

**CPDP RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC  
DU GRAND PARIS**

**23 NOVEMBRE 2010**

COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE PROXIMITE DE CLICHY-SOUS-BOIS / MONTFERMEIL

<b>Type de réunion :</b>	<b>Réunion de proximité</b>
<b>Date de la réunion :</b>	<b>23 novembre 2010</b>
<b>Lieu de la réunion :</b>	<b>Clichy-sous-Bois / Montfermeil</b>

*Mot d'introduction*

**Xavier Lemoine, maire de Montfermeil**, accueille les participants. Un incendie dramatique s'étant déclaré, la veille de cette réunion, au sein de la résidence des Bosquets, il fait part de la peine de l'ensemble de la communauté de Montfermeil, puis demande une minute de silence pour les deux victimes et leur famille.

*Rappel du cadre législatif*

**Claude Bernet** rappelle les fondements législatifs et les modalités de fonctionnement de ce débat public, outil de démocratie participative. Selon les lois de 1995 et 2002, le public doit être informé des grands projets d'infrastructure et participer à l'élaboration de ceux-ci. La CNDP, structure indépendante, respecte les cinq principes suivants : neutralité, indépendance, équivalence, transparence, argumentation. Les citoyens ont la possibilité d'obtenir, gratuitement, la documentation du débat, sur le site Internet de la CNDP ou en adressant une demande écrite à la Commission. De plus, les avis et propositions des citoyens sont recueillis au cours des réunions publiques, mais ils peuvent également les faire parvenir via le site Internet ou par courrier. À la suite de ces 4 mois de débat, soit à partir du 31 janvier 2011 et sous 2 mois maximum, la Commission établira une synthèse. Le maître d'ouvrage disposera ensuite de 3 mois pour publier un acte motivé sur les conséquences qu'il tire de ce débat. **Henri Watissee** précise que beaucoup d'acteurs locaux ont été rencontrés avant la tenue de cette réunion, les transports constituant un enjeu crucial pour ce territoire.

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

*Projection d'un film.*

**Nadir Bentouta**, représentant du MO, rappelle que les déplacements de banlieue à banlieue sont difficiles, puisque les réseaux de transports en commun sont en étoile : 80 % de ces déplacements s'effectuent en voiture, en passant par Paris, ce qui fait de la capitale la ville la plus embouteillée d'Europe. Face à cet enjeu, le réseau du Grand Paris propose un réseau en rocade de 3 lignes de métro automatique en souterrain, desservant une quarantaine de gares et mettant en place 155 km de lignes nouvelles. Il permettra aux Franciliens de se déplacer de banlieue à banlieue, de relier les aéroports, les gares TGV franciliennes, les pôles de recherche et d'enseignement et les entreprises. Il est prévu 2 millions de voyageurs par jour (soit le cumul des RER B, C, D et E actuellement). Les rames se déplaceront à 65 km/h en moyenne, selon une fréquence moyenne de 85 secondes entre deux rames aux heures de pointe. En outre, les rames seront accessibles aux personnes à mobilité réduite et assureront la sécurité des voyageurs, puisque les quais seront équipés de façades. Enfin, toutes les lignes du réseau Transilien, tous les RER, 6 lignes de métro et 6 lignes de tramway seront accessibles par le métro Grand Paris. Autour des nouvelles gares seront créés des parkings dépose-minute, des espaces d'auto-partage, de covoiturage, mais aussi des stations Autolib' et Vélib'.

