

19 JANVIER 2011

COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE PROXIMITE DE CLICHY-LA-GARENNE

Type de réunion :	Réunion de proximité
Date de la réunion :	19 janvier 2011
Lieu de la réunion :	Clichy-La-Garenne

Introduction et rappel du cadre législatif

Claude Bernet, président de séance et membre de la CPDP, souhaite à tous la bienvenue et cède la parole à **Gilles Catoire**, maire de Clichy-La-Garenne, qui se félicite du nombre de participants à cette réunion. Il remercie les élus présents, ainsi que les membres de RFF, de la RATP (dont Bruno Dumontet, directeur de la ligne 13) et de la SNCF. Il rappelle qu'après de nombreuses discussions sur l'avenir de la ligne 13, la solution du prolongement de la ligne 14 a recueilli un quasi-consensus. Cependant, si ce prolongement va jusqu'à Roissy, il existe un risque que la ligne 14 soit à son tour saturée. Il détaille les enjeux de la prolongation : desservir le nouveau Palais de Justice (point qui n'avait pas été prévu initialement, mais qui a été ajouté à sa demande), permettre le report d'usagers de la ligne 13 sur la ligne 14, permettre aux personnes qui viennent de Clichy de se déplacer facilement. Il fait ensuite part du souhait de la ville de Clichy-La-Garenne de voir construire une station du proche du boulevard Victor Hugo et donc de la Maison du peuple (classée aux monuments historiques), ce bâtiment devant devenir un lieu phare de culture (un concours d'idées destiné aux architectes a d'ailleurs été lancé à ce sujet).

Brigitte Kuster, maire du 17^e arrondissement de Paris, indique que le nouveau tronçon, quel que soit le projet retenu, passera par la Porte de Clichy et se poursuivra au nord vers Saint-Ouen. Comme l'indiquait Gilles Catoire, la question qui fait le plus de débat est celle qui porte sur le prolongement de la ligne 14 d'Orly à Roissy, avec le risque d'une surcharge. Elle rappelle qu'en parallèle de ce débat sur le Grand Paris, la ville et les élus ont déjà participé, début 2010, à une consultation avec le syndicat des transports d'Île de France (STIF) sur le prolongement de la ligne 14, de Saint-Lazare à Saint-Ouen. Il avait alors été demandé un arrêt supplémentaire à Pont-Cardinet, qui desservirait 3 500 logements, 140 000 m² de bureaux, ainsi que la nouvelle cité judiciaire (qui comprendra le tribunal de grande instance et la police judiciaire). Elle estime qu'il s'agit d'une question d'équité des transports.

Annick Lepetit, députée de Paris et adjointe au maire de Paris, ajoute que le bilan de cette concertation avec le STIF a été voté cet été. Ce projet consiste avant tout à « désaturer » la ligne 13 et à desservir de nouveaux quartiers. Elle regrette d'ailleurs l'absence des services du STIF à cette réunion. À son tour, elle fait part de sa crainte concernant la ligne 14 et sa probable surcharge si elle est prolongée jusqu'à Roissy.

Claude Bernet explique que la commission sur le projet Arc Express travaille en parallèle de la commission sur le Grand Paris. Il fait un point de rappel sur la notion de débat public, exercice de démocratie participative. Les débats publics sur le Grand Paris sont parvenus à leur quatrième mois. La CNDP est une commission indépendante, qui obéit à 5 principes, issus de la loi de 2002 et de la loi du 3 juin 2010 spécifique au Grand Paris : équivalence, argumentation, indépendance, neutralité, transparence. Durant ces 4 mois, le public est informé et est invité à se prononcer à travers des réunions publiques (55 en tout) et le site Internet. À l'issue du débat, la commission devra rédiger une synthèse, dans un délai de deux mois, assortie d'un commentaire du président de la CNDP. Ces documents seront remis au maître d'ouvrage et serviront de base à la préparation du schéma directeur, qui devra être finalisé également sous deux mois.

