

20 OCTOBRE 2010  
REUNION A LA FACULTE DE DROIT DE CRETEIL

Type de réunion :	Réunion commune
Date de la réunion :	20 octobre 2010
Lieu de la réunion :	Créteil – Faculté de Droit

La séance est présidée et ouverte par **Jean-Luc Mathieu**, Président de la CPDP « Arc Express ».

*Mot d'introduction*

**Laurent Cathala**, député maire de Créteil, se réjouit de ce débat public qui intéresse au plus haut point les Val-de-Marnais et s'inscrit dans le prolongement des réflexions préalables autour du projet Orbival, porté par le Conseil général du Val-de-Marne. Les projets présentés aujourd'hui ont de nombreux points communs. Il s'agit dans les deux cas d'améliorer les liaisons inter-banlieues ; de procéder à un rééquilibrage entre les territoires du Sud-est et de l'Est de l'Île-de-France avec l'Ouest, sur les plans économique, social et culturel ; d'ouvrir des perspectives d'amélioration du cadre de vie des Franciliens, mais aussi de développement durable. Créteil, chef-lieu du département – avec son quartier universitaire comptant quelque 30 000 étudiants, ses importants centres hospitaliers et d'affaires, etc. – attend beaucoup de ces évolutions à venir et soutient plus particulièrement la proposition d'une gare à Créteil-Échat. Si la densification prévisible autour des stations est le résultat d'un urbanisme raisonné et maîtrisé, concerté avec la population, il n'y a pas de raison de s'inquiéter ; à l'inverse, si elle est le résultat de seules réflexions économiques, la démarche est contestable. Car il faut faire de ce projet « un moyen de lutte contre la fracture territoriale », en rendant des territoires trop longtemps oubliés plus attractifs et en facilitant la mobilité de ses habitants.

*Rappel du cadre législatif et des règles du débat public*

**François Leblond**, président de la CPDP « Réseau de transport public du Grand Paris », rappelle les fondements législatifs et grands principes de fonctionnement de ce double débat public. En sa qualité de président de séance, **Jean-Luc Mathieu** président de la CPDP « Arc Express » veillera notamment à ce que le plus grand nombre puisse s'exprimer ce soir, institutionnels et « citoyens ordinaires », oralement ou par écrit, et à ce que les deux maîtres d'ouvrage répondent l'un et l'autre aux questions posées, à des fins d'équité.

*Projet « Réseau de transport public du Grand Paris » – SGP*

*Projection d'un film de présentation.*

**André Santini** est heureux de participer à cette 3<sup>e</sup> réunion commune avec Arc Express. Quinze réunions sont programmées au total dans le Val-de-Marne. Le projet Orbival bénéficie d'un consensus entre les élus, les acteurs sociaux, économiques et culturels du département, mais aussi d'un fort soutien populaire (plus de 50 000 signataires). Ce débat public a donc commencé avant l'heure ici. Le projet Grand Paris intègre dans une large mesure Orbival, tant au niveau des tracés que des gares. Il dessert finement le territoire en question, soutient son développement, désenclave des secteurs marginalisés en donnant accès aux bassins d'emplois, facilitera le quotidien de ses habitants. Les Franciliens attendent de l'État et de la Région qu'ils s'entendent sur un projet unique qui réponde à leurs besoins. André Santini souhaite que le débat de ce soir permette d'avancer dans cette voie de la convergence.

**Claire-Hélène Coux** présente les caractéristiques du Grand Paris, projet d'urbanisme global visant à répondre aux besoins urgents des Franciliens, tout en satisfaisant aux exigences à plus long terme de l'Île-de-France, dans un contexte économique international soutenu :

- un réseau en rocade de 3 lignes automatiques, pour un tracé total de 155 km ;
- un métro moderne, gage de régularité, souplesse et adaptabilité ;
- la connexion entre les aéroports, gares TGV et grands pôles économiques de la région ;
- des gares conçues comme des lieux d'échanges vivants, avec parkings de rabattement, réels espaces de développement urbain proposant équipements et autres services aux habitants.

