

MARDI 16 NOVEMBRE 2010

COMPTE RENDU DE LA REUNION DE PROXIMITE A SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES

Type de réunion :	Réunion de proximité
Date de la réunion :	16 novembre 2010
Lieu de la réunion :	Saint-Quentin-en-Yvelines / Cinéma UGC de Montigny

Introduction et rappel du cadre législatif

Michel Laugier, maire de Montigny-le-Bretonneux, salue les élus, madame la Préfète, les habitants et les associations venus participer à un débat de première importance. L'expérience de la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines et l'approche collective qui l'a rendue possible la désignent parfaitement pour débattre d'un projet tel que le Grand Paris. Mais après d'autres débats à l'issue stérile, l'agglomération de Saint-Quentin attend des actes. Car si son réseau de transport interne est le deuxième après Paris, les liaisons externes n'ont pas évolué, et il faut trouver des solutions rapides aux très lourds problèmes quotidiens : ainsi, les petits gris circulent encore, et les TER ne s'arrêtent toujours pas à Saint-Quentin. Cette situation ne peut durer. Il faut donc que le débat soit libre et fructueux afin que le Grand Paris desserve Saint-Quentin, qui doit demeurer l'un des pôles structurants de l'Ile-de-France. **Michel Rostagnat, président de séance et membre de la CPDP**, rappelle les objectifs et les fondements législatifs du débat public.

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

Un film est projeté

Thierry Bosquet, représentant du MO, rappelle que 63 % des trajets internes sont effectués grâce aux transports en commun dans Paris. Cette part descend à 10 % pour les trajets internes à la grande couronne, car les lignes de transport convergent vers Paris. C'est pourquoi le grand Paris prévoit un métro de rocade automatique et souterrain d'une longueur totale de 155 km, comportant trois lignes et offrant une quarantaine de gares nouvelles pour une capacité de 3 millions de passagers/jour à terme. La ligne rouge part de La Défense, en assurant un maillage fin à l'Ouest et au Sud-Ouest, où elle assure la correspondance avec les lignes de métro. Au Sud-Est, elle se connecte aux lignes de RER et du Transilien, avant de rejoindre Chelles, Clichy et Montfermeil, puis Le Bourget. La ligne verte relie les aéroports de Roissy, du Bourget et d'Orly, et dessert La Défense, Massy et Orly. Elle propose des variantes au Nord et son tracé reste à déterminer autour de Saclay en fonction des aménagements qui seront retenus. Une gare située à l'Est de Saint-Quentin est cependant proposée au débat. La ligne bleue étire la ligne 14 jusqu'à Orly, Le Bourget et Roissy et desservira les gares TGV. Les gares et les rames seront confortables et accessibles à tous. La fréquence sera modulable jusqu'à un espacement minimal de 85 secondes entre les trains. Le métro sera sécurisé et rapide (65 km/h de vitesse moyenne) et ses gares seront des espaces de vie et des lieux d'échanges multimodaux proposant de multiples services. Ce métro maillé facilitera les transports de banlieue à banlieue et soulagera le réseau actuel de 10 % à 15 %. Les gains de temps seront importants : ainsi, de Noisy-Champs au Bourget, le trajet durera par exemple 18 min (contre 72 à ce jour). Il soutiendra le développement et l'attractivité de la région, où 8 pôles ont été désignés – notamment Paris-Saclay, dont fait partie Saint-Quentin. Autour des gares, des politiques d'aménagement pourront être mises en œuvre grâce aux contrats de développement territorial qui pourront être négociés avec les communes. Pour la première fois, le projet a bénéficié d'une évaluation stratégique environnementale complète prise en compte dès l'amont. Le Grand Paris répond aux besoins franciliens actuels et futurs et jouera un fort rôle social en désenclavant des zones mal desservies à ce jour, en favorisant le renouvellement urbain, et en resserrant le lien entre la région capitale, le pays et le monde.