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

Denis Masure, membre de la SGP, représentant du maître d'ouvrage (MO), rappelle que cette réunion de proximité poursuit deux objectifs : expliquer le projet de métro Grand Paris et ses bénéfices pour les habitants et usagers ; recueillir les observations et propositions de ceux-ci.

Projection d'un film

À Paris, 63 % des déplacements se font en transport en commun, mais ce chiffre tombe à 23 % pour les déplacements internes à la petite couronne et même à 10 % pour la grande couronne. En zone dense, le département des Hauts-de-Seine est globalement bien desservi (45 % des déplacements s'y font en transports en commun). Cependant, les déplacements de banlieue à banlieue sont difficiles, car le réseau est en étoile et oblige à passer par Paris, d'où la saturation des lignes existantes (RER A et ligne 13 du métro notamment) et l'exaspération des usagers. De plus, 80 % des déplacements de banlieue à banlieue se font en voiture, ce qui aboutit à un record de 150 à 200 km de bouchons

CPDP RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS

observés en Île-de-France (l'A86, les quais de Seine, l'A15, le périphérique, les avenues menant vers le boulevard des Maréchaux sont particulièrement touchés). Pour améliorer ces déplacements de banlieue à banlieue, le métro Grand Paris propose un réseau en rocade constitué de 3 lignes de métro automatique, qui desserviront 40 gares en correspondance sur 155 km de lignes nouvelles. L'objectif est également d'assurer des liaisons performantes entre les plateformes aéroportuaires, les gares TGV et franciliennes, La Défense, les pôles de recherche et d'enseignement. Les habitants d'Île-de-France emprunteront donc ce réseau pour leurs déplacements domicile-travail, pour se rendre dans des centres de formation et d'enseignement, mais aussi pour leurs loisirs. À sa mise en service, le réseau Grand Paris accueillera 2 millions de voyageurs par jour (soit 3 fois le trafic du RER A) et 3 millions à horizon plus lointain. Avec une vitesse moyenne de 65 km/h, un intervalle moyen entre les rames, aux heures de pointe, de 85 secondes, la qualité de service du métro Grand Paris sera optimale, en termes de régularité, de souplesse et d'adaptabilité. Les gares seront accessibles aux « personnes aux besoins spécifiques » (handicapés, voyageurs avec valises). Les quais feront 120 m de long et seront équipés de façades vitrées, les trains seront composés de 8 voitures, chacun pouvant accueillir 1 000 voyageurs. Les gares constitueront un lieu d'échange entre tous les modes de transport (RER, bus, métro) et permettront un accès aux modes de transport doux (vélo, marche à pied). Sont également prévus des espaces dépose-minute, des stations d'Autolib, des services de covoiturage, etc. Enfin, grâce aux contrats de développement territoriaux signés entre l'État et les collectivités territoriales pour chaque gare, celles-ci accompagneront le développement urbain (commerces, équipements publics, etc.). Le réseau Grand Paris permettra donc de « désaturer » le réseau ferré existant (- 10 à -15 % en moyenne sur les lignes de métro, - 25 % sur la ligne 13, - 30 % sur le RER B), tout en soutenant le développement économique, social et territorial de la région. Le métro Grand Paris est donc constitué de trois lignes :

La ligne rouge, en rocade, fait 60 km de long et compte 23 gares. Elle relie La Défense et Le Bourget, via les Hauts-de-Seine et la Seine-Saint-Denis. Elle pourra transporter 800 000 voyageurs par jour à la mise en service. Cette ligne est proche du périphérique et des terminus des lignes 1, 4, 9 et 13 du métro, du tramway T2 et du futur tramway T6 (Châtillon-Viroflay). Au sud-est, dans le Val-de-Marne, la ligne reprend le tracé d'Orbival. Plus à l'est, la rocade dessert Clichy-sous-Bois et Chelles.

