

7 DECEMBRE 2010

COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE PROXIMITE DE SANNOIS

| | |
|----------------------|----------------------|
| Type de réunion : | Réunion de proximité |
| Date de la réunion : | 7 décembre 2010 |
| Lieu de la réunion : | Sannois |

Introduction et rappel du cadre législatif

Yannick Paternotte, maire de Sannois, souhaite à tous la bienvenue au cœur du Parisis et remercie la CPDP d'avoir accepté d'organiser une réunion dans cette ville dédiée à la littérature et à l'innovation. **Henri Watissee**, président de séance et membre de la CPDP, indique que s'ouvre ce soir le 32^{ème} débat autour du projet de métro automatique du Grand Paris qui a mobilisé à ce jour 10 000 personnes. C'est le 4^e débat dans le département du Val-d'Oise qui en accueillera encore deux, la CPDP ayant souhaité entendre tout particulièrement ce département qui a pu parfois se sentir « oublié » du Grand Paris. Il rappelle que Sannois n'est pas directement situé sur le tracé même si la gare optionnelle de Gonesse a souvent été évoquée avec des arguments que la CPDP retracera dans son compte-rendu. À cela s'ajoute la très forte mobilisation des acteurs locaux qui ont rédigé 8 cahiers d'acteurs. Il rappelle les fondements législatifs du débat public, son éthique de démocratie participative, ses modalités articulées autour de la neutralité, de l'indépendance, de l'équivalence, de la transparence et de l'argumentation – la CPDP s'attachant à obtenir du Maître d'ouvrage une réponse à toute question posée – ainsi que ses objectifs, précisant que sont présents pour répondre au public les membres de la CPDP, les représentants du Maître d'ouvrage (MO), mais aussi des représentants de la SNCF ou de RFF. À ce jour, le site internet a reçu 95 000 visites, sachant qu'y sont publiés les synthèses des débats, mais aussi 523 questions, 409 réponses, 256 avis, 34 contributions, 9 « avis loi du 3 juin » formulés par les communes qui doivent toutes s'exprimer avant le 31 décembre – et 74 cahiers d'acteurs.

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

Après la projection d'un film, **Denis Masure**, représentant le MO, rappelle que le projet se fonde sur un diagnostic de l'offre de transport actuelle, puis présente les principales caractéristiques du Métro Grand Paris : un réseau principalement souterrain, composé de 3 lignes, dont 2 en rocade (rouge et verte) et une transversale nord-sud (bleue) desservant une quarantaine de nouvelles gares en correspondance avec le réseau de transport en commun existant. Ces 155 km de lignes nouvelles répondent aux besoins de déplacements de banlieue à banlieue, accueilleront 2 millions de voyageurs par jour à la mise en service et à terme 3 millions et assureront, à la vitesse commerciale élevée de 65 km/h, une liaison performante notamment entre les aéroports, les gares TGV franciliennes, la Défense et les pôles de développement, de recherche et d'enseignement. Plus précisément, la ligne rouge, en rocade, de 60 km, relie La Défense à l'ouest à l'aéroport du Bourget à l'est en passant par le sud. Elle dessert, dans les Hauts-de-Seine, les terminus des lignes de métro, interconnecte les RER et le Transilien et, en Val-de-Marne, reprend les propositions de l'association Orbyval qui milite pour un métro en rocade de Bagneux à Champigny. Plus à l'ouest, le tracé s'éloigne en grande couronne pour désenclaver des territoires aujourd'hui particulièrement mal desservis. La ligne verte est une rocade de 75 km qui, du Nord au Sud, relie les aéroports, mais aussi le Parc des expositions de Villepinte, offre un maillage fort avec le RER et irriguera le plateau de Saclay. Il précise que de nombreuses options sont ouvertes notamment pour s'adapter au développement futur du plateau. La ligne bleue, longue de 50 km, prolonge quant à elle la ligne 14 du métro et relie les aéroports de manière fiable et robuste, en passant par le centre de Paris. Il ajoute que les matériels roulants seront particulièrement performants, que les automatismes permettront une adaptabilité forte de l'offre, que l'accessibilité et la sécurité sont des priorités, que les enjeux environnementaux sont pris en compte dès la conception et que le projet s'insérera dans un réseau de gares, lieux de vie et d'échanges de services, pôles d'interconnexion intermodaux et lieu de redynamisation de l'espace urbain grâce notamment à un travail en partenariat avec les acteurs locaux inscrits dans des contrats de développement territoriaux.

