avec l'objectif de « désaturation » du réseau existant. La fixation des tarifs relève quoi qu'il en soit du STIF qui désignera l'exploitant à terme, et non de la SGP. La loi sur le Grand Paris du 3 juin 2010 a créé la SGP pour concevoir et réaliser les infrastructures présentées, et ce, suivant une logique de financement isolé, lequel va se traduire par une première dotation de l'ordre de 4 milliards d'euros (à confirmer par la toute prochaine loi de finance rectificative) et des recettes fiscales. À terme, les recettes d'exploitation commerciale des gares et autres revenus d'opérations d'aménagements viendront bien sûr renflouer les comptes de la SGP, mais celle-ci va avant tout assumer la responsabilité entière de la dette qu'elle contractera pour la réalisation du projet. Ces conditions de financement, qui ne grèvent en rien le plan de mobilisation, sont d'ailleurs clairement inscrites dans le rapport Carrez.

➤ **Les enjeux d'urbanisme autour des gares**

*Plusieurs intervenants se sont vivement inquiétés du périmètre de 400 mètres – soit 50 ha – autour des gares sur lequel les maires perdent leurs prérogatives, une forme d'atteinte à la décentralisation.* **Didier Bense** rassure, tout en appréciant le « ton de conviction » de ces interventions. Le nouvel outil que sont les contrats de développement territoriaux (ou CDT) est avant tout à la disposition des élus locaux, en partenariat avec l'État. Il est vrai que par défaut, en l'absence de conclusion de tels contrats, la SGP se voit dotée d'une capacité à mener des opérations d'aménagements dans les périmètres cités. Mais l'esprit de la loi est bien que les collectivités en fassent ce que bon leur semble, en concertation avec le Préfet. Il n'est pas question que l'État ni la SGP aient la mainmise sur les territoires des communes : ce serait une réelle aberration, et de toute façon financièrement impossible. **Cyril Tricot** le confirme, ainsi que **Claire-Hélène Coux** qui cite un exemple de projet intercommunal de nature à être confiant sur les capacités des élus locaux à mettre en œuvre des actions concertées. Il s'agit d'un projet conclu entre les maires de Villiers, Champigny et Brie, en accord avec le conseil général, visant à la construction de milliers de nouveaux logements et emplois sur une parcelle en friche de quelque 100 ha. Ces derniers ont demandé en conséquence, le 10 novembre dernier, à ce que la proposition de gare à Champigny soit déplacée sur le terrain en question, pour les aider à concrétiser cette opération, en conservant bien sûr l'impératif de connexion à la ligne E du RER. Un autre cas de projet d'urbanisme, qui doit nous permettre de tirer de bons enseignements, est celui du quartier de la Grande Bibliothèque dans le 13<sup>e</sup> arrondissement à Paris, où l'on observe que la notion de « mixité » a été respectée, tant en termes de logements que d'activités. **Didier Bense** cite pour sa part la mobilisation de cinq communes autour du Bourget qui se sont d'ores et déjà emparées du sujet pour reconfigurer et développer leur territoire à leur guise. Un même engagement collectif est visible autour de La Défense, mais aussi dans le secteur de Clichy-sous-Bois / Montfermeil. Au total, on compte 7 millions de mètres carrés shon disponibles et mutables autour des seules gares du Val-de-Marne concernées par le projet Grand Paris. Autant dire que le potentiel est là : aux élus locaux d'agir en conséquence. Il y aura certes de la spéculation, mais globalement, retenons que des instruments d'urbanisme novateurs existent et que tant la maîtrise du foncier que les normes de mixité sociale souhaitables seront garanties. Enfin, **René Rouquet** se dit lui-même plutôt confiant en la matière ; il en veut pour preuve l'expérience de la réflexion fructueuse menée dans le cadre de Seine-Amont sur le devenir du quartier des Ardoines, et rappelle à toutes fins utiles que « les maires sont élus au suffrage universel » : on ne pourra ne pas passer par eux.

➤ **Divers**

*En réponse à une habitante d'Alfortville*, le MO confirme notamment que le tracé rouge passera sous la Seine et sous la Marne, à une profondeur de 30 mètres.

*En réponse à une suggestion d'un habitant d'Alfortville quant à l'opportunité de mettre en circulation des trains omnibus et parallèlement des trains qui ne s'arrêteraient pas à toutes les gares, comme c'est par exemple le cas à New York*, le MO précise qu'il faut pour cela prévoir 4 voies et non plus 2, ce qui signifie des coûts d'infrastructure bien supérieurs. En l'occurrence, le choix fait ici est celui d'un métro automatique, avec pour mémoire un intervalle entre deux trains de seulement 80 secondes aux heures de pointe et des inter-stations qui varient suivant le niveau de densité urbaine.

**Michel Rostagnat** remercie finalement tous les participants à ce débat « très incarné », durant lequel il a pu constater qu'on était vraiment « rentré dans le concret », à sa plus grande satisfaction.