La ligne verte est également en rocade. Elle parcourt 75 km et compte 16 gares. Elle assure une liaison directe avec Roissy et Orly. Son trafic sera de 400 000 personnes par jour. Interconnectée avec les réseaux existants, elle desservira le Parc des expositions de Villepinte, l'aéroport du Bourget, Saint-Denis, La Défense. À l'ouest, grâce à un maillage avec le RER C à Versailles, elle irriguera le plateau de Saclay (qui a vocation à devenir un pôle scientifique et de recherche d'envergure internationale), tandis qu'au sud, elle se connecte au pôle de Massy (RER B et C, lignes TGV). Plusieurs variantes existent, l'une passerait par Gonesse, afin de desservir le port de Gennevilliers.

La ligne bleue (50 km, 22 gares dont 13 nouvelles) constitue le prolongement de la ligne 14 au nord et au sud. Elle assurera la liaison entre les trois plateformes aéroportuaires de Roissy, du Bourget et d'Orly, mais aussi les gares de Lyon, de Bercy et les futures gares TGV de Saint-Denis Pleyel et Orly, confortant ainsi la dimension internationale de la région capitale.

Le projet de métro Grand Paris a en outre fait l'objet d'une évaluation stratégique environnementale, en amont du débat public. Cette innovation a consisté en trois temps : diagnostic exhaustif des composantes environnementales (air, bruit, sous-sol, pollution, paysage urbain) ; modélisation des incidences prévisibles du projet, afin de trouver les réponses les plus adaptées ; suivi lors des travaux. Le secteur étudié lors de cette réunion est situé à l'interface de La Défense (1^{er} quartier d'affaires et plus grand centre commercial européens, 2^e palais des Congrès de France) et de Saint-Denis Pleyel (la Plaine-Saint-Denis est un pôle de création caractérisé par la diversité et la jeunesse de sa population). La ligne verte permettra la mise en relation de ces pôles de développement économique. La ligne bleue assurera quant à elle la desserte rapide de Pleyel depuis Paris, via Clichy et Saint-Ouen, et complètera donc la ligne 13 et le RER C.

Isabelle Rivière, membre du directoire de la SGP, présente les enjeux du projet pour Clichy-La-Garenne. Ville de petite couronne, Clichy-La-Garenne est délimitée au sud par le boulevard périphérique et au nord par la Seine. Elle compte 59 000 habitants et est dotée d'une population jeune. Clichy est devenue un pôle économique puissant (L'Oréal, Sony s'y sont installés) et recueille un riche patrimoine (le pavillon Vendôme, la Maison du peuple, les anciens entrepôts du Printemps). Clichy a une position stratégique dans la boucle nord des Hauts-de-Seine, point de contact entre Paris et les villes situées au-dessus de la Seine. Elle a constitué des liens intercommunaux importants et un projet d'intercommunalité est envisagé. Clichy fait également partie de Paris Métropole. La ville compte cinq quartiers : Entrée de ville, République Victor Hugo, Berges de Seine Beaujon, Fournier Bac d'Asnières, Centre ville. Chacun dispose d'un conseil de quartier, la ville ayant signé une charte de démocratie locale. La ville de Clichy compte dix opérations d'aménagement sous forme de ZAC, en cours ou terminées. L'arrivée des gares du métro Grand Paris, à proximité des ZAC Espace Clichy et Entrée de Ville, va dynamiser ces secteurs d'avenir. Clichy comporte également des parcelles de

territoire ANRU et ZUS et en 2007, un contrat de cohésion sociale (CUCS) a été signé. 52 % des actifs habitant Clichy exercent une activité à l'extérieur du département, les ¾ des Clichois travaillent principalement à Paris et dans les Hauts-de-Seine. Seuls 23 % d'entre eux travaillent à Clichy, mais la majorité des emplois situés à Clichy sont occupés par des personnes habitant principalement Paris et la Seine-Saint-Denis. La ville est dotée d'un réseau de transports dense : une station de la ligne 13, Mairie-de-Clichy, une station du Transilien L, Clichy-Levallois, en limite de Levallois-Perret, et en limite de commune, deux stations du RER C, Saint-Ouen et Porte-de-Clichy. Un réseau de bus de proximité assure la desserte fine de la commune : 3 lignes à destination de Paris intra-muros, 6 lignes pour les trajets de banlieue à banlieue et de rabattement vers les portes nord de Paris, ainsi que le service urbain de Clichy (TUCO et TUC). Enfin, le projet de boulevard urbain Clichy Saint-Ouen sera en concertation à partir de 2011.

