

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

2 DECEMBRE 2010

COMPTRE-RENDU DE LA REUNION DE PROXIMITE DE VILLIERS-LE-BEL

Type de réunion :	Réunion de proximité
Date de la réunion :	2 décembre 2010
Lieu de la réunion :	Villiers-le-Bel

Introduction et rappel du cadre législatif

Didier Vaillant, maire de Villiers-le-Bel, cite les projets dont bénéficiera ce territoire enclavé, et évoque les réalisations essentielles pour l'est du Val-d'Oise qui pourraient voir le jour si le territoire était desservi par des structures de transport. Didier Vaillant dit compter sur tous pour qu'à l'issue de ce débat, chacun reparte convaincu que la gare d'interconnexion entre le barreau ferroviaire de Gonesse et le métro automatique ne soit plus optionnelle, mais définitive.

Marie-Laure Jousset, présidente de séance, présente d'une part les deux autres membres de la CPDP avec qui elle anime cette réunion, **Michel Rostagnat et Joëlle Fodor Eskenazi**, et d'autre part, les représentants du maître d'ouvrage (MO).

Michel Rostagnat, membre de la CPDP, rappelle l'historique du débat public et de la CNDP, puis explique les 5 principes d'une telle consultation – neutralité, indépendance, équivalence (1 homme/1 voix), transparence et argumentation – ainsi que ses objectifs.

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

Denis Masure, le MO, précise les deux objectifs poursuivis ce soir : exposer le projet et répondre aux interrogations, puis recueillir les observations et propositions du public.

Projection d'un film présentant le contexte général du projet Métro Grand Paris et son ambition.

Denis Masure procède alors à une présentation détaillée du projet Métro Grand Paris. Celui-ci est parti d'un diagnostic sur l'organisation actuelle des transports en Ile-de-France et le constat que dès le périphérique franchi, l'offre de transport en commun de banlieue à banlieue est extrêmement limitée. Ainsi, 64 % des déplacements internes à Paris se font en transport en commun, taux qui passe à 23 % une fois le périphérique franchi et chute à 10 % pour des déplacements internes à la grande couronne, du fait d'une offre insuffisante de transports en commun. 80 % des déplacements de banlieue à banlieue se font en véhicule particulier. Le projet Métro Grand Paris répond à cette insuffisance d'infrastructures. Il vise à relier entre eux 9 pôles de développement économique, mais aussi les zones de population et d'emploi. C'est un réseau en rocade de 155 km de voies nouvelles, constitué de 3 lignes : verte, rouge et bleue. L'ensemble du territoire sera maillé par 40 nouvelles gares et le trafic attendu sur ce réseau sera de 2 millions de voyageurs par jour à la mise en service, et 3 millions à terme.

- **La ligne rouge** : longue de 60 km, elle relie La Défense au Bourget en rocade autour de Paris, en passant par le sud et l'est de l'Ile-de-France. Elle sera dotée de 23 gares et accueillera 800 000 à 1,1 million de voyageurs par jour. Elle reliera l'ensemble des infrastructures de transport existantes : lignes de métro, de tramway, RER et Transilien. En particulier, au sud de Paris, elle sera proche des Hauts-de-Seine, puis au niveau du Val-de-Marne, elle reprendra les propositions de l'association Orbival entre Bagneux et Champigny. Enfin, dans sa section est, elle s'écartera de Paris et desservira des zones enclavées de l'est de la Seine Saint-Denis.

- **La ligne verte** : elle relie entre eux les deux aéroports Roissy et Orly en passant en rocade autour de Paris, via La Défense et Versailles. Longue de 75 km, elle sera équipée de 16 gares et accueillera 400 000 à 500 000 voyageurs par jour. Cette ligne permettra une desserte fiable et robuste des aéroports et sera maillée à l'ensemble du réseau existant, mais aussi à celui en projet. Cette ligne verte propose plusieurs variantes de Roissy vers Orly : la gare de Villepinte, avec deux options ; la gare optionnelle de Gonesse ; au port de Gennevilliers ; et deux variantes pour la desserte de Versailles et du plateau de Saclay.

