

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

25 OCTOBRE 2010
REUNION GENERALE A CHELLES

Type de réunion :	Réunion générale
Date de la réunion :	25 octobre 2010
Lieu de la réunion :	Chelles

François Leblond, président de la CPDP « Réseaux de transport du Grand Paris », ouvre la séance.

Introduction et rappel du cadre législatif

Le mot d'accueil est prononcé par le maire **Jean-Paul Planchou**, qui se félicite de l'initiative de ce débat public et se réjouit d'accueillir les participants à la réunion de ce soir en sa ville de Chelles.

Claude Bernet expose en quelques mots les règles du jeu de la consultation publique, exercice de démocratie participative défini par deux lois, datant respectivement de 1995 et 2002. S'ajoute à cela les dispositions particulières de la loi du 3 juin 2010 sur le Grand Paris. Les grands principes à respecter sont : neutralité, indépendance, équivalence, transparence et argumentation. Le débat durera quatre mois, pendant lesquels le public a la possibilité de s'informer, mais surtout de participer en formulant avis et propositions (par oral lors des réunions ou par écrit, par voie postale ou via internet). Un compte-rendu sera ensuite rédigé par la Commission, après quoi le maître d'ouvrage – ou MO – disposera de deux mois pour « réagir ». Le débat portera sur la pertinence du projet en question, ses modalités, ses incidences en termes socioéconomiques, ses effets sur l'environnement, etc. L'essentiel, ce soir, sera de donner la parole au public, après la présentation à suivre par le MO.

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

Projection d'un film.

Denis Masure présente le projet de métro Grand Paris : 3 lignes, 2 de rocade (la rouge et la verte) et 1 ligne armature centrale (la bleue), pour un parcours total de 155 km, un maillage de 40 gares environ (dont 85 % en correspondance avec le réseau existant) et une capacité totale évaluée à 2 à 3 millions de voyageurs par jour. Les rames circuleront à une vitesse commerciale moyenne considérable, de 65 km/h (contre 45 km/h pour le RER actuel). Elles seront confortables et accessibles aux personnes à mobilité réduite. Le choix d'un métro automatique permettra de rapprocher les trains jusqu'à 85 secondes seulement aux heures de pointe, ainsi qu'une meilleure adaptation en temps réel au besoin. Les quais des stations seront équipés de portes palières, tant à des fins de sécurité que de régulation du trafic. L'ambition de la Société du Grand Paris, en partenariat avec les collectivités locales, est aussi de faire des gares des lieux de vie, en interface avec la politique de la ville.

En termes de transport, les principaux bénéfices du projet sont :

- les gains de temps, en particulier s'agissant des déplacements de banlieue à banlieue. Pour mémoire, tandis que 64 % des Parisiens utilisent les transports en commun intramuros, ce taux de fréquentation chute à 23 % en petite couronne et à 9 % en grande couronne. Avec Grand Paris, on ralliera par exemple Le Bourget depuis Chelles en 16 minutes seulement, au lieu de plus d'une heure actuellement.
- La « dé-saturation » du réseau existant (-25 % sur la ligne 13, -30 % sur le RER B).

Du point de vue économique, le projet Grand Paris vise à accompagner le développement de la région Ile-de-France qui affiche un trop faible taux de croissance : 2 %, contre respectivement 3 % et 4 % pour Londres et New-York ; mais sont-ce réellement là des modèles de métropoles à suivre, vu les fractures et inégalités sociales exorbitantes qu'on y observe, fait constater un intervenant. Le principe recherché est en tout cas ici la mise en relation des lieux d'habitation et des lieux d'activité entre eux.

Grand Paris est aussi un projet qui soutient le développement durable. Outre les avantages du report modal (réduction consécutive drastique du nombre de véhicules en circulation chaque jour en Ile-de-France), il convient d'insister sur la méthode utilisée, à savoir la réalisation d'une étude stratégique environnementale en amont du projet, véritable diagnostic exhaustif de l'ensemble des caractéristiques (air, faune, flore, paysage, hydrologie, monuments, etc.) et analyse matricielle de toutes les contraintes qui pèsent sur les sites, en vue d'opter pour les meilleures solutions possible et réduire au maximum les impacts du chantier sur l'environnement.

En bref, le projet Grand Paris ne met pas en opposition les besoins immédiats de la population et les

enjeux de développement à plus long terme des territoires, mais les réconcilie dans une perspective globale.

