

3 DECEMBRE 2010

COMPTE-RENDU DE LA REUNION THEMATIQUE DE CITE DESCARTES - CHAMPS-SUR-MARNE

Type de réunion :	Réunion thématique « Réseau de transport public du Grand Paris et environnement »
Date de la réunion :	3 décembre 2010
Lieu de la réunion :	Champs-sur-Marne

### *Introduction, rappel du cadre législatif et présentation du thème de la réunion*

**Maud Tallet**, maire de Champs-sur-Marne, remercie les participants d'avoir répondu nombreux à l'invitation, prouvant ainsi leur intérêt à apporter leur contribution à ce projet. Elle leur donne rendez-vous le 14 décembre pour rédiger leur cahier d'acteurs et remercie à cette occasion la CPDP d'avoir finalement maintenu cette réunion qui avait d'abord été déprogrammée. **Michel Rostagnat** ouvre alors cette 29<sup>e</sup> soirée du débat public sur le réseau de transport public du Grand Paris, précisant qu'outre les représentants du maître d'ouvrage et de la CPDP, des « témoins » ont pour mission d'éclairer le débat thématique. Puis **Claude Bernet** explicite les principes du débat public – neutralité, indépendance, équivalence, transparence et argumentation –, insistant sur la nécessité d'intégrer les populations à la phase d'élaboration des grands projets d'aménagement, afin d'améliorer notamment leur acceptabilité sociale. Il rappelle que le site internet est un formidable outil par lequel il est donné accès à tout ce qui a été dit et écrit autour de ce débat. Deux mois après le démarrage du débat, on compte d'ailleurs plus de 90 000 visites sur le site, 486 questions, 379 réponses du MO, 236 avis émis par le public, une trentaine de contributions et 71 cahiers d'acteurs. Les réunions sont principalement des réunions de proximité, auxquelles s'ajoutent des réunions transversales sur des thématiques importantes, parmi lesquelles celle de ce soir sur l'environnement.

### *Présentation du projet et de la thématique « environnement » par la SGP*

Après un film introductif, **Florence Castel**, représentant le MO, évoque la définition du mot « environnement » qui diffère selon les individus, ne serait-ce que parce qu'elle repose sur des éléments objectifs (bruit, qualité de l'air), mais aussi subjectifs (beauté du paysage, qualité d'un site). Elle y voit le ferment de certaines divergences. La SGP a choisi d'aborder le sujet pour contribuer à la préservation, et même à l'amélioration du cadre de vie des Franciliens en concevant le Métro Grand Paris (MGP) comme un véritable projet de développement durable. Sa conception a ainsi pris appui sur les trois piliers du développement durable. Sur le plan économique, le MGP reliera des territoires à fort potentiel de développement et sera donc pourvoyeur d'emplois ; au plan social, il répond au besoin de mobilité des Franciliens, notamment de banlieue à banlieue, et désenclavera des territoires aujourd'hui peu ou pas reliés aux pôles d'emplois ; sur le plan environnemental enfin, le projet a fait l'objet, en amont, d'une évaluation stratégique environnementale (disponible en ligne sur le site) sur l'ensemble des problématiques. Elle souligne d'ailleurs le caractère unique de l'exercice. Une méthode d'évaluation rigoureuse et indépendante a été mise en œuvre, l'étude ayant été confiée à une équipe pluridisciplinaire issue de bureaux d'étude de renommée internationale et indépendants de la SGP. Florence Castel souligne que bien souvent, il faut des circonstances particulières pour prendre conscience de l'importance de certains éléments influant sur la qualité du cadre de vie et que le diagnostic de l'état initial de l'environnement a produit une connaissance essentielle pour affiner le projet. Elle retient à cet égard quelques points saillants : la forte demande de mobilité en Ile-de-France où l'on compte plus de 36 millions de déplacements quotidiens, en périphérie essentiellement, réalisés en voiture particulière ; l'impératif de s'adapter au changement climatique ; celui d'entendre les signaux forts qui empêchent de continuer de croire qu'on vivra demain dans un monde en continuité avec celui d'aujourd'hui. De plus, même si un francilien est en moyenne moins consommateur d'énergie qu'un provincial, sa densité fait que la région est très forte consommatrice d'énergie – l'activité de transport n'étant pas en reste et l'actualité rappelant à quel point le risque de rupture de production d'énergie ne doit pas être sous-estimé. Le bruit et la vibration sont deux points noirs en Ile-de-France du fait des nombreuses infrastructures de transport terrestre – la conscience de ces enjeux a conduit à prendre en compte dès que possible la possibilité de coupler les tracés avec les voies déjà existantes. Quant aux vibrations, elles ne peuvent être négligées puisqu'elles peuvent endommager le bâti et avoir ainsi des répercussions sur le patrimoine des Franciliens. L'alimentation en eau potable dépend de prélèvements dans le fleuve et de forages en nappes déjà fortement sollicitées ; le tracé proposé ne pouvait ignorer cette donnée non plus. Enfin, l'Ile-de-France regorge d'espaces à forte valeur patrimoniale, ils ont été recensés et leur rôle de « poumons verts » dans les écosystèmes, mais aussi leur rôle récréatif, ont été précisés. À cet égard la prise de conscience du rôle de l'agriculture pour la biodiversité, le paysage, et bien sûr dans la chaîne alimentaire, a conduit à ne pas considérer les terrains agricoles – comme cela avait pu être fait précédemment – comme de simples réserves foncières. Et puis, le paysage est considéré comme un élément essentiel du cadre de vie, au moins depuis la convention de Florence. Le rapport s'est attaché à identifier les zones où les enjeux paysagers sont particulièrement cruciaux. De cette connaissance de