- **La ligne bleue** : elle passe par le centre de Paris et constitue le prolongement au nord et au sud de la ligne 14 jusqu'aux aéroports. Cette ligne sera elle aussi maillée sur l'ensemble des lignes de transport en commun existantes et en projet. D'une longueur de 50 km, elle accueillera 1 million de voyageurs par jour grâce à ses 22 gares.

Denis Masure décrit ensuite les caractéristiques principales des futures rames de métro : une vitesse moyenne de 65 km/h, soit plusieurs fois supérieure aux vitesses constatées sur les lignes de tramway, de métro et de RER existantes. L'ensemble des lignes sera automatique, ce qui permettra une très haute

CPDP RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS

fréquence, jusqu'à 85 secondes entre deux rames aux heures de pointe. D'autre part, les automatismes offriront aussi une très grande flexibilité de l'offre, qui pourra être modulée en fonction des heures de la journée : 10 000 à 40 000 places pourront être offertes dans chaque sens et par heure. Ces rames répondront à tous les critères d'accessibilité et permettront un grand confort de circulation, avec l'intercirculation entre les voitures. Enfin, les quais des gares seront équipés de façades vitrées pour une mise en sécurité des voyageurs, et une meilleure régulation de la ligne : la fermeture des portes permet en effet une meilleure fiabilité dans l'intervalle entre les métros. Les gares devront d'une part simplifier les correspondances entre les réseaux de transport en commun, et entre les modes de rabattement doux (piétons, vélos). D'autre part, le report modal sera facilité par des parcs relais pour y laisser les véhicules particuliers. Ces gares seront aussi l'occasion de remodeler les villes environnantes grâce à une nouvelle dynamique urbaine et aux services offerts aux voyageurs (commerces, alimentation, presse, services administratifs ou à la personne...).

Denis Masure décrit ensuite les 3 principaux bénéfices du projet. (1) Transport : le Métro Grand Paris, organisé en rocade, améliorera les transports et les déplacements de banlieue à banlieue. Ceux-ci ont augmenté de 50 % ces 25 dernières années, or les investissements en infrastructures n'ont pas suivi. Ce projet permettra une « désaturation » du réseau existant de 10 à 15 %, en particulier 25 % en moins pour la ligne 13 et 30 % pour le RER B. Enfin, sont rappelées l'importance du maillage de l'infrastructure (puisque 85 % des 40 gares proposées seront en correspondance avec l'ensemble des autres modes), mais aussi l'ouverture sur l'ensemble du territoire national grâce aux 8 gares TGV et aux 3 aéroports. (2) Le deuxième grand bénéfice du projet est l'attractivité économique et le développement de la région Ile-de-France. L'objectif est de stimuler la croissance sur les territoires de développement, mais aussi d'améliorer la qualité de vie des habitants. Ce projet créera les conditions d'une meilleure accessibilité aux centres de recherche, universités, entreprises et centres de formation. Les gares seront un atout pour l'implantation des entreprises du secteur industriel ou tertiaire en capacité de proposer des emplois à la population active résidente. Elles seront aussi un avantage pour la valorisation de l'habitat en favorisant la rénovation urbaine. Cette politique d'aménagement prendra consistance au niveau des gares par la signature de contrats de développement territoriaux entre les services de l'État et les collectivités territoriales. (3) Le développement durable : l'abandon de la voiture particulière au profit des transports en commun aura des effets bénéfiques sur l'environnement. Denis Masure insiste sur l'importance de l'évaluation stratégique environnementale menée par la SGP, qui est une première pour un projet de cette nature. Elle a permis, le plus en amont possible, la prise en compte des enjeux environnementaux, et de définir la meilleure implantation possible du métro. Enfin, pendant le chantier, cette évaluation permettra un suivi des conséquences du projet sur l'environnement. En résumé, le projet Métro Grand Paris résout des paradoxes, puisqu'il répond à la fois aux attentes d'aujourd'hui en desservant des zones à forte population, mais aussi aux besoins de demain, car il proposera des débits de voyageurs importants et desservira des zones à haut potentiel de développement. C'est aussi un projet qui n'oppose pas l'ouverture des territoires et le développement économique.