Les principaux bénéficiaires du projet sont :

- des réponses concrètes apportées aux besoins des usagers comme des entreprises ;
- la dé-saturation du réseau existant, grâce au maillage avec les radiales actuelles et futures ;

- l'amélioration des déplacements pour tous, surtout de banlieue à banlieue, les tracés irriguant l'ensemble des territoires ;
- des gains de temps (65 km/h en moyenne et 85 secondes entre deux trains aux heures de pointe) ;
- le soutien au développement économique : 9 territoires de développement ont été identifiés qui seront reliés entre eux (à titre d'exemple, la liaison Cité-Descartes/Créteil-l'Échat se fera en 11 minutes, au lieu de 40 minutes actuellement) ;
- le soutien au développement durable (des études stratégiques environnementales ont été réalisées en amont, sur un fuseau de 3 km de large).

Pour ce qui concerne plus spécialement le Sud-est et l'Est (où l'on trouve pour mémoire le plus gros bouchon d'Europe, à la jonction de l'A4 et de l'A86), Grand Paris propose un tracé fidèle à Orbival qui relie tous les « centres de richesses » (universitaires, recherche, pôles d'emploi) et zones d'habitation. La ligne rouge, rocade de 60 km, avec 23 gares dont 9 sur le Val-de-Marne, est ici une « évidence »... En termes de mise en œuvre, ce projet d'intérêt national nécessite entre 21,4 et 23,5 milliards d'euros suivant les variantes de tracés, dont 20 milliards pour les infrastructures, le matériel roulant et les acquisitions foncières. À l'issue du débat public, la SGP doit proposer un schéma d'ensemble – avant la fin mai 2011 –, qui devra tenir compte des avis exprimés. S'ensuivra une période de 18 mois pour élaborer la programmation des travaux. La mise en service s'échelonnera entre 2018 et 2023.

### *Projet « Arc Express » – STIF*

---

*Projection d'un film de présentation. Un deuxième film exposera ensuite le détail des variantes au Sud et Sud-est qui intéressent plus particulièrement le Val-de-Marne.*

**Laurence Debrincat** présente le projet Arc Express, qui a fait l'objet d'un dialogue avec les élus locaux dès 2009 et fait partie intégrante du Plan de mobilisation, lequel compte un total de 61 projets visant à l'amélioration des transports en Ile-de-France. Des questions d'enjeux urbains ont permis d'identifier les points à desservir, les correspondances avec les réseaux existants et de procéder aux choix techniques. Les arcs Sud (270 000 voyageurs) et Nord (250 000) sont apparus prioritaires ; les études Est et Ouest sont en cours de finalisation, pour un total de 1 million d'utilisateurs.

Arc Express permet de gagner du temps, de désengorger les réseaux actuels de 5 à 10 % en moyenne, propose une desserte fine des territoires (50 stations nouvelles, dont 30 en correspondance), désenclave les zones traditionnellement oubliées, relie les pôles d'emploi, etc. C'est aussi un projet bénéfique pour l'environnement (150 000 voitures en moins en circulation chaque jour). Le projet sera mis en œuvre moyennant un coût total de 6 milliards pour la boucle complète. Une logique de réalisation progressive a été privilégiée. Un premier engagement financier de 3,5 milliards permettra d'abord la mise en service de l'arc Sud. En résumé, Arc Express répond aux besoins de déplacement des Franciliens, tout en soutenant le développement des territoires. C'est le débat public qui doit permettre de finaliser le projet et ses tracés.

