

9 DECEMBRE 2010

COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE PROXIMITE DE GONESSE

Type de réunion :	Réunion de proximité
Date de la réunion :	9 Décembre 2010
Lieu de la réunion :	Gonesse

Introduction et rappel du cadre législatif

Jean-Pierre Blazy, maire de Gonesse, souhaite la bienvenue à l'ensemble des participants. Gonesse est aujourd'hui la seule ville du département du Val-d'Oise qui bénéficie d'une gare prévue dans le cadre du projet de métro Grand Paris. **C'est également l'une des rares gares optionnelles.** C'est dire si l'enjeu de cette réunion – pour les Gonessiens ou les habitants du Val-d'Oise, et tout particulièrement ceux de l'est du Département – est de taille. Avec ce projet de gare, le territoire se trouvera à la croisée des chemins. S'il obtient cette infrastructure de transport, l'est du Val-d'Oise participera alors au dynamisme du Grand Paris. S'il ne l'obtient pas, il continuera à être « le parent pauvre de l'Île-de-France ». La communauté d'agglomération Val-de-France et la ville de Gonesse ont, à ce titre, décidé de réaliser des études sur un projet de territoire pour justifier de la nécessité de cette gare. Déjà, des investisseurs importants se sont manifestés pour s'installer sur le territoire. Jean-Pierre Blazy évoque deux promoteurs d'immobilier d'entreprise qui ont exprimé leur intérêt pour la réalisation sur le triangle de Gonesse de 200 000 m² de bureaux. Il évoque également le projet Europa City, porté par le groupe Auchan, dont l'investissement représente 1,7 milliard d'euros. Il évoque enfin la Fédération Française de Tennis qui a demandé à la ville de Gonesse de monter un dossier de candidature dans le cas où Roland-Garros devrait quitter la Porte d'Auteuil. Dans ce contexte, le projet du Grand Paris offre enfin l'opportunité de faire émerger le territoire du nord-est parisien.

Henri Watissee, 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

Projection d'un film.

Patrick Maugirard représentant le MO, présente les principales caractéristiques du Métro Grand Paris, les bénéfices que pourront en tirer les Franciliens et plus particulièrement les habitants du triangle de Gonesse.

Il rappelle qu'à Paris, 64 % des déplacements internes à la ville se font par les transports en commun. Aussitôt passé le périphérique, ce taux descend à 23 % pour les déplacements internes à la petite couronne et 10 % en grande couronne. D'une manière générale, les déplacements en transport en commun de banlieue à banlieue sont difficiles parce que toutes les lignes de RER et de métro convergent en radiale vers la capitale. Ceci oblige 10 % des voyageurs à passer par Paris pour effectuer leur trajet de banlieue à banlieue. Ce phénomène contribue à la saturation du réseau existant et les voyageurs qui empruntent les lignes A, B, C ou D du RER, la ligne 1 du métro ou le T2 vivent au quotidien ces difficultés. Comment s'étonner alors que 80 % des déplacements de banlieue à banlieue s'effectue en voiture et que Paris soit la ville la plus embouteillée d'Europe ?

Le réseau du Grand Paris a non seulement pour vocation de répondre aux besoins des Franciliens dans leurs déplacements, mais également de relier entre eux les grands pôles de développement qui sont aussi des pôles d'emplois et d'habitat. Le métro automatique est un réseau souterrain, composé de 3 lignes, dont 2 en rocade (rouge et verte) et une nord-sud (bleue) desservant une quarantaine de gares nouvelles en correspondance avec le réseau existant. Le réseau Grand Paris transportera 2 millions de voyageurs à sa mise en service pour aboutir, à terme, à 3 millions de voyages par jour.

La vitesse commerciale moyenne sera de 65 km/h, compte tenu des temps d'arrêt en gare.

Ceci est important pour concurrencer plus efficacement la voiture et pour réduire considérablement les temps de trajets sur des liaisons jusqu'à présent mal assurées par le réseau existant. Les automatismes permettront d'adapter l'intervalle entre 2 trains en fonction de l'affluence, avec un intervalle de 85 secondes aux heures de pointe. Le métro Grand Paris proposera une qualité de service optimale en matière de régularité, de souplesse, d'adaptabilité à la demande et de sécurité. Il sera accessible aux personnes à mobilité réduite ou à besoins spécifiques.

La gare de demain est en outre conçue comme un espace de vie au service des voyageurs. Elle est un lieu d'échange avec les autres modes de transport, y compris les modes doux et les cheminements piétons. Les gares sont également conçues comme des espaces au service de la ville. Signal fort des développements urbains, elles accompagneront, à ce titre, les aménagements de proximité.

Patrick Maugirard commente ensuite le tracé des trois lignes.