S'agissant plus spécifiquement de la communauté d'agglomération du Val-de-France (Villiers-le-Bel, Sarcelles, Garges-lès-Gonesse et Arnouville-lès-Gonesse) et de Gonesse, soit 4 400 hectares et 165 000 habitants, il s'agit de désenclaver le territoire, pour permettre l'accès aux pôles économiques environnants et à l'emploi, et de le rendre plus attractif. Cela passe en premier lieu par le barreau de Gonesse qui reliera les lignes D et B du RER, soit une infrastructure de 11 km sur laquelle circulera un RER tous les quarts d'heure. La deuxième réalisation, elle aussi en rocade, est celle d'un transport en commun en site propre, sur le boulevard du Parisis. Cette opération globale sur l'ensemble du Val-d'Oise entre Bezons et Villepinte permettra d'améliorer les déplacements en rocade. Le troisième projet, lui aussi en rocade, est celui de la Tangentielle Nord dont la première phase opérationnelle doit être mise en service en 2014, entre Le Bourget et Epinay. Enfin, le projet de métro T5 est en chantier bien avancé, entre Saint-Denis et Garches-Sarcelles, et doit être mis en service fin 2012, début 2013. Concernant le projet métro Grand Paris, il faut noter le caractère optionnel de la gare de Gonesse.

Denis Masure rappelle les avantages en termes de gain de parcours et d'accessibilité apportés par la création de l'infrastructure du barreau de Gonesse, à savoir permettre l'accès vers Roissy via le triangle de Gonesse depuis les communes desservies par le RER D.

Les opportunités de développement liées à ces projets d'infrastructure se situent au niveau du triangle de Gonesse d'une part, et des franges qui accompagnent la future construction routière au niveau de l'avenue du Parisis et des parcs des Géants à Villiers-le-Bel d'autre part. Ainsi, sont envisagés l'implantation de l'infrastructure de Roland Garros, le projet Europa city (centre de loisirs, de commerce et de divertissement à thématique internationale) et un dôme multisports de 20 000 places.

Denis Masure conclut sa présentation par les éléments de mise en œuvre du projet : son coût global est estimé entre 21 et 23 Mds€, dont 80 % pour les infrastructures et 12 % pour le matériel roulant. Les acquisitions foncières sont incluses puisque l'ensemble du projet sera livré clé en main au STIF. La CPDP tirera les conclusions du débat public d'ici avril 2011 et la SGP aura 2 mois pour décider d'un schéma

d'ensemble du réseau pour lequel elle devra justifier de la prise en compte des avis émis pendant le débat. La deuxième phase de consultation du public aura lieu en 2012, avec des enquêtes publiques selon les codes de l'environnement et de l'expropriation. Les travaux démarreront en 2013 pour des premières mises en service dès 2018, et en 2023 pour l'ensemble du réseau.

Débat avec la salle

➤ **Sur le caractère optionnel de la gare du Val-d'Oise**

Plusieurs intervenants, dont les 4 maires du Val-de-France et celui de Gonesse, sont solidaires pour défendre ce projet de gare d'interconnexion entre le barreau de Gonesse et le Métro du Grand Paris. **Didier Arnal**, Président du Conseil général du Val-d'Oise, partage cet avis. Tous s'accordent sur le caractère définitif que doit prendre la gare de Gonesse, en vue de désenclaver le territoire, permettre l'investissement puis la création d'emplois. De même, **Iham Moustachir**, maire adjointe à Gonesse, souligne que le manque d'infrastructure de transports en commun est un frein pour le développement social, économique et durable.

Didier Bense, membre du directoire de la SGP, dit avoir remarqué qu'au fil des débats, les élus locaux et les collectivités s'emparent de cette infrastructure comme une opportunité formidable de valoriser leurs territoires et en développer l'attractivité. Il souligne que les décisions ne sont pas encore prises. Il s'agit de savoir comment articuler la décision pour ne plus rendre cette gare optionnelle et donner corps aux propositions. Le barreau de Gonesse constitue un apport considérable en termes de désenclavement, avec une ampleur d'investissement départementale et des services rendus importants. Didier Bense explique qu'il existe 3 gares optionnelles sur le tracé, proposées pour des raisons différentes, notamment d'interconnexion. En matière de priorité, il n'a pas encore été décidé par quel tronçon commenceraient les travaux. Vu l'ampleur du projet, plusieurs chantiers débiteront simultanément, avec à la fin de la décennie, un cadencement des mises en service.