Le pôle élargi de Saint-Quentin compte 200 000 habitants et l'emploi y augmente fortement. Il est le deuxième pôle tertiaire de l'Ouest francilien, mais 78 % de ses actifs résident hors de son territoire. Le métro du Grand Paris permettra donc de valoriser l'important parc immobilier professionnel. Les zones d'activités y sont très nombreuses : ZA de la Clé et de Pissaloup, de l'Observatoire, de Buc et de Trappes-Elancourt, ZI des Bruyères, Université de Saint-Quentin, plateau de Satory, mais aussi Challenger et Technopôle. Saint-Quentin est desservi par les lignes C, L et U par les gares de Saint-Quentin, Trappes et La Verrière, mais aussi par les gares de Saint-Cyr-L'Ecole, Versailles-Chantiers, Petit-Jouy-Les-Loges et Jouy-en-Josas. La Tangentielle Ouest et le TVM Saint-Quentin-Massy sont en développement. Les lignes M, C et U seront connectées avec le métro du Grand Paris. Alors qu'il faut aujourd'hui 54 min pour se rendre de Saint-Quentin à Saclay, le parcours ne durera plus que 18 minutes après son arrivée : les gains de temps sont très forts depuis Saclay et Saint-Quentin. Ce projet nécessitera un investissement de 21 à plus de 23,5 milliards d'euros selon les options retenues. Après le débat public, la SGP devra proposer un schéma d'ensemble avant juin 2011 ; puis, durant 18 mois, la concertation et les enquêtes publiques permettront de concevoir finement les ouvrages. Les mises en service se succéderont de 2018 à 2023.

Débat avec la salle

➤ **Une forte demande pour une gare Saint-Quentin-Est, mais des interrogations sur les financements de la SGP et sur l'aménagement du secteur**

En raison de l'importance du bassin d'emploi local, de très nombreux élus, habitants et représentants d'entreprises ont plaidé pour l'amélioration à court terme de l'accessibilité, mais aussi pour la création d'une gare du Grand Paris située à l'Est de l'agglomération de Saint-Quentin, qui pourrait être située à La Minière. La plupart se sont félicités de la perspective de liaison rapide avec Saclay.

Yves Londechamp souligne que le CODESQY juge la future gare de Saint-Quentin nécessaire pour soulager la gare actuelle, où transitent 300 000 personnes par jour en raison du goulet d'étranglement existant entre Saint-Quentin et Versailles. Hormis la gare envisagée à La Minière, il suggère aussi d'étudier une éventuelle gare Saint-Quentin-Montigny afin d'assurer la connexion directe avec les lignes SNCF et RER, et de favoriser le développement et le renouvellement urbain le long du corridor ferroviaire. Cette option améliorerait le rabattement et la diffusion du trafic vers Saint-Quentin et Saclay et soulagerait la liaison vers Versailles.

Marc Véron, MO, explique que la région de Saint-Quentin est la seule dans laquelle la SGP a confié au débat public le soin de définir les tracés et les gares. Le tracé et la situation des éventuelles gares à Saint-Quentin différeront selon l'emplacement de la gare de Versailles (Chantiers ou Matelots). Alors que le tronçon Rueil-Orly fait l'objet d'un fort débat, il faut déterminer la situation des gares afin de maximiser le nombre de voyageurs et le potentiel de développement. La SGP sera attentive à la demande exprimée en faveur d'une gare à Saint-Quentin, mais le débat local sur son emplacement exact devra en tout état de cause être finalisé fin mai 2011, puisque le Conseil d'État devra déterminer les emplacements des gares de façon très précise au moins de juin 2011.

Roland Legendre rapporte que l'association DELTAS regroupant les entreprises de Saint-Quentin, constate que les salariés se plaignent de l'accessibilité d'un territoire où l'emploi se développe fortement grâce aux implantations d'entreprises majeures. Selon les données dont elles disposent, seuls 15 % des salariés utilisent les transports en commun, alors que 70 % résident hors du territoire. Alors que le STIF s'appuie quant à lui sur des enquêtes réalisées sur les ménages. Il serait intéressant que la SGP prenne connaissance de ces données lors d'une rencontre à laquelle DELTAS la convie, afin de contribuer à préciser l'emplacement des gares. **Robert Cadalbert, président de la CA de Saint-Quentin-en-Yvelines**, demande où seront construits les 70 000 nouveaux logements annuels prévus par la loi du 3 juin 2010, alors que le SDRIF est dans l'impasse ? Si les projets à long terme sont indispensables, le présent débat public restera dénué de sens tant qu'un accord sur l'aménagement de la région n'aura pas été trouvé. Ainsi, alors que le plateau de Saclay stagne, le développement de Saint-Quentin est, lui, réel, car il a fait l'objet d'un projet d'aménagement précis. Que faire, d'ici à 5 ans, pour éviter que de nombreuses entreprises ne quittent Guyancourt ? Qui financera les équipements publics ? Alors que Bercy prévoit de capter 50 % de la future valorisation foncière des terrains, quelle sera la charge des collectivités ?