S'agissant plus particulièrement du territoire du Val-de-France / Gonesse, Patrick Maugirard précise qu'il est desservi par la ligne bleue du projet de métro du Grand Paris, ligne qui relie l'aéroport d'Orly à celui de Roissy, en passant par le centre de Paris et les 5 gares TGV existantes ou en projet. Il est également desservi par la future ligne verte qui relie les aéroports à La Défense et au pôle de Saclay. Ce territoire compte 165 000 habitants et sa densité est donc similaire à celle de la petite couronne. La situation sociale est particulièrement complexe et est marquée par un taux de chômage élevé. Ce contexte a une influence négative sur les ressources des collectivités et sur l'attractivité de la région. De surcroît, avec un taux de motorisation particulièrement faible, une grande partie de la population est aujourd'hui captive des transports en commun pour ses déplacements. Le projet de réseau du métro du Grand Paris, avec la gare optionnelle du Triangle de Gonesse, pourra assurer une liaison puissante et performante au nord vers Roissy et au sud vers l'aéroport du Bourget et la Plaine Saint-Denis. Sa correspondance avec la ligne rouge assurera également une liaison efficace à l'est vers Aulnay et les différentes gares assurant des maillages sur les réseaux Est et leurs pôles d'emplois, comme celui de Marne-la-Vallée.

Débat avec la salle

➤ **La future gare de Gonesse : une gare qui demeure malheureusement optionnelle**

De nombreux participants – habitants, élus ou membres d'associations – sont favorables au projet du Grand Paris. Toutefois, la majorité d'entre eux regrettent que la gare de Gonesse soit optionnelle. Cette question sous-tend la grande majorité des interventions.

François Pupponi, député-maire de Sarcelles, fait remarquer que c'est la première fois, depuis 50 ans, que des investisseurs manifestent un intérêt pour les territoires de Gonesse et du Val-de-France. Il évoque ainsi plusieurs projets structurants qui lui semblent essentiels au développement économique et social de la région. Ainsi, la Caisse des Dépôts envisage d'investir 150 millions d'euros pour la construction du Dôme de France des équipes de France de Basket, Volley et Handball. Cette structure ne verra le jour qu'à condition que cette zone soit reliée à un réseau de transport efficace. Ainsi, le fait que la future gare de Gonesse soit optionnelle lui paraît pour le moins scandaleux. On ne peut pas parler de désenclavement du territoire ou de la banlieue sans passer à l'acte. La banlieue de Paris a trop longtemps été l'oubliée de la République. Le projet du Grand Paris offre une opportunité historique : il ne faut pas passer à côté.

Le débat permet d'évoquer d'autres projets. **Christophe Dalstein**, Groupe Auchan, prend la parole pour présenter le projet Europa City qui prévoit la construction de 450 000 m² dédiés aux loisirs et divertissements, à la culture et aux spectacles, aux séminaires et congrès avec

des fonctions commerciales support (boutiques, hôtels, restaurants). Ce projet a pour vocation – au-delà de sa dimension touristique – à rentrer en synergie ou en complémentarité avec l'aéroport de Roissy et le parc des expositions de Villepinte. Levier puissant pour l'aménagement et le développement du territoire, il devrait permettre la création de plus de 8 000 emplois. Toutefois, il ne sera développé sur le Triangle de Gonesse que sous certaines conditions ; l'une d'entre elles étant que la gare de métro automatique de Gonesse ne soit pas optionnelle. Europa City, compte tenu de sa taille et de son flux attendu de visiteurs (30 millions par an) a besoin d'une infrastructure lourde de transports en commun pour être réalisable. La création du barreau de Gonesse est, à ce titre, une condition nécessaire. Elle ne saurait être suffisante. Cela dit, Christophe Dalstein tient à affirmer que le groupe Auchan est, bien évidemment, à la disposition de la SGP pour travailler sur les conditions de levée de cette option.

Didier Bense, membre du directoire de la SGP, convient que les investisseurs, au même titre que les citoyens, s'intéressent aux facilités que leur offre un territoire avant de s'y implanter. En effet, les transports jouent un rôle fondamental, car les entreprises veulent s'assurer que leurs salariés auront facilement accès à leurs lieux de travail.

Le territoire étant marqué par un fort taux de chômage – notamment des jeunes –, la question de l'emploi est abordée tout au long du débat. **Nicole Pouilly**, représentant le MO, signale, à ce sujet, que le futur réseau du Grand Paris devrait permettre la création, en moyenne, de 1 500 emplois par an, sur une période de 10 ans. Les clauses d'insertion définies localement donneront, bien évidemment, la priorité pour l'accès à l'emploi des habitants qui subissent les nuisances du chantier, et la majorité des emplois seront, de ce fait, créés en Ile-de-France.