➤ **Tronçons aériens et souterrains**

Concernant les tronçons aériens et souterrains, **Didier Bense** indique que les propositions vont majoritairement au souterrain. C'est là-dessus que sont basés le calcul des coûts et le financement. Ceci dit, il a été demandé au MO d'envisager chaque fois que possible des insertions en aérien, au travers de l'évaluation stratégique et environnementale. Des secteurs ont ainsi été identifiés où la préférence va à un viaduc, pour éviter la « coupure urbaine » d'une ligne posée au sol.

En réponse à **Jean-Pierre Blazy**, maire de Gonesse, sur le coût du tronçon Roissy-Le Bourget et entre Le Bourget et Saint-Denis Pleyel, **Didier Bense** indique que l'infrastructure revient à environ 19 Mds€, soit un coût de 120 M€ au km. L'aérien est assez difficile à estimer, ce sont tous les points particuliers à franchir qui en font le surcoût.

➤ **Impact sur l'environnement**

Didier Bense confirme qu'un projet n'a d'intérêt aujourd'hui que s'il se situe dans les valeurs du développement durable. Le projet proposé repose sur les trois piliers que sont l'économique, le social et l'environnemental. Un des objectifs du Métro Grand Paris est d'aider au développement économique des territoires. Socialement, cela renvoie au caractère de désenclavement. Sur le plan environnemental, le projet a les vertus que peuvent avoir les transports en commun, avec incontestablement des effets néfastes. C'est pourquoi l'évaluation stratégique et environnementale a été lancée très tôt, pour connaître les impacts négatifs, dans quelles mesures les compenser, et évaluer les apports à long terme, vis-à-vis des engagements de la France dans le cadre du Grenelle.

Daniel Cariani, habitant d'Ecouen, militant Europe Ecologie Les Verts, fait remarquer que ces projets se font sur des champs cultivés. *Les terrains agricoles doivent-ils être préservés ? L'agriculture n'est-elle pas une activité économique à part entière ? Ne peut-on pas développer sur le triangle de Gonesse des maraîchers et de la culture biologique qui créent aussi beaucoup d'emplois ?* **Didier Bense** explique que le projet de la SGP n'est pas de développer les terres agricoles. Deux grandes zones sont en cause sur le projet, celle de Villiers-le-Bel et celle de Saclay. A Saclay, une solution a été trouvée à la satisfaction de la profession et des élus, qui protège une zone agricole de 2 300 hectares. La conviction de la SGP est que le Métro Grand Paris, loin de consommer des terres et de favoriser l'étalement urbain, va permettre d'économiser environ 13 000 hectares.

En réponse à **Maurice Lefèvre**, maire de Garges-lès-Gonesse, souhaitant un prolongement de la ligne T5 jusqu'au Bourget, **Didier Bense**, rappelle que la SGP a été créée pour proposer, concevoir et construire l'infrastructure Métro Grand Paris. Ici s'arrêtent sa responsabilité et ses prérogatives. En particulier, elle n'est pas en charge de définir les sites propres, ou les tramways qui restent des prérogatives du STIF. Ceci dit, dans un souci d'efficacité et d'accessibilité des gares, les modes de rabattement feront partie des recommandations de la SGP lorsqu'elle livrera son schéma de principe. Ces propositions devront être discutées avec le STIF.

➤ **Du côté administratif**

Didier Bense explique qu'à l'issue de ces grands débats, les CPDP produiront une synthèse qui sera délivrée au plus tard le 31 mars. Ensuite, la SGP devra fournir un rapport argumenté et public sur toutes les remarques consignées par la CPDP. Ce rapport sera examiné en particulier par le Conseil de surveillance de la SGP. Pour convaincre les décideurs, il faut argumenter lors des débats publics, et montrer que les projets se concrétisent. **Didier Bense** rappelle que ce sont les arguments du public qui ont été repris dans les présentations.

Didier Vaillant, maire de Villiers-le-Bel, évoque quant à lui la préparation du contrat de développement territorial : *que faut-il y mettre ? Avec qui le signer ? Quel est son délai de réalisation ?* **Didier Bense** répond qu'il est signé entre les communes et le préfet de Région. Y sont définis les objectifs de développement du territoire. Peuvent y figurer ce qui touche à la formation, au transport, aux équipements publics et au logement. La durée de ce contrat est à la discrétion des signataires, en général de 15 à 20 ans, et peut être reconduite. Ce contrat doit être signé entre l'État et les collectivités dans un délai de 18 mois, après la parution du schéma d'ensemble. Ces accords font l'objet d'une enquête publique.

