

2 NOVEMBRE 2010

COMPTE RENDU DE LA REUNION DE PROXIMITE A ASNIERES-SUR-SEINE

Type de réunion :	Réunion de proximité
Date de la réunion :	2 novembre 2010
Lieu de la réunion :	Asnières-sur-Seine - Espace Francis Delage

Introduction et rappel du cadre législatif

Sébastien Piétrasanta accueille les participants à un débat qui permettra à tous de s'exprimer sur la question cruciale des transports, et regrette que cette réunion ne soit pas commune avec celle du débat public sur Arc Express. A l'unanimité, le Conseil municipal d'Asnières a demandé la réalisation des gares des Grésillons, des Agnettes et de Bécon-les-Bruyères, afin de soutenir des zones en forte mutation. Il sera vigilant à la fois sur les projets d'avenir et sur l'amélioration du quotidien. **Pierre Bordeaux** rapporte que Jacques Kossowski, député maire de Courbevoie, soutient cette même logique afin desservir les communes de Bécon-les-Bruyères, de Courbevoie et de Bois-Colombes, qui accueillent un tissu économique varié. Il s'agit aussi d'accompagner la mobilité (en forte augmentation) de populations socialement mixtes. **Didier Serrat** rappelle les fondements juridiques du débat public et précise notamment que de nouvelles réunions thématiques auront lieu : celle du 5 janvier 2011 portera ainsi sur les aspects financiers du Grand Paris.

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

Un film est projeté.

Isabelle Rivière, le MO, rappelle qu'alors que 63 % des trajets *intra-muros* sont effectués en transports en commun, ce taux chute à 10 % en grande couronne – même s'il atteint 45 % dans les Hauts-de-Seine. Le réseau actuel, en forme d'étoile, est insuffisant, rendant les trajets de banlieue à banlieue très difficiles. D'une longueur de 155 km, comportant plus de 40 gares, le métro automatique du Grand Paris, d'une capacité de 3 millions de voyageurs/jour à terme, permettra de fluidifier ces trajets tout en desservant les trois aéroports franciliens et les gares TGV, ainsi que 9 pôles économiques (dont La Défense). La vitesse commerciale sera de 65 km/h et le métro sera sécurisé et accessible à tous. La ligne rouge comptera 12 gares dans les Hauts-de-Seine et proposera un accès facilité aux bassins d'emploi du Bourget, de Roissy et de Marne-la-Vallée aux populations de Clichy-Montfermeil, avant de rejoindre Chelles et Villiers-sur-Marne ; à l'ouest, elle rejoint La Défense et accompagne le développement des activités du bord de Seine en assurant une desserte fine, en correspondance avec toutes les lignes de métro et de Transilien. La ligne bleue, dorsale, prolongera la ligne 14 et reliera tous les aéroports. Enfin, la ligne verte joindra Roissy à Orly, puis Villepinte, Le Bourget et Saint-Denis, et s'étirera de Versailles à Saclay et Massy.

Conçues avec les collectivités, les futures gares seront des espaces de vie et d'échanges multimodaux. Le Grand Paris entraînera en moyenne une baisse de 10 à 15 % du trafic des lignes en correspondance. Il participera à un allègement de 25 % du trafic de la ligne 13.