La desserte de Sannois, une région relativement dense, est actuellement principalement assurée par sa gare et la ligne J du Transilien qui relie à St Lazare et par la gare d'Ermont Eaubonne qui

accueille le RER C et la ligne H venant de la gare du Nord. Des projets structurants sont annoncés avec le prolongement du RER E, le prolongement du T2 à Bezons, la tangentielle nord qui relie Sartrouville à Noisy-le-Sec, et l'insertion d'un transport en commun en site propre (TCSP) sur l'avenue du Parisis. Dans ce contexte, principalement grâce à ligne verte, le projet de métro du Grand Paris, qui propose une infrastructure intermédiaire, aura des bénéfices grâce aux gares de connexion que sont notamment Les Grésillons, Saint-Denis Pleyel ou encore Le Bourget. Des exemples sont donnés où il apparaît que les temps de parcours pour atteindre Paris ou les grandes infrastructures comme les aéroports sont réduits de 12 à 30 minutes...

Débat avec la salle

➤ **Pourquoi ne pas concentrer les efforts financiers sur le réseau actuel !**

La carte montre l'existence de nombreuses infrastructures, mais dans la réalité, l'offre n'est pas suffisante. Pour illustrer cela, **Dominique Aubry**, chef d'entreprise à Sannois, souhaite simplement savoir par quel moyen de transport, les intervenants sont venus à Sannois. En voiture ! répondent-ils en grande majorité. **Philippe Derouillon-Roisne** estime qu'arguer des avantages qu'apporterait le Réseau du Grand Paris en s'appuyant sur la tangentielle Nord est fallacieux, car si le projet apporterait vraisemblablement beaucoup à la région, on en entend parler depuis de nombreuses années et, alors que le coût semble relativement modeste, on ne voit rien venir. Il ajoute que l'état des gares dans la région est effroyable. Ne serait-il pas pertinent de rénover d'ores et déjà ce qui existe déjà ? **Roland Bonnepart**, représentant la SNCF, souscrit bien sûr à l'idée d'améliorer le réseau existant et notamment le RER D et Éole. Quant au projet de tangentielle Nord - dont le MO est le STIF -, il se réalisera d'ici 2016-2017 en réutilisant une infrastructure existante qui doit cependant être réaménagée. **Didier Bense**, membre du Directoire de la SGP, rappelle par ailleurs qu'il existe un plan de mobilisation qui a pour objet des investissements sur des liaisons nouvelles, mais aussi de moderniser des éléments existants et notamment des gares. Le financement annoncé est de 19 milliards sur les 10 prochaines années. Si la SGP n'est pas la mieux placée pour en parler, il lui semble que l'objectif est de rattraper des retards d'investissement générés au cours des 20 dernières années sachant qu'intervenir sur des équipements en exploitation est particulièrement difficile. Le projet du Grand Paris souhaite aider la région à sortir de cette « logique de rattrapage » et à se projeter dans l'avenir en induisant une profonde modification du schéma de transport qui ne serait à terme plus uniquement radial, passant obligatoirement par la capitale.

➤ **Le Val-d'Oise, l'oublié du tracé : rien n'est fait pour contribuer au développement économique de la zone**

Jean-Marc Sallot, maire adjoint de Franconville, remarque qu'alors que toutes les autres zones de la région parisienne bénéficient de traitements intéressants reliant les zones de développement, dans le nord-ouest, le tracé proposé revient sur la petite couronne déjà largement dotée en infrastructures de transport et le Val-d'Oise est ainsi complètement oublié en terme de développement économique. **Didier Bense** rappelle les éléments qui ont prévalu à la proposition de ce réseau et revient notamment sur l'analyse des potentiels des territoires en termes économiques, mais aussi en termes de réserves foncières. Le Grand Paris identifie ainsi des « territoires de projets » qu'il propose de mailler avec un métro à grande capacité. En l'occurrence, relier directement le « territoire de la confluence » au reste du réseau aurait nécessité une très longue infrastructure pour un trafic qui n'aurait vraisemblablement pas été au rendez-vous. Pour autant, il lui semble que Sannois est concerné par trois territoires de projets, celui du Grand Roissy avec le triangle de Gonesse; le territoire autour de Pleyel et du Grand Stade ; et enfin le territoire de La Défense. Les lignes proposées renforcent les liens entre eux. **Belhaïd Belhadia** se demande si les habitants du département seront condamnés à choisir entre faire des « changements » et gagner du temps ou avoir le « confort » d'une liaison plus directe, mais plus longue. En l'occurrence, il faudra faire deux changements pour aller de Sannois à la Défense pour gagner 10 minutes. **Didier Bense** estime hâtif de conclure que seuls ceux qui sont directement sur le trajet du Grand Paris pourraient en bénéficier. Il rappelle qu'il a été considéré qu'il s'agissait d'un projet d'intérêt national qui ferait avancer la région capitale, et bénéficierait à tout le monde. Il ajoute que contrairement à un endroit comme Saclay, il y a déjà des transports à Sannois, la ville est agréable à vivre et continuera d'ailleurs à attirer de nouvelles populations.