Denis Masure présente les enjeux du projet pour le 17^e arrondissement de Paris. Avec une superficie de 6 km², il compte 165 000 habitants, soit 30 000 habitants au km² et s'étend de la porte Maillot à la place de l'Étoile et de la place Clichy à la porte de Saint-Ouen. Il est coupé en deux par le réseau ferroviaire du faisceau ferré de la gare Saint-Lazare. Le projet Clichy Batignolles, l'une des dernières opportunités d'aménagement urbain dans Paris, s'étendra sur 55 hectares et répondra aux objectifs suivants : réalisation d'un grand parc, construction de logements, notamment sociaux, création de liaisons avec les quartiers limitrophes, intégration d'infrastructures techniques et de logistique ferroviaire, et enfin implantation de la direction régionale de la police judiciaire. Ce projet comporte trois périmètres opérationnels : la ZAC Cardinet Chalabre (gérée par Paris Batignolles Aménagement), le secteur Saussure (géré par la Société nationale espace ferroviaire) et la ZAC Clichy Batignolles (géré par Paris Batignolles). En tout, il y aura 232 000 m² de logements, 140 000 m² de bureaux et 30 000 m² de commerces et services. Le tracé de la ligne bleue, avec les gares Saint-Lazare, Porte-de-Clichy, Saint-Ouen et Mairie de Saint-Ouen, assurera une desserte de ces secteurs à enjeu. De plus, en 2012, le T2 sera prolongé de La Défense au Pont-de-Bezons et le T1 de Saint-Denis jusqu'aux Courtilles. Mais il manque des lignes en rocade sur cette zone, notamment sur la boucle nord des Hauts-de-Seine. L'objectif du métro Grand Paris est de combler ce manque puisqu'il sera implanté entre le T1 et la Seine et desservira les villes de Gennevilliers, Asnières, Courbevoie. Un projet de tangentielle complètera le métro Grand Paris. Enfin, il ne faut pas oublier la rocade du tramway des Maréchaux, prolongé jusqu'à Porte de la Chapelle (un projet en cours de concertation porte sur la prolongation jusqu'à Porte d'Asnières). Ainsi, en partant de la station Mairie-de-Clichy et en empruntant la ligne verte via la gare des Agnettes, La Défense est à 12 minutes. Puis en prenant à La Défense la correspondance avec la ligne rouge, on atteint Pont-de-Sèvres en 22 minutes, soit 15 minutes de moins qu'aujourd'hui. De Porte-de-Clichy, les passagers atteindront la plateforme de Roissy en 28 minutes, contre une heure aujourd'hui, et Orly en 33 minutes, soit un gain de 30 minutes. La « désaturation » de la ligne 13 est l'un des objectifs du métro Grand Paris. Avec 600 000 utilisateurs par jour et une fréquentation en hausse (+ 25 % en dix ans), son taux de charge atteint ou dépasse 100 %. La ligne 13 draine l'ensemble du bassin de population de Saint-Denis, Saint-Ouen ou Asnières, mais assure aussi des déplacements de banlieue à banlieue. La ligne bleue, prolongement de la ligne 14, permettra de drainer les habitants de ce secteur. La ligne verte permettra elle d'éviter d'utiliser la ligne 13 pour les déplacements de banlieue à banlieue.

Le projet Grand Paris coûtera entre 21,4 et 23,5 milliards d'euros, dont 80 % pour les infrastructures et le matériel roulant. En mai 2011, la SGP proposera un schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris. Puis l'enquête publique aura lieu en 2012. Les travaux seront effectués de 2013 à 2023, pour une première mise en service dès 2018.