La ligne rouge comprendra 23 gares, dont 6 en Seine-Saint-Denis. 800 000 voyageurs par jour utiliseront cette ligne, qui reliera le département au bassin d'emplois du Bourget et, par correspondance, à ceux de Roissy et d'Orly. Les 60 km de lignes nouvelles passeront par des villes orphelines de transports en commun, par Chelles – ville la plus peuplée du 77 –, par le Val-de-Marne et les Hauts-de-Seine, en assurant la connexion avec la Défense. A l'est, le métro automatique assurera la correspondance avec le projet de tangentielle Est à Champigny Centre, avec le RER A à Noisy-Champ, avec le RER E dans le secteur de Villiers-sur-Marne, Champigny, Plessis-Trévise et Chelles, avec le Transilien P à Chelles, avec le futur T4 à Clichy Montfermeil, avec le RER B à Sevran-Beaudottes et Sevran-Livry, avec les lignes verte et bleue à la gare de Bourget-Aéroport et avec la ligne 7 du métro à la gare du Bourget. Ainsi, la traversée de l'est de la Seine-Saint-Denis de Bourget-Aéroport jusqu'à la gare de Noisy-Champs se fera en 20 minutes, au lieu de 72 actuellement. La ligne verte comportera 75 km de voies nouvelles et 16 gares. Elle assurera une liaison directe avec Orly et Roissy. Du nord au sud, elle desservira le Parc des expositions de Villepinte, l'aéroport du Bourget, le Blanc-Mesnil, St-Denis, Gennevilliers, le secteur de Nanterre la Défense, les nouveaux

## CPDP RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS

quartiers de Rueil-Malmaison. A l'ouest, elle se connectera au RER C à Versailles et irriguera le Plateau de Saclay. Au sud, elle se connectera au pôle de Massy (RER B, C et lignes TGV). La ligne bleue comprendra 50 km de voies nouvelles et 22 gares, pour 1 million de voyageurs. Il s'agit du prolongement de la ligne 14 au nord et au sud : elle reliera Roissy, le Bourget et Orly. Par ses interconnexions, elle irriguera le nord de la région parisienne et confortera la dimension internationale de la région capitale.

Le projet de métro Grand Paris permettra de :

- faciliter les déplacements de banlieue à banlieue, avec un réseau maillé, 85 % des gares en interconnexion, la liaison avec 3 aéroports et 8 gares TGV. De plus, le métro Grand Paris permettra de « désaturer » le réseau existant : - 25 % du trafic sur la ligne 13 du métro, - 30 % sur le RER B, - 15 % sur le RER A.
- stimuler la croissance : le métro Grand Paris soutiendra le développement économique, social et territorial de la région Île-de-France, la plus riche d'Europe. De même, grâce aux 5 grands pôles de développement qui seront créés en Seine-Saint-Denis ainsi qu'aux liaisons entre les centres de recherche et d'enseignement et les universités, le projet accroîtra l'attractivité de ce territoire.
- participer au développement durable : pour la première fois, une évaluation stratégique environnementale a été réalisée en amont. Le tracé a donc été déterminé dans le respect des sites naturels (la Seine-Saint-Denis comporte 14 sites Natura 2000).

Trois lignes, 39 à 47 km de voies nouvelles et 11 gares seront ainsi implantées sur le territoire de Seine-Saint-Denis. Plus particulièrement, la ligne rouge, au moyen de six gares, desservira de grands quartiers d'habitation (Aulnay-sous-Bois, Clichy-sous-Bois, Beaudottes, Blanc-Mesnil par exemple). Elle devra répondre à trois enjeux : relier les pôles d'habitat et d'emploi, sans passer par Paris, et ouvrir l'est parisien à l'ensemble de la région Île-de-France ; desservir les centres universitaires et de formation (la Seine-Saint-Denis est le deuxième pôle universitaire de la région, avec l'École Louis Lumière, l'université de Villetaneuse, l'IUFM de Créteil ou l'Institut régional de soudure) ; desservir les bassins d'emploi et permettre aux citoyens de gagner en temps de parcours (en partant de la gare de Clichy-Montfermeil, 25 minutes pour rejoindre Roissy, au lieu de 50 actuellement, 18 pour Créteil au lieu de 80) et en régularité (un mode de transport unique à utiliser). Une gare serait implantée sur le plateau de Clichy-Montfermeil, et une villa Médicis serait créée en son sein.