➤ **Le financement**

A **Christophe Dulouard**, conseiller municipal de Sannois, qui se demande comment ce projet sera financé et **Léo Moreau**, président de l'UNEF, qui s'inquiète que les besoins de financement énormes de ce projet contribuent à retarder la réalisation d'autres projets prévus et urgents, **Didier Bense** confirme que la loi de finance rectificative est en examen à l'Assemblée et renvoie à la réunion du 5 janvier pour davantage de détails. Il précise cependant que la Société du Grand Paris a été créée pour emprunter, porter la dette et la rembourser sur un temps long, le remboursement se faisant sur 40 ans après la mise en service. La loi a d'ores et déjà affecté au Grand Paris une première ressource, la taxe sur les wagons, qui permet d'engager les études ; la loi de finance donnera les moyens de financer les premières mesures préconisées par Carrez ; ensuite, il faudra débloquer un capital de 4 milliards au profit de la SGP qui empruntera à partir de 2015, puis, après livraison de l'infrastructure, sera rémunérée par les recettes liées à l'exploitation des lignes. Il réitère ensuite sa conviction que les projets actuellement présentés (notamment Arc Express et le Grand Paris) ne doivent pas être opposés, en terme de financement, le Président de la République ayant parlé d'un « effort global en matière de transport de 35 milliards d'euros » car il faut en effet, rattraper les retards, consolider l'existant, et préparer l'avenir, tout en répondant à une demande de transport de banlieue à banlieue et en tissant un maillage fin du territoire. **Roger Pittot**, conseiller municipal de Sannois, s'inquiète du lancement de ce projet à un moment où la France est déjà particulièrement endettée rappelant que les projets sont d'ailleurs toujours plus chers que prévu, ce à quoi **Denis Masure** répond que ce projet et son coût, ont été déterminés après une étude particulièrement attentive des contraintes techniques et environnementales, en s'appuyant sur des retours d'expérience de constructions de métros automatiques récentes dans des zones équivalentes, autour de Barcelone ou encore de Londres. **Benoît Rogeon** s'interroge alors sur le coût d'exploitation de la structure qui pèsera sur les collectivités et sur les usagers. **Didier Bense** répond qu'il est trop tôt pour en parler, car le service, et notamment le cadencement, sera défini ultérieurement, rappelant qu'avec 10 à 15 % de report modal, le métro automatique amènera vers le transport public de nouveaux usagers qui contribueront au paiement des frais.

➤ **Les besoins des populations locales ne sont pas entendues : les maires proposent**

Léo Moreau étudiant à de l'université de Cergy Pontoise, président de l'UNEF, s'inquiète pour la mobilité des jeunes, qu'il s'agisse de lycéens, d'étudiants, de jeunes en recherche d'emplois. Le projet présenté ne répond à aucune attente quotidienne de ces populations qui n'ont pas toutes besoin de rallier des pôles économiques ou d'aller à la Défense. **Didier Bense** réaffirme la conception fondamentale du MO : le territoire gagnera en dynamisme s'il est doté d'un réseau de transport rapide et robuste – ce qui ne peut pas se faire avec une gare tous les kilomètres. Cela devra évidemment s'interconnecter avec un maillage complémentaire de surface de tous les territoires. **Francis Delattre**, maire de Franconville, est arrivé dans un esprit constructif à ce débat, mais le ton et l'idée même qu'on « aurait tort d'habiter le Val-d'Oise » le dérangent ! Le département mérite plus qu'un autre un plan de rattrapage et 30 collectivités ont travaillé pour proposer des solutions alternatives au projet. L'ambition de mettre La Défense à moins d'une h de Roissy fait peut-être oublier tout le reste, mais continuer de déséquilibrer la région parisienne en misant sur le doublement de ce centre d'affaires comme n'avoir qu'un seul centre de recherche high-tech n'attire pas toutes les sympathies. Il souhaite ensuite concrètement que lui soit confirmé qu'à Saint-Denis Pleyel, la gare pourrait accueillir la ligne H quai à quai ; que la ligne C du RER sera raccordée en desservant le port de Gennevilliers afin que la ligne puisse servir pour aller vers La Défense et vers Pleyel donc sur la rocade TGV ; et défend le fait la ligne J pourrait être raccordée au futur métro automatique alors que ce n'est pas prévu, et ce, par exemple, vers Colombes. Il aimerait également que le T2 soit prolongé jusqu'à l'entrée de Cormeilles-en-Parisis, que le projet BIP (liaison Argenteuil, Bezons, Villepinte) et la prolongation du T8 soient inscrits dans un contrat de développement territorial, et que soit remise au goût du jour l'idée de l'axe majeur La Défense, Cergy, Val-de-Reuil, Rouen, Le Havre, qui permettrait de développer dans la zone d'Achères Cergy un parc d'activité de belle ampleur, horizontal et non pas vertical comme à La Défense, et allant ainsi vraiment dans le sens de l'histoire. **Didier Bense** indique qu'en ne concentrant pas ses moyens dans des zones spécifiques, l'Île-de-France perd de la visibilité et ne se développe pas aussi vite que les autres capitales. Ainsi, la richesse du plateau de Saclay ou de Cergy sont invisibles depuis l'étranger et à l'horizon 2012, les intentions d'investissement placent la région en 19e position mondiale. Quant aux propositions