Premier quartier d'affaires en Europe, La Défense accueille déjà plus de 150 000 emplois, mais un renforcement de la desserte favorisera le développement et la qualité de vie d'Asnières, Courbevoie, Colombes, Bois-Colombes et Gennevilliers. Situé aux portes de Paris, de la Défense et de la Plaine Saint-Denis, Asnières est un territoire très actif, dont les ZAC sont intégrées à un tissu urbain mixte, facilement accessible depuis Paris et très bien desservi. La ligne T1 complétera le dispositif actuel, tout comme le Grand Paris : le projet prévoit d'y implanter trois gares qui complèteront le très dense maillage actuel. Les gares des Agnettes et des Grésillons irrigueront notamment les zones d'aménagement mixte de Gennevilliers, comprenant de nombreux projets de logements et d'activités tertiaires. La gare de Bécon-les-Bruyères (située sur la ligne L) desservira la ZAC des Bruyères, qui accueille les activités actuelles et à venir de grands groupes, tout comme des projets de zones de logement. Les gains de temps seront très importants pour les Asniérois, qui se rendront depuis Les Agnettes à La Défense en 5 min et à Roissy en 24 min. Un tracé de variante est néanmoins proposé entre Saint-Denis et La Défense pour desservir le Port de Gennevilliers. Pour la première fois, le projet du Grand Paris a été conçu dans le cadre d'une évaluation stratégique environnementale qui a permis de prendre en compte les impacts en amont du choix du tracé. Le coût du projet est évalué de 21 à 23 milliards selon les variantes. Après la prise en compte des conclusions du débat public dans le choix des tracés et des gares finalement retenus, la SGP associera les élus et partenaires de terrain durant une période de 18 mois pour préciser les modalités de desserte et d'aménagement

local. Le réseau sera mis en service de 2018 à 2023.

Jacques Santini note que le débat sur le Grand Paris a bénéficié d'un bon climat de convergence à Asnières et aux alentours. Un siècle après le tracé du métro et 40 ans après le RER, le Grand Paris constitue le réseau du XXI^{ème} siècle. Il ne faut donc pas hésiter à financer ce projet d'investissement majeur et structurant. Après le débat public, les élus pourront affiner leurs projets lors de l'enquête publique, mais sont aujourd'hui invités à produire des cahiers d'acteurs dont la SGP tiendra compte. **François Leblond** précise que les communes pourront s'exprimer jusqu'au 31 décembre 2010.

Débat avec la salle

➤ **Une priorité donnée à la ZAC des Bruyères, mais des connexions avec les lignes J et L (via la gare d'Asnières) négligées ?**

Plusieurs questions ont été posées, y compris par internet, pour regretter que le projet néglige la gare d'Asnières-sur-Seine et les très vastes liaisons qu'elle offre, via les lignes J et L, vers Cergy, Ermont-Eaubonne, Poissy, Mantes-la-Jolie, etc. : l'Ouest du Val-d'Oise semble, entre autres, oublié par le Grand Paris. Plusieurs interventions, notamment de la part d'élus, ont souligné que la rénovation de la gare de Bécon-les-Bruyères, de plus en plus urgente, ne peut attendre l'arrivée du Grand Paris. Par ailleurs, des parkings à forte capacité sont-ils prévus aux abords des nouvelles gares ?

Isabelle Rivière explique que la gare de Bécon-Les-Bruyères répond particulièrement aux attentes des acteurs économiques. La gare des Agnettes est davantage tournée vers les besoins des habitants, alors que la gare des Grésillons soutiendra le renouvellement urbain de Gennevilliers. Les spécificités des plus de 40 gares seront décidées avec les élus pour répondre au mieux aux attentes locales, notamment en créant des lignes de rabattement et en s'appuyant sur l'intermodalité – y compris avec la voiture individuelle. **Jack Royer** ajoute que le tracé du Grand Paris s'appuie sur les autres projets en cours (prolongement de lignes actuelles et tracement des tangentielles). Il a ainsi été décidé de prioriser Bécon-Les-Bruyères, car la gare actuelle d'Asnières rejoint Paris-Saint-Lazare en 10 min, où la ligne bleue permet ensuite d'atteindre Le Bourget et la Seine-Saint-Denis. Une partie des habitants du Val d'Oise bénéficiera de l'amélioration du service de la ligne A, qui dessert La Défense, où passeront les lignes bleue et verte. Les usagers de la future tangentielle Nord pourront rejoindre le Grand Paris au Bourget. **Didier Bense** précise que 85 % des gares du Grand Paris seront connectées aux réseaux ferrés et que les conditions matérielles de correspondance sont meilleures à Bécon-les-Bruyères qu'à Asnières.