En parallèle du projet de métro Grand Paris, des travaux d'urbanisme sont prévus : programmes de rénovation urbaine à Clichy-Montfermeil, renouvellement de la ZAC Cœur de ville, extension du CHI Le Raincy-Montfermeil, réaménagement du centre-ville de Clichy-sous-Bois et restructuration des copropriétés dégradées du Chêne Pointu, débranchement du T4 en connexion avec le métro Grand Paris, valorisation de l'important potentiel d'espaces verts. Ce projet nécessitera entre 21,4 et 23,5 milliards d'euros d'investissement pour les infrastructures, le matériel roulant et les acquisitions foncières. À la suite de la synthèse réalisée par la CPDP, des enquêtes publiques seront lancées pendant 18 mois, puis les travaux démarreront en 2013, pour une mise en service des premiers tronçons en 2018, et de l'ensemble du réseau en 2023.

### Débat avec la salle

#### ➤ **Le coût des travaux et leur mise en œuvre**

*Quel sera l'investissement de l'État ? Comment l'emprunt sera-t-il remboursé ? Quelle sera la part des communes dans les investissements ? Quelques citoyens font part de leur crainte que ce projet, ambitieux, ne voie finalement pas le jour. Quel calendrier est prévu pour les travaux ? Ceux-ci nuiront-ils à la vie quotidienne des habitants ainsi qu'aux sites naturels ? Les tracés sont-ils définitifs ?*

**Marc Véron**, MO, explique que le financement évoqué ne concerne que le réseau (la partie infrastructure, c'est-à-dire percement du tunnel, construction des ouvrages d'art, signalétique, pose des rames, contrôle commande, acquisitions foncières, acquisition des rames). Le financement de l'exploitation, lui, dépendra du STIF. L'État s'est engagé à mettre 4 milliards d'euros de dotation initiale, le reste de l'investissement se fera sous la forme d'emprunts à long terme. Pour amortir la dette, trois types de ressources sont possibles : les ressources fiscales (la taxe sur les bureaux, pour les entreprises qui s'implanteront autour de la nouvelle gare) ; la valorisation tirée des gares elles-mêmes, celles-ci étant des espaces de commerce, des espaces ouverts à la publicité ; les plus-values foncières, puisque les terrains situés autour des gares prendront de la valeur. Il reviendra à la SGP de contracter un emprunt et de porter la dette jusqu'au remboursement intégral de celle-ci. La part des communes dans l'investissement dépendra de leur accord avec l'État.

Concernant le calendrier et la mise en œuvre des travaux, **Marc Véron** rappelle que tant que le décret n'a pas été pris en Conseil d'État, le tracé des lignes n'est pas définitif. Dès début 2011, des études d'enquête publique devront être lancées, donc avant même la synthèse et la publication du décret. Partout où il existe un consensus sur le tracé et la localisation des gares, quel risque y a-t-il à démarrer plus tôt les enquêtes publiques ? Les travaux devront en tout cas débiter à plusieurs endroits en même temps, afin de construire rapidement les 155 km de nouvelles lignes.

**Florence Castel** rappelle que, pour la première fois, une évaluation stratégique environnementale a été réalisée en amont. Trois contraintes principales pesaient sur le projet : la topographie du plateau, la préservation des sites Natura 2000, la gestion des sous-sols (les travaux croiseront une nappe de gypse, qui peut se dissoudre : il y a donc un risque de tassement des sols). L'évaluation a permis d'anticiper toutes ces contraintes de chantier, et donc de réduire les risques.

➤ **Quel développement économique, social, territorial après le métro Grand Paris ?**

*De nombreux citoyens ont fait part de leurs attentes et interrogations concernant les apports du métro Grand Paris sur le développement et l'attractivité économiques de l'est parisien. Ils saluent le projet, qui permettra d'ouvrir la Seine-Saint-Denis au reste de l'Île-de-France, mais craignent que rien ne soit fait pour que des personnes extérieures viennent sur ce territoire, pour y travailler notamment. Par ailleurs, en parallèle du projet de métro Grand Paris, quels sont les projets d'urbanisme ?*