l'environnement, le MO a tiré des conséquences fortes pour construire son projet. Florence Castel en cite quelques-unes. Cela a permis de trancher entre les modes aérien et souterrain, ce qui n'est pas neutre, notamment en termes financiers. L'on a ensuite cherché à minimiser les incidences en matière de bruit, de vibration, de modification des paysages, ou encore d'utilisation de terres agricoles ou boisées, sachant que les incidences varient entre la phase de chantier et celle de l'exploitation. Le tracé a de plus été ajusté pour permettre la valorisation et la préservation des sites naturels, sans nuire aux espèces animales et notamment aux oiseaux qui y nichent. La seule gare que la SGP s'est autorisée au cœur d'un tel site est une gare existante sur la ligne du RER B. Enfin, les effets du projet ont été modélisés sur la durée, jusqu'à l'horizon 2035, avec 70 indicateurs de suivi qui seront régulièrement renseignés et rendus publics. Ainsi, l'on peut d'ores et déjà arguer que le projet de métro automatique du Grand Paris aurait au moins quatre effets positifs sur l'environnement : l'accessibilité du territoire sera fortement améliorée avec de nombreuses zones où le gain en temps de transport sera de 20 minutes ou plus – le plateau de Saclay sera ainsi accessible en moins de 45 minutes là où il faut aujourd'hui plus de deux heures depuis la cité Descartes ! – ; le report modal sera drastiquement amélioré, ce qui permettra non seulement d'alléger la charge des réseaux existants, mais de réduire les embouteillages d'environ 57 km du fait que 10 à 15 % des usagers du métro du Grand Paris auront abandonné l'usage de leur voiture au profit des transports au commun. Par ailleurs, la France s'est engagée au Grenelle de l'environnement à diminuer son intensité énergétique ; l'existence du MGP pourrait participer à hauteur de 5 % aux objectifs de réduction fixés au niveau national. Enfin, Florence Castel insiste sur les effets corollaires indirects, précisant que le projet a été conçu en veillant à minimiser les impacts sur les espaces naturels, tout en facilitant leur accès. Il est aujourd'hui éminemment plus simple pour un habitant de l'ouest de la région d'aller sur les Champs-Élysées que d'aller s'oxygéner en forêt de Bondy en transport en commun : cela changera ! Enfin, le projet sera au service d'un aménagement économe des espaces et des territoires, des études montrant qu'une offre de transport public de qualité conduit à densifier l'urbanisation autour des gares si une politique volontariste d'accompagnement est mise en œuvre. C'est ce que prévoit la loi du 3 juin 2010 et ce sera l'enjeu des contrats de développement territoriaux. Elle conclut en soulignant que, pour la première fois, les enjeux environnementaux ont donc été un facteur déterminant dès la phase de conception et que s'il est parfois difficile d'inventer demain, elle est convaincue, avec Claude Bartolone, que « l'avenir appartient aux défricheurs de l'avenir ».