Laurent Guillard observe que le tracé prévu dessert fort bien la petite couronne des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne, mais que les zones denses de l'Est parisien semblent oubliées, alors que nombre de ses habitants travaillent près de La Défense. Un autre tracé est-il envisagé ? **Vincent Dourme** demande si la SGP peut venir présenter son projet en décembre 2010 devant le Comité de pilotage de l'association des grands utilisateurs de bureaux de la ZAC des Bruyères.

Marc Véron rappelle qu'après le discours prononcé le 29 avril 2009 par le chef de l'Etat, une large concertation a précédé l'examen parlementaire, qui a lui-même apporté des ajustements. Le compromis trouvé vise à la fois à maximiser la satisfaction des besoins quotidiens de transport et le développement économique des zones traversées. **Isabelle Rivière** explique que la SGP a suivi avec grand intérêt l'émergence de la ZAC des Bruyères, qui comporte un projet de réalisation de 1100 logements. Elle présentera volontiers son projet au comité de pilotage ci-dessus.

➤ **Interrogations sur les financements**

Stéphane Rénie note que le coût du projet de la SGP est trois fois plus élevé que celui d'Arc Express, qui organisera très bientôt un débat public à Asnières. Par quelle méthode la CNDP compare-t-elle ces deux projets très différents devant les citoyens ? A ce jour, seuls 7 milliards semblent garantis par l'Etat sur quelque 21 milliards d'euros : quelles seraient les ressources complémentaires ?

François Leblond explique que bien que de nombreuses réunions communes soient programmées, la CPDN d'Arc Express a souhaité organiser son débat séparément à Asnières.

Marc Véron souhaiterait que les aspects financiers des deux projets soient présentés de la même façon. Or, il est difficile de connaître les modes de calcul des coûts d'Arc Express. Les tunnels sont comparables et le coût kilométrique (hors gares) devrait être le même, ce qui n'est pas le cas. Le coût des matériels et des acquisitions foncières devrait aussi être établi sur des bases claires pour les deux projets. Les deux MO devront faire appel à l'emprunt. Au terme du vote de la Loi de Finances 2011 et de la Loi de Finances rectificative 2010, l'Etat devrait apporter une dotation initiale de 4,5 milliards à la SGP. Elle sera complétée par des emprunts *revolving* sur 40 ans. L'amortissement sera réalisé grâce

aux ressources fiscales dégagées autour des nouvelles gares et aux ressources d'exploitation de leurs espaces commerciaux. Ces gares seront, comme le réseau, gérées par le STIF. Enfin, à partir de 2018, une part des plus-values foncières et immobilières réalisées grâce au nouveau métro sera consacrée à l'Etat et aux collectivités. **Isabelle Rivière** explique que la différence des coûts entre Arc Express et le Grand Paris est due à des différences d'échelle. La longueur de la rocade d'Arc Express (qui ne compte à ce jour que deux arcs) n'atteint que 60 km (contre 155 km). La capacité de ses trains et sa vitesse d'exploitation sont aussi moindres.

Tandis que **Serge Danlos** s'étonne que la SGP recoure à des crédits *revolving*, alors qu'il serait moins coûteux – au vu des taux actuels, très bas – d'émettre un grand emprunt dédié, **Marc Véron** se conforme, en termes de finances, au point de vue du Trésor.

➤ **Quelle desserte pour Clichy ? Quel raccordement au TGV Paris-Normandie ?**

Gilles Catoire indique que Paris Métropole s'efforce de rapprocher le plus possible le Grand Paris, Arc Express et les autres projets. Il est regrettable que la réunion prévue initialement à la Porte de Clichy ait été supprimée au profit d'une rencontre à Pont-Cardinet. Il est impératif, au vu des tracés prévus par les deux projets de métros, qu'une réunion ait lieu à Clichy – ce d'autant plus que le projet de gare prévue par le STIF a été déplacé afin de mieux desservir la Maison du Peuple de Clichy (bientôt classée au patrimoine mondial de l'Humanité) et les quartiers adjacents.

François Leblond annonce qu'une réunion sera organisée en janvier 2011 à Clichy.