**Jean-Paul Huchon** note que les acteurs du Val-de-Marne portent depuis longtemps un projet de métro en rocade. Arc Express est un projet global de développement du territoire, en cohérence avec *Orbival* et avec le schéma directeur d'aménagement de la Région, actuellement en examen au Conseil d'État. C'est un projet concerté avec les élus, acteurs socioéconomiques, associations et citoyens, qui a été adopté à l'unanimité par le STIF, et à travers lequel la priorité est donnée à « l'amélioration de la vie quotidienne des Franciliens », tout en favorisant un développement économique durable. Les transports en commun sont la pierre angulaire de ce schéma directeur, dont la première traduction fut le Plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France, budgété à 18 milliards d'euros et pour lequel se sont engagés la Région, les départements et le STIF. Répondre aux urgences en modernisant les RER (D en 2014, C en 2017...), rénover la totalité du matériel roulant SNCF et RATP de telle sorte qu'à l'horizon 2015-2016, plus un seul matériel ne dépasse les 10 ans d'âge (contre 40 à 45 ans en moyenne aujourd'hui), accélérer les réseaux et tangentiels (prolongement lignes 8, 12, 4 et 11, Éole, dé-saturation de la 13, etc.)... Tels sont les objectifs à atteindre. La rocade Arc Express, inscrite au Plan avec l'État depuis 2007, bénéficie d'une antériorité. C'est un projet démocratique, basé sur l'efficacité et l'honnêteté. Tout autre projet peut s'y adjoindre, mais « en complémentarité ».

### *Un mot du projet « Orbival »*

---

**Christian Favier** confirme que le Val-de-Marne est mobilisé depuis des années sur le sujet, car le département a trop longtemps pâti de l'absence de liaisons de banlieue à banlieue ; c'est pourquoi il affiche le plus fort taux d'utilisation de véhicules particuliers en petite couronne. *Orbival* est un projet bâti en concertation étroite avec les élus, milieux associatifs, économiques, universitaires et a reçu le soutien de dizaines de milliers d'utilisateurs. Cette réflexion antérieure et collégiale est reprise par les deux projets, ce dont on peut se réjouir. L'association Orbival prône la complémentarité et souhaite

deux rocade : une en proche couronne via Val-de-Fontenay, et une en plus large couronne passant par Noisy-le-Grand, puis Montfermeil / Clichy / Sevran. Il n'en faut pas moins pour rattraper le retard de desserte à l'Est. Ce métro de rocade doit de plus être maillé avec toutes les lignes existantes pour être vraiment efficace : les connexions au niveau de Villejuif\_Louis-Aragon (terminus L7) ou encore au démarrage du T7 vers Athys-Mons ne peuvent être optionnelles, pas plus que le raccord à la branche Boissy-Saint-Léger du RER A au niveau de Saint-Maur / Créteil. Quant au prolongement de la 14 vers Orly, l'argument de rapidité n'est pas suffisant, mais il faut penser à la bonne desserte des populations et prévoir donc deux gares supplémentaires : c'est ce que demandent les maires des communes concernées. Pour conclure, Christian Favier souhaite que les premiers travaux démarrent concrètement dès 2013 dans le Val-de-Marne.

### *Débat avec le public*

---

*Il ressort des échanges avec le public les principaux éléments suivants :*

#### ➤ **D'abord des considérations financières**

*Nombre d'intervenants se sont inquiétés des modalités de financement des projets et, par suite, de leur réelle faisabilité. La faillite publique est proche, Jacques Attali l'a récemment déclaré. Les Français sont exsangues et ne peuvent supporter d'impôts supplémentaires. Or, les ressources attendues – foncières notamment – ne seront pas suffisantes. Qui va supporter ces grands travaux, et les coûts d'exploitation à terme, dans un contexte de désengagement de l'État ? Les usagers ? Les collectivités ? Et si le projet Grand Paris est choisi, que va-t-il advenir du Plan de mobilisation ? Quid alors de la rénovation des installations existantes ?*

**Marc Véron** est formel quant à l'étanchéité entre les sources de financement : de par la loi, la SGP porte seule le coût des investissements et est responsable du remboursement des emprunts jusqu'à extinction de la dette. En aucun cas cela viendra grever le budget du STIF, ni du Plan de mobilisation. **Jean-Paul Huchon** aimerait pouvoir croire en cette « certitude » de vases non-communicants. Il ajoute que si l'État est en faillite, les collectivités ne le sont pas et sont même notées « AAA » par les organismes compétents, ce qui leur ouvre des possibilités de financement colossales.