#### *Exposés des experts et débat avec le public*

---

➤ **Quelques questions locales : les dessertes fines doivent compléter le dispositif, le choix du souterrain est confirmé**

Malgré l'annonce de la tenue d'une réunion thématique, un certain nombre de questions locales ont été posées. Il est renvoyé aux réunions de proximité, mais **Marc Véron**, président du directoire de la SGP, précise toutefois à **Jacques Escaron**, habitant de Palaiseau et membre d'une association qui vient de se créer pour mieux accueillir les étudiants étrangers de l'école Polytechnique – qui, pour venir les voir, doivent descendre 300 marches ! – note que sur le plateau de Saclay, les dessertes fines et locales manquent en effet depuis longtemps, mais que le STIF a été fondé il y a 50 ans avec la possibilité de créer des autorités organisatrices de transport de second rang, et que si cette disposition n'a pas été appliquée en juin, la loi suggère aux 49 communes de l'orbite de Saclay de former ce syndicat qui s'occuperait alors du dispositif de transport de surface. **Jacques Escaron** évoque également l'étonnement de ces étudiants, notamment chinois, qui ne comprennent pas pourquoi le potentiel du pays, avec ses TGV, n'est pas pleinement exploité sous prétexte qu'il faut passer par des lignes RER. **Marc Véron** répond que si en effet cluster il doit y avoir, il faut lui donner les moyens de connexion directe avec Massy et Orly, et pourquoi pas, plus au nord, avec Roissy. **James Overton**, président Vert d'une association dans les Yvelines, évoque la possibilité d'une gare supplémentaire à St-Quentin où l'évaluation reconnaît qu'une gare nouvelle aurait des effets induits importants de densification et où cela pourrait relancer le débat autour d'un axe routier menaçant la vallée de la Bièvre. **Florence Castel** souligne que cet exemple montre comment l'étude environnementale a permis au MO d'asseoir ces choix. Un métro en mode aérien aurait en effet conduit à franchir la vallée de la Bièvre par un ouvrage d'art. Voilà pourquoi le choix a été fait de passer sous le plateau. Quant à la gare, elle est optionnelle, le débat public étant le lieu où doivent s'exprimer souhaits et avis en la matière. Elle rappelle que le tracé proposé par la SGP est souterrain à 80 % ; c'est une proposition sans ambiguïté sur le plateau de Saclay, et particulièrement sous le parc de la Hautil, site classé Natura 2000.

➤ **L'étude environnementale stratégique : un « tamis » pour construire le projet et finalement une occasion de moderniser le territoire**

**Florence Castel** insiste sur la méthodologie qui a consisté à recenser l'intégralité des enjeux environnementaux et ayant trait au cadre de vie avant la mise en œuvre du projet afin que cela puisse servir de base pragmatique au choix entre les différentes options. **La salle** apprécie en très large majorité cette prise en compte précoce des enjeux – **Daniel Guillaume** espère notamment que cela évitera de reproduire les erreurs trop fréquentes du passé – et **Marc Véron** confirme que pour le maître d'ouvrage, cette étude a été un réel « tamis » ayant permis d'écarter entre autres des solutions aériennes proposées par les architectes qui ne tenaient pas suffisamment compte des enjeux environnementaux détectés. L'expression

publique et les nombreux avis recueillis seront un deuxième tamis particulièrement intéressant, et si les collectivités souhaitent passer outre, il faudra qu'elles s'attachent à expliquer pourquoi elles auront choisi de ne pas tenir compte des alertes fournies dans le rapport. La SGP aura quant à elle à cœur d'argumenter ses choix, le conseil d'État l'y obligerait d'ailleurs, avant de fixer par décret le tracé définitif. **Michel Badré**, président de l'autorité environnementale du CGEDD, regrette tout de même que les arguments ayant pesé en faveur de certains choix ne soient pas toujours clairement lisibles, ni pour le Grand Paris, ni d'ailleurs pour Arc express.

➤ **Les questions de financement ne risquent-elles pas à terme de mettre à mal les options favorables à l'environnement ?**

**Michel Bouglouan**, conseiller municipal, et habitant depuis 20 ans en ville nouvelle, revient sur la question du financement qui ne semble pas acquis et s'interroge sur les risques pour l'environnement porté par la loi. Ainsi, dans un rayon de 400 m autour des gares nouvelles, il y aura des mécanismes urbanistiques dérogatoires qui peuvent faire craindre que les questions d'environnement ne soient pas évoquées de manière sereine. **Marc Véron** rappelle que début janvier, une réunion sera consacrée au financement et sera l'occasion de détailler les dispositifs actuellement en discussion au parlement. Il faudra envisager un financement cohérent pour tous les projets actuellement présentés, et au lieu de raisonner en tranche de 6 ans, penser le projet comme une entité à long terme. Quant aux 400 m autour des gares, il n'y a jamais eu de la part du législateur la volonté de trouver là le moyen de financer le MGP, ce qui d'ailleurs ne pourrait être pertinent du point de vue de la chronologie puisque les gares se développeront après la construction du réseau. **Laurence Bancel-Charensol** s'inquiète tout de même du fait qu'un choix annoncé comme dicté par des préoccupations environnementales aboutisse à une solution notoirement plus chère. Une fois la réalité des financements connue, le Grand Paris ne devra-t-il pas revenir en arrière et proposer un métro plus largement aérien ? **Florence Castel** répond que si le tracé n'est évidemment pas encore définitif, son coût a été estimé en tenant compte de priorités clairement affirmées, avec 80 % de métro enterré et 20 % aérien, à environ 23 milliards d'euros. Les bureaux d'études ont par ailleurs analysé toutes les possibilités et le métro sera aérien partout où cela est possible ; la différence de coût entre un métro enterré et un métro aérien étant d'environ 20 %.