Jean Sicre craint que le Grand Paris ne conduise à supprimer des lignes de bus telles que la ligne 178, qui dessert très finement Gennevilliers, Les Agnettes et Bécon-les-Bruyères. Une telle tentative a été observée lors de la prolongation de la ligne 13. **Marie-Aimée Pénét** note que le trajet de la future LGV Paris-Normandie dépendra des choix portés par l'étude environnementale du Grand Paris. Le projet Arc Express a-t-il mené une étude sur ce point ?

Isabelle Rivière rappelle que la SGP n'a pas vocation à remplacer le STIF, en partenariat avec lequel seront définis les moyens de rabattement vers le métro du Grand Paris. Arc Express n'a pas mené d'étude préalable en termes de développement durable. **Dominique Pons** ajoute que RFF saisira la CNDP sur le projet de LGV Paris-Normandie à partir de février 2011. **François Leblond** précise que ce point sera abordé lors de la réunion qui sera organisée à La Défense en commun avec les CPDP d'Arc Express et sur le prolongement d'Eole.

➤ **Comment lutter contre la hausse des prix fonciers et immobiliers ? Comment mailler efficacement les territoires ?**

Luc Tessier demande quelles sont les dispositions prévues par le Grand Paris pour lutter contre l'explosion des prix fonciers et immobiliers aux abords des nouveaux tracés, afin de conserver la mixité sociale de ces quartiers.

Marc Véron explique que la loi du 3 juin 2010 a prévu que les communes d'implantation des gares, ainsi que les communes adjacentes, puissent (durant les 18 mois suivant la publication du décret définissant le tracé des gares retenues) signer avec l'Etat des contrats de développement territorial prévoyant des mesures d'aménagement et de mixité urbaine. La SGP est souvent accusée de vouloir maximiser la rente foncière autour des gares : mais il est légitime qu'une partie des plus-values permettent à l'Etat d'amortir ses coûts, tout en nouant des partenariats avec collectivités afin de maîtriser l'urbanisme et de favoriser les équipements publics.

Daniel Vidal rappelle que la SNCF veut, avant tout, remettre à niveau le réseau existant : son état ne permet pas d'assurer la qualité de service souhaitable. Celui-ci est déjà saturé, et permettra pas de répondre à l'évolution du trafic, qui passera de 2,5 millions/jour à 4,5 millions de voyageurs en 2030 – ce d'autant plus que le réseau du métro automatique y apportera des flux supplémentaires. Il faut donc augmenter les fréquences du réseau radial de 25 % en apportant les moyens techniques et financiers nécessaires. Par ailleurs, les réseaux de tangentiels et de rocades seront parcourus par des trams-trains circulant pour l'essentiel sur la rocade de grande ceinture. Enfin, la SNCF entend créer des gares d'interconnexion TGV qui seraient situées par exemple à Orly, Nanterre, etc. d'où partiraient des trains qui pourraient emprunter cette rocade avant de rejoindre leur destination, sans entrer dans la capitale.

Jacques Bourgoïn indique que Gennevilliers soutient la demande des habitants, qui veulent des transports fiables, maillés, et une desserte complète dans toutes les directions. Le prolongement de la ligne 13 a créé trois stations communes avec Asnières et aisément accessibles à pied. Mais il faut absolument dédoubler cette ligne. Afin d'assurer les trajets vers les emplois et le soutien des pôles

économiques, il faut réaliser les gares des Grésillons et des Agnettes, en maillage avec les lignes C et 13, afin d'ouvrir le territoire à la boucle de Seine et au Val d'Oise. La Ville comme le Port de Gennevilliers demandent que la connexion avec la ligne 13 soit assurée aux Agnettes, et que cette ligne soit prolongée jusqu'au Port. Enfin, les deux projets de métro n'ont de sens que s'ils sont accompagnés d'un maillage de qualité : c'est pourquoi une ligne de bus devra relier les Agnettes au RER C, le T1 devant être prolongé depuis les Courtilles vers le centre des Hauts-de-Seine – ce qui n'est toujours pas acté. **Frédéric Mazallon** note, à l'inverse, que les habitants de Colombes pourraient être intéressés par une étude approfondie du tracé desservant le Port de Gennevilliers.

