

26 OCTOBRE 2010

REUNION DE PROXIMITE A ROISSY-EN-FRANCE/VILLEPINTE

Type de réunion :	Réunion de proximité
Date de la réunion :	26 octobre 2010
Lieu de la réunion :	Roissy-en-France / Villepinte

Introduction et rappel du cadre législatif

André Toulouse, maire de Roissy-en-France, ouvre la séance avec quelques mots d'accueil précisant que le secteur vient de connaître l'enquête Roissy Picardie qui n'a pas laissé que de bons souvenirs. Il souhaite cependant que tous participent sereinement à ce débat autour d'un projet porteur d'espoir et qui récompense, après un bien trop long oubli, 20 années d'efforts des élus locaux. **Henri Watissee**, président de séance et membre de la CPDP « Réseaux de transport du grand Paris », remercie monsieur le maire de Roissy-en-France qui accueille très confortablement le débat de ce soir et se réjouit de voir une assistance très nombreuse, meilleur moyen d'enrichir un débat de ce type. Il rappelle les fondements législatifs et les objectifs de ce débat puis qu'à ce jour, il y a eu sur le site internet où ont été publiés 253 questions, 127 avis, 9 contributions et 21 cahiers d'acteurs, 49 919 visites. Quelques autres réunions seront organisées autour du pôle de Roissy à *Clichy Montfermeil* (le 23 novembre), *Sevran Livry-Gargan* (le 25 novembre), *Villiers-le-Bel* (le 2 décembre), *Sannois* (le 7 décembre), *Gonesse* (le 9 décembre), *Aulnay-Sous-Bois* (le 13 décembre) et au Blanc Mesnil (le 26 janvier).

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

Brigitte Grégoire est particulièrement heureuse de présenter ce projet dans un territoire relié non pas à deux ou trois grandes villes, mais, en temps que hub européen d'importance, à 470 ! Elle précise que le projet du Grand Paris en matière de transport est de créer un métro circulant sur un réseau en deux rocares armaturées sur une épine dorsale, formé de 3 lignes d'une longueur de 155 km et de 40 gares nouvelles, qui pourra accueillir à terme 3 millions de voyageurs par jour et sur lequel on circulera à grande vitesse puisque la vitesse commerciale moyenne prévue est de 65 km/h. La ligne rouge, répondant notamment aux préoccupations des Franciliens qui ont des difficultés à se déplacer de banlieue à banlieue en première couronne sera fortement maillée avec le métro, les RER et les lignes franciliennes existantes. Longue de 60 km et ponctuée de 23 gares, elle devrait accueillir un trafic estimé entre 600 000 et un million de voyages. La ligne verte, en couronne plus éloignée, sera interconnectée avec des lignes de RER et de Transilien, et longue de 75 km avec 16 gares, pour accueillir 400 à 500 000 voyageurs. Elle reliera les aéroports de Roissy, du Bourget et d'Orly, en passant par la Défense et l'Ouest parisien. La ligne bleue reliera plus directement les aéroports en passant par le cœur de Paris. Les gares sont des « gares de demain », permettant la jonction de divers modes de transports, collectifs, mais aussi individuels – comme la bicyclette, moyen de rabattement de plus en plus usité – et proposant des espaces de vie au sein de la ville fournissant des services aux voyageurs, mais aussi aux habitants des quartiers concernés.

À Roissy-en-France/Villepinte, sur un territoire d'envergure nationale et internationale, qui couvre trois départements, les pôles de Roissy, Cœur de Roissy, Plaine de France et dont la croissance est contrainte du fait de la proximité de l'aéroport – sixième aéroport mondial, second aéroport passager en Europe et premier aéroport de fret au monde –, le projet du Grand Paris apporte des liaisons fortes entre les aéroports – qu'on pourra rallier en 54' au lieu de 1 h 15 actuellement –, les zones de projets alentour, mais également le parc d'exposition. Il déchargera les réseaux existants et le notamment le réseau viaire particulièrement utilisé puisque 90 % des salariés doivent utiliser leur voiture – notamment parce que 75 % d'entre eux travaillent en horaires décalés – et que seuls 15 % des passagers aériens utilisent les transports collectifs. Le métro s'articulera bien sûr sur les projets de transport existants : le barreau de Gonesse et le boulevard du Parisi avec trois stations communes sur les lignes bleue et verte, et une station éventuelle à Gonesse dont la pertinence fait à ce jour l'objet d'une étude pilotée par les collectivités territoriales. L'ouverture d'une station à Clichy Montfermeil ouvre toute l'Île-de-France à cette population actuellement particulièrement enclavée, et, si la Gare de Roissy est inévitable, son emplacement sur le territoire de l'aéroport a été décidé en étroite collaboration avec ADP alors qu'une seconde gare pourrait être implantée pour desservir Roissy pôle et le futur Terminal 4.

Débat avec la salle

➤ **Le Grand Paris, un pari perdu pour le Val-d'Oise et les bassins d'habitation de Seine-et-Marne ?**

Certains territoires se sentent oubliés malgré leur proximité avec des zones de développement, leur potentiel et leur dynamisme ; les voies multiples du développement ne semblant pas toutes considérées par le projet.