Paul Carriot rappelle qu'un débat est prévu le 5 janvier 2011 sur la question du financement.

Marc Véron rappelle que la loi du 3 juin 2010 prévoit la réalisation d'un schéma de métro, quoi qu'il advienne du SDRIF. Elle oblige le Conseil de Surveillance de la SGP à argumenter ses arbitrages au regard de la synthèse que lui transmettra la CNDP. Puis son président sera auditionné par les présidents des deux Chambres, et par le Conseil d'État, qui adoptera un décret sur le tracé et les gares après avoir scrupuleusement vérifié sa légalité et les arguments de la SGP. Il faut à la fois résorber un très lourd retard, et décider, aujourd'hui, des schémas du futur. Le Parlement votera donc deux textes précisant les dispositions financières portant sur le Grand Paris. Leurs projets prévoient d'amortir les infrastructures en s'appuyant sur les nouvelles recettes fiscales générées et d'accorder au Grand Paris une dotation de 4,5 milliards d'euros – tout en garantissant l'« étanchéité » de ces financements vis-à-vis des crédits octroyés aux projets du STIF.

➤ **La desserte fine : complémentaire ou prioritaire ? Quels risques d'éviction financière ?**

Plusieurs participants ont souligné le risque d'éviction financière, qui nuirait à la réalisation de projets d'amélioration des infrastructures existantes figurant notamment dans le Schéma départemental d'aménagement équilibré des Yvelines. Plusieurs élus ont par ailleurs considéré que le TCSP Versailles-Massy apportera un maillage fin complémentaire au métro du Grand Paris.

François de Mazières, maire de Versailles, note que sans les lignes rouge et verte, Paris-Saclay est voué à l'échec, et plaide pour la gare de La Minière, qui serait proche de celle des Matelots, mais qui est nécessaire pour tenir compte des contraintes géographiques. Par ailleurs, le projet de TCSP desservant

Massy, le plateau de Saclay, Saint-Quentin et Versailles est défendu par les 4 intercommunalités concernées et doit être réalisé dès les prochaines années, tout comme le prolongement de la Tangentielle jusqu'à une future gare des Matelots. La mairie de Versailles favorise cette option afin de disposer un parking de dissuasion sur des surfaces récemment libérées par l'Armée.

Cyril Girardin indique que l'association APACHE, et les Amis de la Bièvre, notent que la gare de La Minière serait entourée par la vallée de la Bièvre, qui devrait être franchie par les moyens de rabattement depuis le Nord, l'Est et l'Ouest, ce qui n'irait pas sans difficulté. Il faut laisser aux élus de l'agglomération, dont les initiatives en matière d'urbanisme sont reconnues, le soin de décider de l'implantation de la gare et de l'interconnexion avec le TCSP. La gare de La Minière, en tout état de cause, ne peut être « une solution de secours » pour Saint-Quentin. **Régis Schilardi** pointe que seuls 4,5 milliards semblent garantis, alors qu'il apparaît, selon le rapport de Gilles Carrez, que le projet n'est pas financé. Alors que la spéculation foncière aura des conséquences négatives pour les habitants, que paieront les collectivités ? La hausse des coûts d'ici à 2030 a-t-elle été prise en compte par les budgets de la SGP ? Comment garantir qu'aucun des projets du Plan de mobilisation ne sera impacté par le Grand Paris ? **Jean-Claude Rolland** rappelle qu'une liaison Versailles-Saclay est planifiée depuis 40 ans : il serait préférable d'achever les projets en cours et de régler les problèmes quotidiens des citoyens plutôt que de tracer un projet pariant délibérément sur la spéculation et qui relèguera les plus modestes dans des zones mal desservies.

Marc Véron souligne qu'il est classique que des emprunts de long terme soient contractés pour financer des infrastructures majeures. La compétence des transports demeure du ressort du STIF, et ce n'est parce que le Grand Paris est un projet d'intérêt national que l'État a décidé d'apporter des moyens exceptionnels. Du reste, il intervient en moyenne à hauteur d'un tiers pour financer les projets d'amélioration portés par le STIF, via le CPER (Contrat de Projet Etat-Région, et ne remet pas en cause ces engagements.