En termes budgétaires et au niveau du calendrier de mise en œuvre, le projet est chiffré entre 21 et 23 milliards d'euros, dont 80 % pour les frais d'infrastructures et 12 % pour le matériel roulant, le solde correspondant aux acquisitions foncières. L'année 2011 sera décisionnelle pour présenter le schéma d'ensemble définitif, s'ensuivront les nécessaires enquêtes publiques et la réalisation commencera à partir de 2013. Les premières mises en service sont prévues en 2018, et la livraison finale en 2023.

Pour ce qui concerne la Seine-et-Marne : le département occupe 40 % de la surface de l'Ile-de-France, pour 11 % de sa population, et affiche la démographie la plus active de la région. 78 % des déplacements constatés sont internes au dit département, et seulement 13 % se font en transport en commun. Les bénéfices attendus de ce projet Grand Paris sont principalement :

- faciliter les déplacements au sein du département, pas seulement d'Est en Ouest mais du Nord au Sud et vers les autres banlieues, en particulier le Val-de-Marne, en créant des « points d'entrée » stratégiques, sans passer par Paris : Noisy-Champs pour les utilisateurs du RER A, Villiers-sur-Marne pour le RER E, ou encore, plus au sud, Le-Vert-de-Maisons pour le RER D. La ligne rouge est ici déterminante, bénéficiant aux personnes qui habitent le long de l'infrastructure en question, mais aussi à tous ceux qui sont en correspondance via le réseau existant.
- La connexion à Roissy (le gain de temps sera de 20 minutes par trajet depuis Chelles), territoire à très fort potentiel qui foisonne de projets (1 emploi sur 3 créés en Ile-de-France l'est sur cette plateforme ; 15 % des emplois y sont occupés par des Seine-et-Marnais).
- La desserte et des enjeux d'aménagements forts sur le pôle Cité-Descartes au sens large, un site au cœur de la réflexion du Grand Paris.

Débat avec la salle

➤ **Des réels apports économiques et en termes d'emplois du projet Grand Paris...**

*Un citoyen chellois invoque le développement durable et la « solidarité intergénérationnelle ». Plaçant l'homme au cœur du dispositif, il ne comprend pas notamment le choix d'un métro automatique qui, selon lui, ne générera pas assez d'emplois. **Marc Véron** ne peut faire la balance arithmétique du projet en l'état, mais assure qu'il répond à une logique de développement économique forte. L'objectif est en effet de maximiser les atouts des territoires. Le Grand Paris s'attaque donc de front à la question de la création de richesses et de l'accès aux bassins d'emplois ; outre les enjeux évidents de desserte et d'amélioration générale des transports en Ile-de-France, c'est le cœur même du projet, sans quoi cet investissement collectif colossal ne serait pas justifiable.*

➤ **De l'importance des parkings de rabattement**

*Un habitant de Courtry s'interroge sur les aspects logistiques au niveau des gares et des grandes plateformes économiques comme Roissy, et plus particulièrement sur le problème des parkings de rabattement. Plaidant pour un « transport populaire », il souhaite que lesdits parkings demeurent du domaine public et soient donc accessibles à un prix raisonnable. **Marc Véron** note que Roissy est effectivement emblématique de l'incohérence du système de transport en surface. Il entend aussi pleinement la nécessité de dispositifs de rabattement efficaces au niveau des gares, ce qui est prévu. **Didier Bense** ajoute que le schéma directeur propose des « parkings à intérêts régionaux », exploités suivant une logique économique-sociale, c.-à-d. à des tarifs avantageux, définis par le STIF.*

➤ **Des enjeux d'urbanisme et de gouvernance**

*Un architecte chellois, ancien adjoint au maire et chargé des questions d'urbanisme pendant 12 ans, s'inquiète des prérogatives exorbitantes données à la SGP au regard du droit commun en matière d'urbanisme (modalités d'expropriation, programmes immobiliers...). Il craint une densification urbaine « à but lucratif ». Plus généralement, nombreux sont ceux qui contestent le périmètre de 400 mètres autour des gares sur lequel les communes perdent toute maîtrise, qu'ils perçoivent comme une atteinte directe à la décentralisation. **Marc Véron** rassure : les contrats de développement territorial qui verront le jour seront le fait de décisions concertées, et en aucun cas d'actions unilatérales de l'État. Toutes les parties intéressées seront signataires. Quant au périmètre des gares, s'agissant là encore d'enjeux de fonctionnalités et autres hébergements de services aux riverains, il serait inconcevable que ne soient associés aux décisions non seulement les collectivités territoriales, mais aussi le tissu associatif, les groupements de commerçants le cas échéant... Il ne sera donc nullement question de « pilonner » ces zones, par le seul truchement de la loi, sans l'avis des élus locaux...*