**Xavier Lemoine** annonce qu'une équipe d'urbanisme a été mandatée et a mené une réflexion sur les atouts des villes de Clichy, Montfermeil, Aulnay, Livry-Gargan, Sevran. Chaque ville a étudié quels étaient ses projets (économie, habitat, etc.) et leur complémentarité avec ceux des communes voisines. Ces projets seront intégrés aux contrats de développement territorial (ces contrats lient les collectivités territoriales et l'État) qui seront discutés lors de réunions publiques et devront être approuvés par les conseils municipaux. Ces contrats sont, selon **Marc Véron**, « un outil démocratique, permettant de valoriser les chances des villes concernées ». **Patrick Maugirard** confirme que l'objectif du projet est également de pouvoir venir facilement à Clichy-Montfermeil : aujourd'hui, 10 000 personnes y travaillent, mais seulement 20 % viennent en transports en commun. **Nadir Bentouta** ajoute que s'il n'y a pas d'infrastructure efficace, les entreprises ne viendront pas s'implanter, aucune création d'emploi ne sera donc possible.

**Danielle Dubrac**, de la Chambre de commerce et d'industrie de Paris (CCIP 93), fait part de son soutien au projet du Grand Paris et notamment de la partie de la ligne rouge implantée à l'est de la Seine-Saint-Denis. Elle insiste sur le fait que les acteurs économiques devraient être associés aux contrats de développement territorial afin de déterminer les besoins des entreprises et des salariés, et donc de pérenniser l'activité économique. **Marc Véron** explique que les groupes chargés de réfléchir à ces contrats comprennent des acteurs locaux (économiques, universitaires, culturels), et pas uniquement des élus.

**Kader Bentahar**, conseiller municipal de Clichy-sous-Bois, rappelle qu'une grande partie des jeunes habitant sur ce territoire sont au chômage ou sont sortis du système scolaire. La SGP, en partenariat avec les entreprises qui effectueront les travaux ou s'implanteront sur ces territoires, pourrait-elle élaborer des conventions de formation, d'emploi ? **Marc Véron** annonce qu'un dispositif de conventions a été prévu pour que, durant la phase des travaux, les habitants puissent poser leur candidature.

Concernant l'urbanisme, **Marc Véron** affirme que puisque la SGP détient la maîtrise d'ouvrage, les projets ne pourront être réalisés sans une forme de concertation avec les élus locaux et des acteurs locaux. Chaque gare sera adaptée au territoire ; la question de l'urbanisme autour des gares fait d'ailleurs partie des contrats de développement territorial.

➤ **Les modalités pratiques d'utilisation**

*Les futurs utilisateurs du métro automatique s'interrogent sur l'amplitude horaire (quid des salariés qui travaillent en horaires décalés ?), la grille tarifaire (prendra-t-elle en compte la sociologie des territoires que le métro traversera ?), la sécurité. Pourquoi avoir fait le choix d'un métro automatique, alors qu'un métro « classique » aurait permis de créer des emplois ? Bien que les intervenants se félicitent de la création d'une gare à Clichy-Montfermeil, compte tenu de l'étendue de ce territoire et du nombre d'habitants (50 000), une seule gare suffira-t-elle ?*

**Marc Véron** explique que le choix de la SGP s'est porté sur un métro automatique puisqu'il constitue la seule solution pour assurer un très haut débit, ainsi qu'une régularité absolue. De même, pour

obtenir une vitesse satisfaisante, les gares doivent être assez espacées, la gare sera donc commune à Clichy-sous-Bois et Montfermeil. Il précise qu'avant le projet de métro automatique, Clichy-Montfermeil n'était même pas concerné ; cela a donc été une rude bataille pour que le métro desserve finalement l'est parisien. Il affirme par ailleurs que la sécurité sera totalement assurée. Si les questions liées au tarif relèvent du STIF, il est clair que le système tarifaire du réseau de métro automatique sera fondu dans celui de l'ensemble du réseau francilien. Enfin, les opérations de maintenance ayant lieu la nuit, l'ouverture du métro 24/24h sera rare.