François Lambert pense qu'il faudrait adopter les technologies actuelles du développement durable. Selon le projet de « métrophérique » étudié avec des ingénieurs d'Alstom, il serait préférable de restreindre à 16 le nombre de pôles de correspondance et de construire des réseaux très maillés en parallèle ; 1200 ha de panneaux photovoltaïques (produisant 1200 GW en crête) fourniraient l'énergie nécessaire aux réseaux de surface et souterrains. **Yves Vandewalle** souligne que le réseau devra être tracé en une seule phase, et que l'implantation d'une gare à Saint-Quentin contribuerait à « désaturer » les D938 et D91. **Alain Schmitz, président du Conseil Général des Yvelines**, juge qu'il faut réaliser le métro du Grand Paris. Il est impératif d'apporter des transports efficaces au pôle de Saclay-Versailles-Grand-Parc et de Saint-Quentin, qui héberge d'ores et déjà de très vastes équipes de R&D, contribuant largement à la compétitivité de l'Île-de-France. Relier la Défense et Saclay à Saint-Quentin renforcera ce pôle tout en contribuant à la rentabilisation de la ligne verte.

Marc Véron indique que le législateur a prévu que le métro du Grand Paris sera réalisé en mettant en œuvre simultanément les nombreux tunneliers prévus, car l'expérience montre que le phasage des travaux est en pratique soumis aux aléas – et retards – budgétaires. **Pierre Veltz** précise que l'Etablissement public Paris-Saclay (EPPS) concerne bien l'Essonne et les Yvelines. Son principal objectif est de mieux connecter la recherche, notamment publique, et les innovations des entreprises.

➤ **Critiques sur la logique d'aménagement ; questions diverses**

De nombreux habitants et élus ont craint que le projet ne favorise que Saclay et Versailles et qu'il ne néglige Saint-Quentin, Cergy, Poissy, etc. Les contrats de développement territorial ne concernent-ils que les gares situées sur les lignes de métro ? Alors que le développement économique entraînera des flux de marchandises, qu'est-il prévu en faveur du fret par voies ferrées et par voie d'eau ?

Vincent Liehti craint que le fait de confier très largement les financements du projet au secteur privé et à la valorisation du foncier ne renforce, au bout du compte, les inégalités sociales et territoriales, et donc, au bout du compte, les temps de transport. **François Deligné** juge qu'avoir adopté une loi portant uniquement sur un projet de métro et sur le pôle de Saclay, cela ne suffit pas à dessiner un projet de territoire francilien. Or, il faut rechercher un équilibre entre activités économiques, logement et préservation des espaces naturels. Cette réflexion est absente du Grand Paris : ainsi, le faisceau proposé par la SGP passe à l'Est de Saint-Quentin, où vivent plus de 200 000 habitants. La gouvernance de la SGP est aussi très problématique, puisque la représentation des élus y est totalement insuffisante. De son côté, le SDRIF a été élaboré par les élus pendant plus de 4 ans, puis a été bloqué au Conseil d'Etat pendant 2 ans. Celui-ci vient de le « retoquer » en arguant du vote de la loi 3 juin 2010 : cela signifie, par exemple, que le tracé prévu pour la A126 en 1994 serait désormais applicable tel quel, ce qui n'a aucun sens. Afin de repartir sur des bases saines, il faudrait annuler la loi du 3 juin 2010, car l'on ne peut décider de l'avenir d'un territoire contre ses élus.

Vincent Desvignes, chef de service des études et de développement de RFF, explique qu'afin de massifier ses flux, le fret ferroviaire est de plus en plus axé sur les ports et les sites industriels et qu'il favorise l'utilisation des containers. En parallèle, une réflexion est en cours sur la logistique urbaine. **Marc Véron** explique que sur la base de la libre volonté de l'État et des communes, les contrats de développement territorial permettront de lutter contre les effets de la spéculation foncière, grâce à leurs dispositions en matière d'urbanisme, de logement, de mixité sociale, etc. Par ailleurs, la compétence budgétaire appartient au Parlement, qui examinera un certain nombre de dispositions fiscales pour financer les investissements, tout comme le projet de relèvement du Versement Transport (VT), demandé par la Région. Pour mémoire, après le discours du 29 avril 2009 du Président de la République, et après une discussion de trois mois, un protocole d'accord a été signé le 13 juillet 2009 par l'État et la présidence de la Région. Il devait être soumis au vote du Conseil régional afin que le SDRIF soit transmis au Conseil d'État, mais ce vote n'a pas eu lieu en raison de l'évolution du processus politique. La loi sur le Grand Paris n'a été votée que par la suite. Par ailleurs, l'EPPS est gouverné par 9 élus et par 4 représentants de l'État. Quant au Conseil de surveillance du SGP, le président de Région et les présidents des Conseils généraux y siègent : à l'issue des débats publics, il est donc inconcevable que la future proposition portant sur le tracé et les gares puisse ne pas être le fruit du consensus.