Débat avec la salle

➤ **Des frustrations quant au choix d'emplacements des gares**

À la suite de *Brigitte Kuster*, maire du 17^e arrondissement de Paris, plusieurs citoyens ont plaidé pour une gare à Pont-Cardinet. Par ailleurs, au sein de la ville de Clichy, des pétitions ont été signées et envoyées au STIF afin que le quartier Victor Hugo République bénéficie d'une station, sans résultat...

Isabelle Rivière explique que le projet présenté ce soir repose sur des propositions de la SGP. Ensuite, au fur et à mesure des réunions publiques, des demandes se sont ajoutées : ainsi, on comptabilise aujourd'hui 15 gares dites optionnelles ou complémentaires. Cependant, elle rappelle que l'objectif initial était d'aller rapidement d'un point A à un point B. Il a fallu trouver un compromis entre un maillage fin et l'efficacité d'un réseau régional : or, plus on multiplie les gares, plus la vitesse commerciale diminue, moins la « désaturation » des lignes existantes est grande et l'avantage face à la voiture faible. La gare de Pont-Cardinet n'a donc pas été retenue dans le schéma initial puisqu'il existe déjà la gare Transilien Pont-Cardinet et le projet Éole. La dépense publique (une gare coûte 80 millions d'euros) ne paraissait donc pas justifiée. Concernant l'opportunité d'une station entre les

boulevards Général Leclerc et Victor Hugo, **Denis Masure** ajoute que cette question a été étudiée, mais que la SGP privilégie des intergares plus longs pour une vitesse commerciale plus importante.

➤ **Des doutes sur la capacité du métro Grand Paris à réellement « désaturer » la ligne 13, objet de fortes critiques**

Plusieurs citoyens estiment que le prolongement de la ligne 14 ne suffira pas (en tout cas, pas pour tous les usagers) et que le dédoublement de la ligne 13 reste nécessaire. De plus, avec le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Roissy, le risque n'est-il pas grand que la 14 soit elle aussi, à terme, saturée ? La plupart des intervenants plaident ainsi pour un arrêt à Pleyel. Si la ligne 13 fait l'objet de beaucoup de critiques, un autre problème du secteur de Clichy est celui des embouteillages : qu'est-il prévu pour résoudre cela ?

Bruno Dumontet, directeur de la ligne 13, assure qu'il est à l'écoute des usagers et des habitants quant aux problèmes qu'ils rencontrent sur cette ligne 13. Il indique que la RATP a fait des problèmes de régularité et de saturation l'un de ses chantiers prioritaires et y a investi 250 millions euros (fluidification du trafic grâce à des agents sur les quais, création d'un poste de commande centralisé spécifique, rénovation du matériel roulant, nouvelles portes palières, etc.). Bien qu'il reste encore à faire, depuis 2008, l'intervalle entre deux rames est passé de 110 à 105 et même 95 secondes à l'hyper-pointe sur le tronçon principal, et les incidents d'exploitation ont diminué de 40 %. Il se réjouit de la future « désaturation » de cette ligne grâce au métro Grand Paris, mais estime que cela ne sera possible que si les temps de trajet sur la ligne bleue sont attractifs. **Denis Masure** revient sur le chiffre de 25 % de trafic en moins sur la ligne 13. Selon les études, la décharge serait en réalité de 30 % sur le tronçon central et de 27 % sur le tronçon Asnières-Gennevilliers. Par ailleurs, il met en avant le fait que les habitants de Clichy ne se déplacent pas uniquement vers Paris, mais aussi vers La Défense par exemple. Ainsi, on observera une meilleure répartition des voyageurs puisque ceux-ci utiliseront la ligne 13 vers la ligne verte. De plus, grâce à sa vitesse commerciale attractive et à ses correspondances avec la ligne 13, la ligne bleue sera elle aussi largement utilisée par les habitants de ce secteur. **Jack Royer**, membre de la SGP, ajoute que la station Mairie-de-Clichy est au cœur de la ville et que le projet de métro Grand Paris prévoit en plus une station au sud et une station à l'est. Il est clair qu'une partie de la population se rendra dans ces nouvelles gares, afin de rejoindre la ligne bleue, au lieu de la 13 comme aujourd'hui. Par ailleurs, sont prévus des travaux sur le réseau de surface, i.e. sur les lignes de bus. Ainsi, le centre de gravité des déplacements sera transféré vers les quartiers Entrée de ville et République Victor Hugo. **Gilles Catoire**, maire de Clichy-La-Garenne, précise que des travaux sur le réseau de bus ont déjà été réalisés. Cependant, il plaide pour que soit repris le projet de la RATP d'une ligne liant Mairie-de-Clichy et Étoile. **Isabelle Rivière** insiste sur le fait que l'objectif du Grand Paris est de proposer des alternatives à la ligne 13, mais aussi de désengorger les routes en permettant aux personnes de se déplacer efficacement en transports en commun. Selon les prévisions, il y aurait de 300 000 à 450 000 voitures en moins en Île-de-France. Concernant la future ligne 14, elle affirme que les études de trafic réalisées par la SGP ont démontré qu'il n'y aura pas de saturation (la ligne 14 sera capable d'absorber 40 000 voyageurs à l'heure). Une interruption a en effet été proposée à Pleyel, mais se pose la question de la pertinence de cet arrêt, compte tenu du coût d'exploitation. Ce sujet est en tout cas en discussion.