➤ **Une grande attention portée à la convergence des projets et à la complémentarité des transports**

*Les élus, l'association « T4 pour Tous » et l'ensemble des citoyens présents dans la salle font part de leur forte demande de voir la connexion entre le métro Grand Paris et le T4 à la future gare de Clichy-Montfermeil, ces deux modes de transport étant complémentaires pour le désenclavement du territoire. De même, Arc Express et le métro automatique Grand Paris sont deux projets qui devront converger. Enfin, le métro automatique devra faciliter les déplacements de banlieue à banlieue.*

**Nadir Bentouta** affirme que le T4, géré par le STIF, sera connecté à la gare du métro Grand Paris (une discussion entre la Commission et le STIF a d'ailleurs eu lieu sur ce sujet). **Claude Dilain**, maire de Clichy-sous-Bois, soutient que le projet du métro Grand Paris a emporté l'adhésion des habitants et des élus locaux. Il se réjouit que, finalement, la solution retenue soit celle de la complémentarité, notamment entre le métro Grand Paris et Arc express (cela a été voté par le Conseil général), mais aussi avec le T4. **Marc Véron** ajoute que l'Arc Express sud/sud-est et nord/nord-ouest est en effet en très grande proximité avec le métro Grand Paris. **Abdelali Méziane**, conseiller régional d'île de France, confirme qu'un consensus a été trouvé au sein de la région au sujet de Clichy-Montfermeil, de l'obligation républicaine de désenclavement et de la convergence entre Arc Express et le métro Grand Paris. Ce consensus est une chance historique. Il partage également l'idée de complémentarité entre le T4 et le métro, et s'engage à tout faire pour que l'ensemble de ces projets soit mené à bien. **Jean-Paul Feutrie**, directeur de l'hôpital de Montfermeil, indique que 2 000 personnes y travaillent, en plus de 1 000 étudiants en formation sanitaire. Cela entraîne des problèmes de parking. Il est nécessaire de développer et faciliter les déplacements au sein des villes elles-mêmes, de ville à ville, et entre ces villes et Paris. Pour cela, le T4 et le métro automatique sont complémentaires et indispensables. **Bruno Dicianni**, de la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France, indique que le T4 se réalise sous la maîtrise d'ouvrage du STIF. C'est un projet cofinancé par la région et l'État, qui a fait l'objet d'une concertation fin 2009. Le STIF a récemment engagé la phase du schéma de principe ; une enquête publique devrait être lancée en 2011.

**Patrick Maugirard** rappelle que, de manière générale, 85 % des gares sont en interconnexion (avec le métro, le RER, les lignes SCNF) et qu'il existe un maillage efficace de la ligne rouge, au nord vers le RER B (gare de Sevran-Beaudottes), et à l'est vers le RER A (gare de Noisy-Champs) et le RER E (gare de Chelles). De plus, un débat entre les élus du Val d'Oise porte sur la création d'une gare du métro Grand Paris à Gonesse, qui assurerait le maillage vers les RER B et D. Enfin, la ligne H du Transilien et le RER C à Gennevilliers et St-Ouen sont interconnectés au métro Grand Paris. **Marc Véron** ajoute que l'implantation de parkings autour de la gare et la mise en œuvre de lignes de bus qui desservent la gare font totalement partie du projet, même si des avis opposés s'expriment. La conception même de la gare n'est de toute manière pas encore à l'ordre du jour. **Nadir Bentouta** précise que la loi prévoit une réorganisation des transports de surface.

**Claude Bernet** se félicite de la forte implication des citoyens lors de cette réunion. Ceux-ci ont exprimé un niveau d'attente particulièrement élevé et tous appellent à une complémentarité des projets. Ils ont de plus fait part de leur intérêt pour les questions liées à l'urbanisme et aux transformations consécutives à l'implantation du métro automatique. Sur ce sujet, le contrat de développement territorial sera primordial. Cet outil démocratique devrait notamment permettre de valoriser les villes de Clichy-sous-Bois et Montfermeil et ainsi d'attirer des salariés, étudiants, etc., comme le souhaitent les habitants participant à cette réunion.

**Henri Watissee** clôt la séance et remercie l'ensemble des participants.