Antoine Fayet explique ensuite que le cadencement du projet conditionnera la suite des travaux. La réponse des investisseurs sollicités est liée à la certitude de la disposition d'un équipement public de transport. Il y a donc une forme de priorité ou d'engagement ferme, puisque le transport est sur du long terme, par rapport à l'immobilier qui est sur du plus court terme. **Didier Bense** précise que la SGP souhaite aller le plus vite possible sur les temporalités, en tenant compte des « incontournables ». Aujourd'hui, le projet tente de réduire la partie administrative. Le montage est proposé avec une dotation en capital de la SGP de 4 Mds€. Les conditions sont réunies pour que ce projet avance et se fasse en respectant au mieux les échéances annoncées, sachant que les échéanciers présentés n'intègrent pas tous les recours qui ne manqueront pas d'avoir lieu. Il est sûr que les premiers tronçons verront le jour en 2018, et il sera fait au mieux pour que les derniers soient prêts en 2023.

➤ **Financement**

En réponse à **Yassine Ayari**, des Verts du Val-d'Oise, parlant du désintérêt de l'État pour le projet, **Didier Bense** dément : les réunions se multiplient entre les différents acteurs et le gouvernement pour aboutir à un projet intelligent, en privilégiant la complémentarité et la convergence plutôt que la concurrence. La SGP sera l'instrument qui portera le financement global de 22 Mds€ et la dette à rembourser sur 40 ans. Cela pose le problème des ressources qui seront affectées à la SGP, et dont il sera question lors du débat sur les coûts et les financements le 5 janvier prochain. La loi de finances proposée reprend certaines des mesures du rapport Carrez permettant de financer les études, puis de rembourser en partie les emprunts de la SGP. M. Carrez n'avait pas pris en compte le fait que l'État dotait la SGP d'un capital de 4 Mds€. Il faut travailler davantage pour identifier des recettes complémentaires autour du Grand Paris. Cependant, il semble notamment évidemment judicieux de capter une partie de l'enrichissement qui se produira autour des gares.

Kazadi Rex, Président de l'Action Républicaine pour le Progrès Social à Villiers-le-Bel, demande si la SGP compte travailler avec des entreprises pour les inciter à venir dans la région lorsqu'elle sera désenclavée et à recruter des habitants de Villiers-le-Bel. **Didier Bense** indique que développer les atouts des territoires est le travail de la SGP, mais aussi de tous. La SGP apporte l'infrastructure pour répondre aux difficultés de déplacement à travers la région. Elle essaye de faire partager son analyse à l'ensemble des décideurs. Tous les acteurs travaillent ensuite à changer le regard des investisseurs sur l'Île-de-France. La SGP n'a pas à se substituer aux élus locaux ni aux acteurs des territoires, mais les soutient pour les aider à argumenter sur les atouts que le Grand Paris apporte aux territoires. De plus, le projet essaye de jouer sur tous les paramètres du développement de demain, dont celui autour de la ville durable et de l'éco-conception des bâtiments.

➤ **Un pôle sportif et culturel**

Jean-Pierre Bremer, président d'une association sportive, évoque le handicap que constitue l'image de cette zone. Elle pourrait être rehaussée par la réalisation de grands projets, ce qui nécessite une vraie desserte. Il a notamment été question que le nord de Paris devienne le pôle culturel et sportif du Grand Paris...

Didier Bense précise qu'il a paru important d'avoir des marqueurs pour une question d'image. Il n'est cependant pas question de spécialiser un territoire à outrance.

Concernant enfin la « capacité d'emport » et la gestion des grands événements évoquées par **Antoine Fayet**, représentant de l'ICADE, le MO souligne que le métro automatique est une réponse intéressante. Ce système est moins rigide que les systèmes traditionnels et s'adapte en temps réel.

Marie-Laure Jousset remercie le public et note qu'en conclusion, il semble bien que le « qualificatif d'optionnel » doive être retiré à la gare de Gonesse. La séance est close.