Sur la question des coûts d'exploitation, **Sophie Mougard** précise qu'à l'horizon 2020, ce sont 700 à 750 millions d'euros supplémentaires qu'il faudra financer chaque année pour la concrétisation du Plan de mobilisation, sans compter les apports du projet Grand Paris. L'ensemble des bénéficiaires devra donc contribuer : les usagers via une augmentation tarifaire, les employeurs via le « versement transport » et les collectivités via l'abondement au budget du STIF. Il faudrait aussi envisager un retour de fonds vers la région, via le FARIF, aujourd'hui détourné par l'État, estime **Laurence Cohen**.

**Marc Véron** cite en outre le rapport de Gilles Carrez qui explore deux pistes en matière d'exploitation : la tarification, mais aussi la productivité des opérateurs. Au titre de la contribution commerciale comme de la productivité, il insiste sur ce deuxième critère.

*Quant à la question de la rénovation des installations actuelles, et au-delà du souci exprimé par les Franciliens que les gares et matériels actuels fonctionnent bien, un intervenant porte-parole de trois associations d'usagers des transports va jusqu'à déclarer que le seul projet économiquement défendable serait la réhabilitation des rocades ferrées existantes en grande et petite couronne plutôt que ces deux projets.*

#### ➤ **Des interrogations sur les tracés, les gares...**

- *De l'utilité de la ligne verte du Grand-Paris : représentant près de 50 % des investissements, est-elle vraiment justifiée, vu le nombre de voyageurs prévu ? Ne vaudrait-il pas mieux envisager un tramway vers Saclay ?* Sur ce point, **Didier Bense** rappelle que c'est la ligne la plus longue, dont le budget englobe tous les frais d'infrastructures entre Saint-Denis Pleyel et Roissy-CDG. Et l'on table sur 400 000 à 500 000 voyageurs par jour, soit une fréquentation équivalente à celle du RER C. **Jean-Paul Huchon** y voit cependant un certain « gâchis d'argent » en l'état des prévisions de trafic.

- *De la nécessité d'une interconnexion avec le RER A au Sud-est : comment le projet Grand Paris a-t-il pu négliger ce point ?...*

- *Créteil veut sa gare à l'Échat, Bagneux sa gare en centre-ville et non pas à ses extrémités...*

- *Par contre, la directrice de cabinet de la ville de Saint-Maur des Fossés déclare ne pas vouloir d'une gare supplémentaire pour des raisons historiques, craignant les désastres de la densification urbaine non-maîtrisée et une baisse de qualité de vie. Elle demande que « les voix de chaque commune soient respectées ».*

#### ➤ **Des questions techniques et liées au phasage des travaux**

- *Quel possible calendrier de réalisation ?* **Marc Véron** rappelle qu'une fois la synthèse restituée, la SGP aura 2 mois pour rendre ses décisions argumentées, eu égard aux avis qui auront émergé au cours des débats. Tels sont les termes de la loi. Le Conseil d'État statuera ensuite sur les tracés et emplacements des gares, qu'il appréciera par rapprochement entre la synthèse remise et la

décision de la SGP. Quant au planning des travaux, cela dépend de deux considérations : il faut anticiper une série d'opérations, notamment toutes les études d'enquête publique, et intervenir à plusieurs endroits à la fois, et non pas sur un seul segment du tracé. La réalisation sera le fruit d'un travail en commun avec ceux qui auront en charge l'exploitation, et pas le seul fait de l'ingénieur. La ligne proposée à l'Est est notamment le fait d'un choix politique fort : si l'on veut que le projet Grand Paris s'épanouisse dans sa totalité, on ne peut le faire sous la menace d'explosion sociale ; il faut donc désenclaver ces villes et quartiers oubliés à tout prix. **Jean-François Hélas** estime quant à lui qu'il y a « du bon et du mauvais phasage » : le mauvais est celui que subit le STIF depuis un moment, c.-à-d. le découpage des travaux à l'aune de la raréfaction des crédits de l'État : ceci allonge les délais et augmente les coûts. Le bon phasage en matière de transport nécessite de définir des tranches fonctionnelles, de travailler par arcs complets.