➤ **Un réseau au service des grands pôles économiques et des hommes d'affaires : quid du « droit aux transports » et du service public ?**

Alain Fournier, adjoint au maire de Clichy-La-Garenne, évoque le projet Arc Express. Le métro Grand Paris desservira Roissy, La Défense, Orly, donc les pôles économiques, mais n'améliorera pas les transports quotidiens des habitants. C'est par contre ce que fait Arc Express qui prévoit davantage de gares. Or, si les stations sont implantées trop loin des habitations, les habitants prendront leur voiture. Arc Express doit donc constituer la base du projet. Il conteste enfin le fait qu'une harmonisation de ces deux projets soit en cours, alors même que les réunions publiques continuent. **Isabelle Rivière** répond que le projet ne concerne pas que les hommes d'affaires : Gennevilliers, Bagneux, Clichy-Montfermeil sont, par exemple, des intergares au cœur des villes. Elle affirme que la SGP reste à l'écoute des usagers et habitants et que leurs remarques seront bien entendu prises en compte par la CNDP.

Didier Serrat, membre de la CPDP, confirme quant à lui que les débats Grand Paris et Arc Express continuent jusqu'au 31 janvier et qu'il n'existe pas d'accord officiel à l'heure actuelle.

Répondant à un intervenant, **Denis Masure** estime notamment que le plan de mobilisation de la Région et le métro Grand Paris sont complémentaires.

À l'intervention d'un citoyen demandant que les entreprises, qui bénéficieront évidemment de ce nouveau réseau de transports, soient davantage mises à contribution en termes de financement, **Isabelle Rivière** indique qu'il a justement été décidé, la semaine précédente, que la taxe sur les bureaux serait « modernisée ».

➤ **L'aménagement des gares et les modalités d'utilisation**

Denis Masure indique qu'il reviendra au STIF de décider du service (via des appels d'offres), des tarifs et de l'amplitude horaire. La question de la mise en œuvre de trains à circulation express, qui demande un investissement plus important, n'a pas encore été tranchée. Concernant les risques d'inondation, mis en avant par un citoyen, l'étude environnementale a permis de prendre en compte cet élément : les travaux seront donc réalisés en conséquence. Enfin, l'ergonomie des rames fera l'objet de concertation avec les usagers des transports en commun. Concernant les correspondances, **Jack Royer** explique qu'il s'agit d'éviter la multiplication des couloirs : ainsi, la configuration sera verticale (il faudra moins de 5 minutes pour passer d'une ligne à une autre), les quais seront au premier niveau, des ascenseurs et escaliers mécaniques seront installés pour rejoindre le niveau supérieur. Au-dessus des quais seront installés des commerces de proximité.

***Didier Serrat** remercie tous les participants à ce riche débat et clôt la séance.*