➤ **Questions sur la finalité du projet, sur la préservation des espaces naturels et agricoles et questions diverses**

Un intervenant a estimé que le Grand Paris vise à entrer en concurrence avec les autres villes du monde, alors que les dégâts sociaux, économiques et écologiques de la mondialisation sont avérés. Des critiques ont été adressées au mode de gouvernance : il a notamment été rappelé que le succès de Saint-Quentin était dû à la parité entre État et élus locaux à la tête de l'Etablissement public d'aménagement de l'agglomération. Quel sera le futur rôle de Toussus-le-Noble et de son aéroport ? Le futur métro serait-il intégré à la tarification francilienne ? Le wifi sera-t-il disponible dans les trains ? Sera-t-il possible de recharger les véhicules électriques dans les parkings ? Pourquoi 10 gares sur 40 environ seront-elles situées dans Paris intra-muros ?

Divers représentants d'associations environnementales se sont exprimés : James Overton est opposé à l'implantation d'une gare à proximité du site classé des étangs de La Minière. Il faudrait enterrer cette gare très profondément pour respecter ce site hydrologique ; mais la topologie – comme les coûts – imposera certainement la réalisation d'un viaduc. **Arlette Fastré** précise que cette gare se situerait au beau milieu d'une zone agricole, ce qui signifierait la fin de leur exploitation. **Jean-Luc Manceau** regrette que le débat ne porte pas assez sur l'opportunité du projet et sur les questions d'urbanisme. Tandis que la loi Grenelle 2 favorise la densification des villes, la ligne verte entraînera une expansion urbaine alors même qu'il faut préserver les terres agricoles.

Didier Bense (MO) indique que les études détaillées concernant l'éventuelle gare de La Minière ne seront pas menées tant que le tracé ne sera pas décidé. Le STIF gardera la compétence de la tarification, mais la SGP recommande toutefois d'intégrer la tarification au niveau régional, comme cela est déjà le cas, afin de permettre la « désaturation » des autres lignes. Le wifi sera probablement proposé, comme dans d'autres réseaux de transport actuels. Les dernières innovations techniques seront certainement déployées durant la mise en œuvre, comme les générations successives des transports franciliens en témoignent. Plus d'un quart des gares est situé en zone dense, mais seule une nouvelle gare est prévue *intra-muros*. **Florence Castel** ajoute que l'évaluation stratégique environnementale a effectué un profil en long du plateau de Saclay et a pris en compte l'ensemble des sites protégés – y compris les ZNIEFF. La gare de Saint-Quentin-Est ne saurait donc être implantée dans une telle zone.

Bernard Ollivier explique que le Technocentre de Renault accueillera 15 000 salariés en 2012. Seuls 13 % de ses collaborateurs actuels rejoignent aujourd'hui le centre en transports en commun, alors que le VT versé par Renault représente 1000 euros par salarié et par an. C'est pourquoi le tissu local des transports devrait être géré localement : il faudrait donc qu'une partie des VT soit reversée aux collectivités territoriales. Aussi, il faut préciser l'impact des futurs coûts d'exploitation des infrastructures.

Marc Véron rappelle que la création d'Autorités Organisatrices de Transports (AOT) de second rang, prévue dans l'ordonnance de 1959, n'a jamais été mise en œuvre. C'est pourquoi la loi sur le Grand Paris incite à créer une telle autorité au niveau des 49 communes de l'EPPS. En cas d'échec, elle prévoit aussi la création d'un syndicat particulier dans lequel l'État serait minoritaire.

Paul Carriot clôt la séance. Il sera répondu par écrit aux questions posées sur la nappe aquifère et sur Toussus-le-Noble.