Liham Moustachir, maire adjointe chargée du développement économique, de l'emploi et de la formation professionnelle à Gonesse, insiste sur la situation des jeunes qui se retrouvent enfermés dans le territoire et ne peuvent même pas, par manque de transports en commun, profiter des emplois sur le pôle de Roissy. Un tel projet, estime **Mohammed Hakkou**, conseiller municipal de Gonesse, est porteur d'espoir pour la jeunesse et toute la population d'une région qui a souvent été stigmatisée.

Plus généralement, cette discussion ne porte pas uniquement sur un projet de transport, mais plus généralement, comme le souligne **Gérard Ségura**, le maire d'Aulnay-sous-Bois, sur l'opportunité d'organiser le nord-est de l'Ile-de-France, un territoire qui représente d'avenir pour la région parisienne.

➤ **Les différents projets de transport en Ile-de-France : des projets complémentaires**

Plusieurs intervenants évoquent les différents projets de transports prévus en Ile-de-France. **Didier Vaillant**, président du conseil Val-de-France, invite les participants à ce débat à ne pas opposer les différents projets. Ils lui semblent en effet tous nécessaires. Ainsi, le projet du Grand Paris, s'il est associé à celui du Barreau de Gonesse, offre la meilleure réponse aux problématiques liées à l'aménagement du territoire ou au développement durable. Plus généralement, **Viviane Gris**, vice-présidente du conseil régional du Val-d'Oise, estime que seule une synthèse des différents projets permettra de créer l'infrastructure la plus profitable à l'ensemble des habitants dudit département.

Christine Sahiri, habitante de Sarcelles, souhaite s'assurer que des moyens suffisants seront alloués aux projets de réhabilitation du réseau existant. Bien que cette question ne soit pas de la responsabilité de la SGP, **Didier Bense** rappelle que le plan de mobilisation de la région prévoit, notamment, 500 millions d'euros pour moderniser le RER D. Quoi qu'il en soit, l'infrastructure du métro du Grand Paris ne pourra pas se faire si des moyens additionnels ne sont pas alloués à la modernisation du réseau actuel. Les projets ne sont

donc pas opposables.

➤ **Coûts et financements**

Plusieurs intervenants s'interrogent sur le mode de financement du projet et notamment sur ses répercussions sur les impôts ou la tarification. Après avoir rappelé que la réalisation d'une gare à Gonesse entraînera forcément un surcoût, **Didier Bense** indique que le projet sera financé essentiellement par l'emprunt, lequel sera remboursé sur le très long terme. Cette infrastructure sera remboursée sur 40 ans après sa mise en service. Pour cela, la SGP devra pouvoir bénéficier de ressources propres, notamment de nature fiscale. La loi de finance mettra en œuvre, à cet effet, un certain nombre de mesures spécifiques. Didier Bense évoque par exemple la réévaluation de la taxe sur les bureaux et la création de la taxe spéciale équipement, laquelle sera payée à la fois par les entreprises et les loyers fiscaux. Elle est estimée à 10 euros par foyer fiscal par an. Par ailleurs, l'ouverture d'une gare entraînant systématiquement une flambée des prix du foncier de l'immobilier, il a paru légitime, à partir du moment où ce projet est financé par l'argent public, qu'il y ait un retour des plus-values foncières vers l'investisseur public. Quant aux répercussions sur la tarification, Didier Bense souligne que cette question n'est pas de la responsabilité de la SGP.

S'agissant des surcoûts liés à la gare de Gonesse, **Jean-Marc Pasquet**, conseiller régional et vice président de la commission des finances, rappelle qu'il y a d'autres gares prévues dans ce projet dont la Cour des comptes souligne qu'elles ne seront pas rentables dans 20 ou 30 ans. Il doute, à titre d'exemple, de la rentabilité de la gare du plateau de Saclay. La SGP se doit de traiter équitablement l'ensemble des territoires et éviter en particulier d'évoquer des surcoûts à Gonesse pour les masquer ailleurs.

Didier Bense demeure persuadé que la gare du futur plateau de Saclay sera la gare la plus rentable du plateau. Le rapprochement de l'investissement privé et de la recherche publique ne pourra que créer de la valeur. Quant aux éventuels surcoûts, il souligne que la SGP a reçu plus de 15 demandes de gares supplémentaires. Il ne sera pas possible d'y répondre favorablement. Elles seront toutefois traitées de façon équitable et équilibrée, sachant que la SGP n'est pas insensible à l'ensemble des arguments qui ont été apportés ce soir.

François Leblond clôt finalement le débat dont il tient à souligner la richesse. Le sujet de la gare de Gonesse est important et il est persuadé que la SGP a entendu l'ensemble des observations et demandes qui ont été formulées.