concrètes, le dossier prévoit d'examiner un point d'arrêt de la ligne H à St Denis Pleyel et un consensus semble se dégager pour aller en ce sens ; a priori le tracé nord reçoit moins d'adhésion sachant qu'aux Grésillons, le développement est d'ores et déjà engagé pour aller vers une ZAC ; et sur la J, il n'y a en effet pas, à ce jour de proposition d'interconnexion, mais des études pourraient être faite pour Bois-Colombes si la CPDP retenait la proposition dans son rapport. **Yannick Paternotte** estime alors que le projet n'est pas cohérent, rappelle que tous les projets présentés ne voient pas le jour et estime par exemple que le financement du projet CDG express, désormais annulé par le projet du Grand Paris, devrait être réaffecté. TGV, TER, TERGV doivent être évoqués et les interconnexions avec le réseau prévues, ainsi que l'arrivée de tous ceux qui viennent de Picardie et de Normandie en voiture. Il propose donc de supprimer le barreau de la ligne verte entre Rueil et Saclay, de finir la boucle, et de relier plutôt Nanterre à La Défense en passant par la vallée, avant la boucle de Seine. Ces propositions sont soutenues par **Sebastien Meurant**, maire de Saint-Leu-la-Forêt et **Luc Strehaiano**, maire de Soisy-sous-Montmorency, qui insistent notamment sur l'articulation avec les infrastructures routières et les autres modes de transport. **Didier Bense** rappelle que le CDG Express doit être réalisé à travers d'un partenariat public privé c'est-à-dire sans financement public. L'interface routière est regardée de près, car il ne s'agit pas d'opposer les modes de transport, mais bien d'interconnecter les modes, et il y aura notamment des gares avec stations d'autolib' alors que, en s'éloignant de l'hypercentre, les parkings deviendront bien sûr une donnée importante. Quant au reste, il suggère de ne pas opposer les besoins des territoires et rappelle que le métro automatique se justifie par un trafic d'environ 10 000 voyageurs par heure.

➤ **Ce projet prend-il en compte les enjeux de demain ?**

Roger Pittot s'étonne de ne voir comme interlocuteurs dans ce débat que des gens du transport alors que la problématique urbanistique repose sur un trépied constitué du transport, de l'habitat et de l'emploi. Le prisme du transport a-t-il tout mangé ? De plus, alors que la société va vers une raréfaction des énergies fossiles, comment justifier une telle prépondérance accordée au développement aéroportuaire ? Il ajoute que la Plaine de France est une terre agricole parmi les meilleures d'Europe, elle est un atout pour le développement de la région qui mériterait d'être davantage considéré. **Henri Watissee** renvoie alors vers les réunions thématiques dont les comptes-rendus se trouvent sur le site internet et **Denis Masure** à un principe de réalité qui permet d'arbitrer l'éventuelle tension entre les ambitions « durables » du projet et le renforcement des dessertes des zones aéroportuaire. En l'occurrence, les aéroports parisiens sont difficiles d'accès alors que de nombreux Franciliens travaillent dans ces très denses zones d'emplois. Il ajoute sur les problématiques d'étalement urbain qu'une urbanisation concertée pourrait permettre d'économiser 10 à 13 000 hectares par rapport à un urbanisme ou on aurait laissé faire. **Jacqueline Eustache-Brinio**, maire de Saint-Gratien s'inquiète d'ailleurs des possibilités locales de densification autour des gares, car cela semble relativement difficile dans un territoire déjà dense.

Dominique Aubry comprend finalement qu'il ne se passera vraisemblablement rien dans le Val-d'Oise d'ici une vingtaine d'années, regrette tout particulièrement d'entendre que les élus n'ont pas été consultés et se demande qui arbitrera finalement entre les différentes possibilités de tracé. **Henri Watissee** répond que Christian Blanc, alors secrétaire d'État, a rencontré de très nombreuses collectivités locales et que depuis le directoire de la SGP a rencontré presque tous les maires concernés par le tracé alors que la CPDP organise un débat particulièrement large. **Didier Bense** ajoute que la CPDP remettra un rapport de synthèse le 31 mars, la SGP un rapport argumenté sur ces propositions de tracé définitif le 31 mai que le très le vigilant Conseil d'État aura la charge de le valider ou pas, par un décret.

Henri Watissee rappelle que le débat continue sur le site, que les questions en suspens pourront y être formulées et y trouveront réponse.