- *À propos des choix technologiques, Jean-François Hélas* confirme la préférence du fer par rapport au pneu, pour des raisons de coûts d'investissements initiaux et de consommation énergétique, ainsi que le choix d'un matériel moderne, dans un souci d'homogénéisation et d'alignement sur les standards mondiaux ; d'où la proposition de rames de 2,80 m de large – gabarit du RER actuel – qui augmentent la régularité, la fluidité et la capacité globale des lignes.

➤ **Ces projets s'adressent-ils aux mêmes personnes ? Opposition vs complémentarité ?**

*Un intervenant se demande si l'on n'a pas au fond affaire à deux projets de nature vraiment différente : un métro desservant surtout des zones d'habitation, à l'usage du « citoyen lambda », avec des gares rapprochées ; et un métro « pour riches et/ou hommes d'affaires », plus rapide, avec des gares éloignées. Christian Garcia* estime dangereux d'opposer ainsi des projets complémentaires et invite à bien étudier la desserte que proposent les tracés du Grand Paris. **Claire-Hélène Coux** insiste sur l'ambition plus vaste du Grand Paris, sans l'opposer à celle d'Arc Express, et **Jean-François Hélas** se réjouit des convergences sur les tracés Sud et Sud-Est, mais convient que l'irrigation est privilégiée dans un cas (19 à 21 stations), et la vitesse dans l'autre (11 à 12 stations).

➤ **Divers... Vers une vision solidaire...**

- *Accès des personnes à mobilité réduite : comment articuler ces nouveaux projets avec l'obligation que pose la loi de 2005 de rendre l'existant accessible aux personnes handicapées ? Claire-Hélène Coux* rassure : cet impératif sera bien évidemment respecté.
- *Interface avec les cyclistes : Laurence Debrincat* retient avec intérêt cette remarque qui n'est pas anecdotique. Elle plaide pour une mobilité globale et alternative, qui inclut la marche et le vélo. Les installations dans les gares sont d'ailleurs conçues dans ce sens (stationnements sécurisés).
- *Retenons enfin ce témoignage d'une habitante de la banlieue Sud qui, constatant le peu de stations prévues dans le Nord, sur le département de Seine-Saint-Denis, et bien qu'étant moins concernée par ce secteur, s'en étonne et appelle à une « vision plus solidaire de notre métropole » !*

*Mot de conclusion de la SGP*

---

**André Santini** plaide une nouvelle fois pour la complémentarité des projets, estimant qu'on est aujourd'hui « condamné à réussir » ; aucun argument financier ne doit nous en dissuader. Il faut « tout faire », sans retomber dans des logiques de phasage trop coûteuses... une idée qui progresse bien. La SGP estime que les deux projets et équipes associées sont tous deux respectables et peuvent cheminer ensemble, dans une perspective unique de bien public, au service des concitoyens.

*Mot de conclusion du STIF*

---

**Jean-Paul Huchon** remercie tous ceux qui ont pris part activement à ce 3<sup>e</sup> débat commun. Si l'esprit des deux projets diffère, il ne faut pas les opposer. Desservir les centres de développement économique et les zones d'habitation sont deux ambitions nobles et compatibles. Il engage à ne pas sacrifier les objectifs d'amélioration de l'existant à des projets qui dépasseraient nos capacités de financement et qui, sans un certain phasage, ne sont pas réalisables. L'arc Sud demeure la priorité, puis l'arc Nord, enfin l'Est et en dernier recours seulement, l'Ouest. Il ne doute pas qu'une solution commune verra le jour, en tout état de cause pas au détriment du Plan de mobilisation qui concerne le quotidien de tous les Franciliens. Les questions de financement se jouent actuellement au Sénat et à l'Assemblée nationale : ces décisions politiques sont nécessaires. Le projet final sera « beau et utile ».

**Jean-Luc Mathieu** clôt la réunion en rappelant que les maîtres d'ouvrage répondront par écrit aux questions qui n'ont pu être prises en compte au cours du débat de ce soir et en invitant à consulter les sites internet pour toutes informations utiles, notamment le planning des réunions à venir.