Certains riverains et élus demeurent toutefois dubitatifs, souhaitent que soient précisés les termes du développement économique dans le secteur, s'affirment désireux de rester les acteurs principaux de leur changement, pour bâtir ensemble un équilibre territorial harmonieux et une meilleure cohésion sociale, sans quoi les ambitions du projet sont vaines. Une intervenante, conseillère municipale à

Chelles, va plus loin, questionnant la légitimité même de la création de la SGP quand existe déjà le STIF, dont l'État s'est en quelque sorte « défait » depuis 2004. En lieu et place, on voit surgir, selon elle, une entité derrière laquelle se cache une « démarche autoritaire » qui fait la part belle aux technocrates, mais certainement pas aux collectivités locales. Marc Véron répète qu'il ne partage pas cette vision des choses : la SGP ne dessaisit en rien le STIF de ses responsabilités et prérogatives. La SGP n'est pas le nouvel organisateur des transports en Ile-de-France. Et quand elle aura délibéré sur les tracés, gares, financements et séquences de travaux, les décisions finales ne se prendront sûrement pas dans un rapport majoritaire écrasant, à la faveur de hauts fonctionnaires : ceci est inimaginable !

➤ **Quel positionnement pour la nouvelle gare de Chelles et quid du fret ferroviaire ?**

Dans le cadre du projet Grand Paris, Chelles devient un pôle d'échange majeur à l'Est. Se pose la question de l'emplacement exact de la nouvelle gare, mais aussi de l'évolution parallèle du site de triage de Chelles-Vaires et donc des enjeux du fret ferroviaire...

Sur le positionnement de la gare, **Denis Masure** rappelle l'objectif principal de pertinence des interconnexions, sur lequel repose l'efficacité du dispositif global. Dans la proposition en l'état, c'est donc l'actuelle gare de Chelles-Gournay qui est préconisée pour emplacement. Mais cela reste à entériner avec les acteurs locaux concernés. Le trajet devrait en tout état de cause être souterrain, complète **Didier Bense**, ce qui ne posera pas de problème d'insertion dans le paysage urbain.

À propos du fret, la parole est laissée à **Odile Fagot**, directrice SNCF/Paris-Est, laquelle confirme que le site de Vaires est inscrit au schéma directeur du patrimoine ferroviaire. Une étude est en l'occurrence enclenchée quant à l'avenir de ce faisceau à fort potentiel de développement pour le fret.

➤ **Quid des liaisons directes actuelles et des projets antérieurs ? Vases communicants ou étanchéité des financements ?**

Qu'advient-il du prolongement du RER E, des liaisons directes actuelles entre Chelles et Paris-Est, et plus généralement de projets inscrits au Plan de mobilisation, vu le nouveau contexte ? Pourrait-on assister à des ponctions de fonds pour satisfaire les besoins de réalisation du Grand Paris, au détriment de ces projets antérieurs ? Des inquiétudes se sont manifestées à ce sujet...

Vincent Eblé, conseiller régional, est longuement intervenu pour rappeler notamment la priorité absolue visant à réinvestir de l'argent dans les réseaux actuels. Tous s'accordent en effet à dire que la région Ile-de-France a pris un retard colossal en termes d'investissement sur ses infrastructures de transport ces 20 dernières années. Avant tout nouveau projet, il faut veiller à ne pas pénaliser les projets antérieurs. **Marc Véron** renvoie sur ce point aux textes de loi qui garantissent clairement l'étanchéité des financements. Il n'y a aucune ambiguïté à ce sujet. Ces financements seront en l'occurrence décidés le mois prochain par un vote public au sein des deux Chambres. Le projet de loi de finances modificative amènera son lot de ressources fiscales pérennes. Ce n'est que plus tard qu'interviendront les ressources liées à l'exploitation du réseau et à la valorisation foncière des sites.

En réponse à un intervenant qui se demande comment vont s'articuler les nouveaux réseaux à terme, et notamment si les services de trains directs qui relient aujourd'hui Chelles à Paris-Est en 12 minutes seront maintenus, Denis Masure rappelle en outre qu'il appartient au STIF d'adapter les dessertes SNCF transiliennes à l'évolution des besoins. Il se dit quasi certain qu'il n'y aura pas de remise en cause des bénéfices des services actuels. C'est ce que semble confirmer un représentant de RFF qui annonce qu'une étude a été engagée en partenariat avec la SNCF et le STIF sur la gestion parallèle des lignes RER E et Transilien P.