Isabelle Rivière indique qu'à cette heure, le tracé de référence du Grand Paris n'envisage la desserte du Port qu'en tant qu'option. Dans une logique de maillage avec les lignes existantes, les habitants de cette zone et de Colombes pourront utiliser le futur prolongement du T1 pour rejoindre le métro du Grand Paris. **François Leblond** ajoute qu'une réunion du débat public est aussi prévue à Colombes.

➤ **Quelle logique d'aménagement du territoire ? Comment éviter la saturation de l'axe Nord-sud et de la ligne 13 ?**

Des questions et remarques de la salle, émanant d'habitants comme d'élus, ont craint que la ligne 14 ne soit saturée si elle dessert les aéroports, ce qui ne lui permettrait plus de « désaturer » la ligne 13. Comment soulager la branche Ouest de cette ligne ? Une autre intervention a souligné que la SGP oublie les populations rurales et se concentre sur la région parisienne. Enfin, pourquoi détruire la voie Courbevoie-Colombes tout en créant, en parallèle, un parcours souterrain ?

Lionel Marquant s'étonne qu'Arc Express et le Grand Paris ne prévoient aucune nouvelle traversée rapide Nord-Sud. Le projet de station Maison-Blanche est-il maintenu sur la ligne 14 ? Les tracés des deux projets sont très proches entre Saint-Denis et Créteil : une convergence est-elle possible ? Enfin, la volonté de créer un pôle universitaire à Saclay semble artificielle, voire vouée à l'échec, puisque le territoire reste peu occupé entre Rueil et Orly. De par sa situation géographique, la desserte de ce plateau pose, en outre, de réels problèmes écologiques.

Isabelle Rivière explique que le Grand Paris vise notamment à améliorer les liens avec les LGV et les aéroports, donc à tisser des liens avec les habitants de la Province, et précise que les tracés souterrains permettent de réduire les nuisances et de fiabiliser les dessertes. **Marc Véron** déclare impossible que les tracés d'Arc Express et du Grand Paris, très semblables au Nord, soient maintenus en l'état : la synthèse qui s'imposera à l'issue des débats publics permettra de réaliser une économie nette. Le tracé sera souterrain entre Rueil et Versailles pour des raisons environnementales. Le projet de Saclay ne consiste pas uniquement à déplacer de grands établissements publics d'enseignement et de recherche, mais à créer un cluster en développant des synergies avec les acteurs privés. L'ambition du Grand Paris consiste à y dynamiser le potentiel d'investissement par une desserte moderne, car le réseau routier actuel est obsolète et insuffisant. **Jack Royer** affirme que l'éventualité de la réalisation d'une station à Maison-Blanche reste à l'étude – sachant toutefois qu'il faudra veiller à ne pas abaisser la vitesse commerciale du réseau.

Yves Révillon soutient le tracé retenu par le Grand Paris comme les autres projets de transport qui se développent dans la boucle Nord de la Seine, et rappelle que les Villes de Bois-Colombes, Asnières et Courbevoie plaideront pour la rénovation rapide de la gare de Bécon-Les-Bruyères auprès de RFF, de la SNCF et du STIF. La priorité sera aussi donnée aux services de proximité et à la réalisation de parkings, mais aussi aux circulations douces, notamment grâce à la future coulée verte qui rejoindra, depuis cette gare, celles de Colombes et des Vallées.

Fabrice Poggi explique que par principe, la rocade « désaturera » les radiales (lignes A, B, 13, 14, etc.) en simplifiant les itinéraires de banlieue à banlieue. La ligne 13 est beaucoup utilisée pour rejoindre Paris Saint-Lazare et repartir en banlieue et sera ainsi soulagée – bien que le projet de séparation de sa branche Est semble pour le moment abandonné. La capacité de la ligne 14 sera relevée en augmentant le nombre de voitures et en réduisant les intervalles entre les trains.

François Leblond clôt la séance, après avoir précisé que la réunion de Bécon-les-Bruyères complètera la présente rencontre.