➤ **Faire de l'écologie, c'est également tenir compte de l'existant, des besoins actuels et des autres propositions envisagées en région parisienne**

**Daniel Guillaume** rappelle qu'il y a des besoins à satisfaire aujourd'hui qui ne peuvent attendre. Pour que les citoyens de la région soient enfin traités de manière plus équitable, il propose d'étudier des solutions simples, passant par exemple par l'utilisation de voies existantes parfois non utilisées. **Yves Lion**, architecte urbaniste et promoteur de la cité Descartes, confirme la nécessité de faire converger les différents projets présentés – la pratique a d'ailleurs prouvé que le consensus était possible – et précise qu'en région parisienne, il est indispensable de construire avec ce qui existe. Il rappelle notamment l'existence de lieux oubliés et d'un foncier invisible de 4 500 ha autour des centres commerciaux, difficile à exploiter, mais qui sont très largement suffisants pour répondre aux objectifs de construction de logements nouveaux que s'est fixée la Région pour les années à venir.

➤ **Parmi les impacts environnementaux induits : l'étalement urbain**

**Michel Badré** rappelle que les impacts environnementaux du réseau de transport ne sont pas uniquement les impacts directs, mais plus largement ce qu'il induit et en l'occurrence ses conséquences sur l'urbanisation. Pour l'heure, les déclarations d'intention vont dans le sens de la densification, mais un étalement urbain pourrait aussi être engendré et il aurait des conséquences particulièrement néfastes, notamment en termes sociaux, quand la région devra fonctionner avec des énergies chères. **Maud Tallet** rappelle qu'il serait absurde de ne s'attacher qu'à « mieux transporter vers ailleurs » quand on sait que la qualité de vie dans une région dépend évidemment de la qualité des emplois et des habitations. Il faudra donc veiller à ce que le projet ne pousse pas la spéculation foncière qui pourrait éloigner encore certaines populations les plus démunies des centres de vie urbains. **Christophe Hillairet**, président de la chambre d'agriculture interdépartementale d'Île-de-France, rappelle alors que la « poignée d'Indiens » que sont les agriculteurs en Île-de-France, qui, avec 5 300 exploitations, exploitent tout de même encore presque la moitié du territoire, sont malheureusement régulièrement confrontés à une perte de territoire agricole – environ 2 000 ha par an – et sont particulièrement gênés par le flou généré par la superposition de différentes déclarations d'intention qui font qu'aujourd'hui, ils ne savent plus quel est leur avenir en Ile-de-France et s'ils peuvent et doivent investir dans leurs exploitations. Il précise que les problématiques sont particulièrement aiguës sur deux sites spécifiques en Plaine de France et à Saclay où il ne serait pas compris que le tracé ne soit pas définitivement souterrain. **Alain Guichard** n'est pas certain que la densification soit une bonne solution et évoque à cet égard les cités dans lesquelles la vie ne semble pas toujours particulièrement heureuse. **Florence Castel** répond qu'il est important de ne pas confondre densité et construction de tours. En l'occurrence, la densité est bien plus importante dans le 16<sup>ème</sup> à Paris que dans la plupart des cités évoquées. D'ailleurs, ce qui rend la vie agréable n'est pas la densité, mais les infrastructures et les services urbains que sont par exemple le commerce de proximité. Elle rappelle que les

élus restent maîtres de l'aménagement de leurs territoires et que ce projet est plutôt une occasion à saisir pour contribuer à les moderniser. **Vicent Eblé**, président du Conseil général de la Seine et Marne, entend ces arguments, mais rappelle que la ville ne s'arrête pas subitement et qu'il faudra donc également irriguer des territoires moins denses de la grande couronne. À cet égard, il suggère d'utiliser les gares terminus – malheureusement rares dans le projet de rocade – pour offrir à des habitants de la grande couronne un accès au réseau. **Marc Véron** confirme que ce projet qui recueille une très large adhésion, parce qu'il a été largement préparé en amont, est accompagné de dispositifs innovants – les contrats de développements territoriaux – qui permettront aux collectivités de se saisir politiquement et opérationnellement du projet ; cela devrait d'ailleurs accélérer la transition vers une « architecture en mode projet » prônée par les architectes.