Quant au dit RER E, son prolongement à l'Ouest verra donc le jour sans conteste. Un autre débat public est en cours à ce sujet, et une réunion qui permettra d'apprécier les complémentarités des divers projets – Arc Express / Grand Paris / Éole – se tiendra à la Défense le 18 novembre, précise François Leblond.

➤ **Le point sur le projet CDG-Express...**

En réponse à des interrogations sur l'état du projet en question qui doit relier l'aéroport CDG au centre de Paris (gare de l'Est), Didier Bense précise que ledit projet est toujours en discussion. Il s'agit d'un partenariat public/privé qui ne vise pas du tout la même clientèle que le Grand Paris, à savoir les « grands voyageurs » et non pas les Franciliens pour leurs déplacements quotidiens (**Marc Véron** en veut d'ailleurs pour preuve le tarif dissuasif prévu, de l'ordre de 30 euros).

➤ **À propos de phasage, d'Arc Express et de complémentarité...**

Le manque d'engagement de la SGP sur le phasage des travaux inquiète certains intervenants qui préfèrent sur ce point un certain réalisme du projet Arc Express. C'est en particulier la position de Jean-François Pellissier, conseiller régional Ile-de-France, lequel fait la comparaison entre les deux projets, estimant qu'Arc Express est un projet plus avancé, tous les départements d'Ile-de-France l'ont cautionné, un projet au plus proche des besoins immédiats des Franciliens, tandis que le Grand Paris

néglige quelque peu cet aspect, au profit d'enjeux de plus long terme, et pose en outre de sérieuses questions de financements et de coûts d'exploitation à terme... **Didier Bense** insiste au contraire sur le fait que s'intéresser aux bassins d'emplois et centres d'excellence ne signifie pas qu'on se désintéresse des habitants. La SGP propose un vrai rééquilibrage de choix modal et un maillage complet qui facilitera la liaison domicile-travail. Un quart des communes desservies par le tracé ont depuis trop longtemps souffert d'isolement : le tracé Grand Paris rétablit l'équité sur ce point. Et le Grand Paris respecte en outre pleinement le projet de l'association *Orbival*. Il s'agit de décider aujourd'hui de l'envergure du projet que l'on veut voir opérationnel à la fin de la décennie. Et l'on peut aller vers la synthèse des projets. Plus qu'à la convergence, **Jean-Paul Planchou** aspire à une « complète complémentarité » des projets à l'Est, gage que la Seine-de-Marne ne sera pas laissée pour compte. *À propos du phasage*, **Marc Véron** affirme qu'il ne faut pas s'enliser de nouveau dans une logique ruineuse et irresponsable, tel qu'on l'a déjà expérimentée pour la construction – tronçon par tronçon – de l'A86. On peut au contraire envisager des travaux en continu et en simultanée en plusieurs points, à l'instar de ce que font par exemple les Espagnols à Madrid. Cela ne veut pas dire que les mises en service ne s'échelonnent pas utilement dans le temps.

➤ **Enfin, de l'importance de ne pas laisser passer cette occasion à l'Est de Paris...**

La crise est endémique... Il existe une extrême urgence à apporter, à court, moyen et long termes, des solutions aux problèmes quotidiens des Franciliens en général, et des Est-Franciliens en particulier : désenclaver les territoires oubliés, construire de nouvelles solidarités, faire émerger des polarités...

Tout n'est pas parfait dans les propositions de tracé et de desserte. Un intervenant fait par exemple remarquer que tandis qu'à l'Ouest, l'on bénéficiera à la fois d'un tracé en petite couronne et d'un tracé en large couronne, ce n'est pas le cas à l'Est où manque encore une rocade en petite ceinture. Il note aussi que la liaison vers les aéroports d'Orly et Roissy ne sera pas directe avec la ligne rouge, comme c'est le cas via les lignes verte et bleue.

Mais nombre de témoignages ont démontré que les chellois sont globalement plutôt « gourmands » de ce projet qui représente pour eux une chance sans précédent d'amélioration des conditions d'accès aux bassins d'emplois, lieux de vie et autres sites stratégiques de la région Ile-de-France.

Marc Véron engage d'ailleurs les élus concernés à se mobiliser pour ne pas passer à côté de cette opportunité, et faire en sorte que le projet à l'Est soit entamé « dès la première tranche »...

François Leblond clôt finalement la réunion, en rappelant que le MO répondra par écrit aux questions qui n'ont pu être prises en compte au cours du débat de ce soir.