➤ **Les impacts du projet, à son lancement, et pendant la phase de travaux**

**Florence Castel** revient sur le fait que l'étude stratégique environnementale a pris en compte les nuisances spécifiques aux travaux, et **Marc Véron** ajoute qu'il faudra également tenir compte des attentes psychologiques et politiques générées par un tel projet et le débat qui l'entoure. Il préconise donc de ne pas fonctionner par phases, mais de commencer le projet à plusieurs endroits en même temps et de l'envisager comme un projet global.

➤ **Les gaz à effet de serre**

Malgré les déclarations du MO, **Michel Badré** regrette le très faible impact dudit projet sur l'émission de gaz à effet de serre, comme c'est d'ailleurs le cas pour la plupart des projets que l'autorité environnementale voit ; elle s'inquiète de savoir comment la région réussira à diviser ses émissions.

➤ **Choix énergétiques et déchets**

**Alain Guichard**, s'inquiète du fait que l'option de métro électrique oblige à avoir recours à une énergie nucléaire, ce qui hypothèque l'avenir, notamment par la production de déchets radioactifs. **Vicent Eblé** ajoute que les options techniques retenues sont en effet questionnables et que par exemple, prolonger la ligne 14, et donc fonctionner avec un métro à pneus, au-delà du fait qu'il ne s'agit pas de la solution la plus économique énergétiquement, contribue à générer une autre forme de déchets sous-estimés : les pneus à recycler. **Marc Véron** précise alors que pour l'heure, la SGP prévoit, plutôt que d'imposer des choix technologiques, de mener des consultations à partir de cahiers des charges détaillés, et de laisser ensuite aux industriels la liberté de proposer ce qui leur semble le plus efficace.

➤ **La vitesse est-elle réellement nécessaire ?**

**Yves Lion**, architecte urbaniste, s'étonne que le mythe de la vitesse continue de persister, alors que dans la pratique, le transport est de plus en plus complexe, difficile et long. Il aurait préféré que la vitesse ne fût pas le point de départ, mais plutôt un point d'arrivée du projet. **Marc Véron** répond plus généralement aux architectes qui proposent un système de fonctionnement cadencé, comme en Suisse, que cela ne serait réalisable que si la qualité de tous les tronçons était telle qu'elle exonérerait de tout souci – c'est-à-dire qu'il faudrait rénover les infrastructures – et que le système se dote d'un système de commandement opérationnel unifié.

➤ **Accessibilité et handicap : des éléments incontournables d'un projet durable**

Interpellée par la salle, **Florence Castel** indique que le métro automatique sera évidemment accessible aux personnes souffrant de handicaps, pour quelque raison que ce soit, notamment leur âge. Le confort sera amélioré par rapport à la ligne 14, avec des rames et des quais plus larges. En réponse à **un participant** suggérant d'éviter toutes gares souterraines pour améliorer leur accessibilité, elle indique que malheureusement, les gares devront parfois être enterrées, du fait de la topologie et des choix d'infrastructures souterraines – commandé, elle le rappelle, par la prise en compte des contraintes environnementales – ; mais escalators et ascenseurs seront prévus.

➤ **L'écologie : l'occasion de faire preuve d'intelligence collective**

**Yves Lion** se dit particulièrement impressionné par la sérénité des débats démontrant que pour tout le monde, la transformation apparaît comme nécessaire. Au sein de la cité Descartes, dans le pôle développement durable, il conclut en déclarant qu'il lui semble que ce projet est l'occasion d'accélérer une mutation qui irait vers un rapport ville/nature « en coopération » plutôt « qu'en confrontation ». **Michel Badré** se réjouit quant à lui de l'impression d'intelligence collective qui se dégage notamment en ce qui concerne l'étalement urbain où il apparaît que des solutions techniques ne seront pas les seules à être retenues, mais que c'est en partenariat, sur la conception comme sur le financement, que le territoire se donnera les moyens de se régénérer. Enfin, il rappelle que le projet évoqué est un projet qui devra être utile dans le monde de demain, un monde difficile à imaginer, et que cela doit donc nous rendre particulièrement modeste.

**Michel Rostagnat** rappelle enfin que le débat continue sur Internet et que les questions qui n'auraient pu être posées ou qui n'auraient pas encore trouvé de réponse pourront s'y exprimer. Il clôt la séance.