Jean-Claude Marcus estime qu'à l'exception de la plateforme de l'aéroport de Roissy, le projet ignore complètement le Val d'Oise. **Dominique Gillot** ajoute que si on peut se réjouir qu'une partie du Val d'Oise jusqu'ici oubliée semble au cœur des préoccupations du maître d'ouvrage, il ne faudrait pas, pour autant, isoler cette population du reste du Val-d'Oise, territoire riche de sa diversité et en voie d'urbanisation. **Marie Cazein**, habitante de Fosses, constate que ce projet ne règlera pas le problème de la vitesse de déplacement dans le Val Est et Val Nord déjà très engorgés ; alors que pour **M. Pupponi**, il serait paradoxal que le Val d'Oise soit le seul département à être traversé par le tracé sans bénéficier d'aucune gare. **Bernard Corneille**, conseiller général de Seine-et-Marne, rappelle l'importance de l'amélioration de l'existant et du plan de mobilisation avec notamment une nécessaire modernisation des RER. Il ajoute que si Roissy est en grande partie en Seine-et-Marne, et que le foncier qui permettrait son développement est en Seine-et-Marne, le bassin de vie du département est ignoré par le projet. La Seine-et-Marne continue donc de tourner le dos à l'aéroport. **Bernard Rigault** reprend les critiques et angoisses du 95 ; en les amplifiant, ils valent aussi pour la Seine-et-Marne.

Didier Bense confirme alors que le tracé ne peut répondre à toutes les problématiques, mais qu'il a tout de même quelques vertus notamment celle de faciliter les déplacements de banlieue à banlieue et d'accompagner le développement de certaines zones sachant qu'il n'y a pas de rocade beaucoup plus au nord, car un projet de liaison en tram-train est-ouest au nord de la région dit de « tangentielle nord » préexiste. Quant aux bassins de vie, le Grand Paris propose – contrairement à d'autres projets –, une boucle relativement éloignée passant par des zones moins denses que Paris intramuros et la toute proche banlieue. Enfin, il ajoute qu'il n'y a fondamentalement pas de perdants avec le Grand Paris même si certaines zones bénéficieront plus particulièrement des choix faits.

➤ **Le développement durable, l'écologie, la qualité de vie au quotidien... Des problématiques qui mobilisent**

Une réunion thématique portera, le 3 décembre prochain, sur l'environnement et la qualité de vie et sera l'occasion de traiter en détail ces questions.

Jean-Claude Marcus regrette que, dérogeant au principe d'équité territoriale, le projet engloutisse largement les marges de manœuvre de l'État, annulant toute possibilité de renforcer un réseau existant saturé, de le compléter de liaisons transversales et gelant également tous les autres projets de développement, par exemple ceux liés à l'utilisation des gisements de matières fermentescibles qui ne trouveront pas de financements. Le projet accroîtra les inégalités sociales et environnementales en sacrifiant des milliers d'hectares de terres cultivées et en continuant à augmenter la distance entre l'emploi et l'habitat. La consommation d'énergie sera redoutable et l'électricité de toute évidence nucléaire... Le Grand Paris est donc un projet fait pour les actionnaires des grandes sociétés du BTP, du nucléaire et du pétrole ; et comme rien n'est prévu ni pour les marchandises ni pour les déchets, le lobby du camionnage sera lui aussi servi.

Laurence Castel, en charge du développement durable et des questions agricoles au sein de la SGP, précise que le projet a été conçu comme un projet de développement durable avec de réelles originalités que sont l'évaluation stratégique environnementale qui recense l'intégralité des impacts sur l'air, l'eau, le sol, le sous-sol, etc., mais aussi la préoccupation de l'évacuation des déblais et l'étude de la possible valorisation des matières excavées - gypse et marnes calcaires seront ainsi utilisés au lieu d'être jetés. **Didier Bense** ajoute que le fret n'est pas absent de la réflexion, mais que la SGP n'est pas en charge de piloter le schéma directeur du fret. Les prérequis techniques sont analysés pour prévoir cette possibilité même si, à ce jour, aucune expérience de fret dans le métro n'a été un succès. La logistique urbaine doit cependant évidemment être pensée.

Daniel Cariani citoyen, relaye les inquiétudes des écologistes du Val d'Oise sur ce projet qui semble inadapté et dépassé et ne pas répondre aux questions fondamentales sur les transports existants, les urgences, les moyens de transport préférés de franciliens et même, sur le projet de société auquel aspirent les Franciliens. Il estime d'ailleurs irréalistes les projections de croissance économique et démographique très optimistes alors qu'aujourd'hui les Franciliens sont nombreux à rêver quitter la région pour chercher une meilleure qualité de vie en province. **Brigitte Grégoire** précise à cet égard que le grand Paris souhaite lutter contre l'étalement urbain en proposant une densification autour de 40 gares avec des moyens fixés par des contrats signés entre l'état et les collectivités.

Lahcen Essaid, habitant de Villepinte, dans un secteur pavillonnaire mal desservi, rappelle que les infrastructures lourdes de transport fracturent des territoires qui continuent à ne pouvoir être

parcourus qu'avec des solutions de transport individuelles. Quelles mesures financières la SGP prendra-t-elle pour aider les collectivités à accompagner son projet, en optimiser le potentiel et en réduire les nuisances ? **Didier Bense** répond que la compétence de la société du Grand Paris a des limites et **Nicole Pouilly** ajoute que l'arrivée d'une gare dans un secteur conduira inévitablement à réaménager les réseaux de rabattement, et notamment les réseaux de bus.

Viviane Gris rappelle ensuite que le territoire du grand Roissy est un des plus dynamiques en matière de création d'emploi alors qu'il y règne un taux de chômage des plus élevés. Est-il prévu d'inclure des clauses d'insertion dans la mise en œuvre des marchés comme cela a pu se faire lors de la construction du stade de France ? **Nicole Pouilly** souligne à cette occasion que la construction d'un équipement de ce type génère 15000 emplois pendant 15 ans, l'apport économique est donc loin d'être négligeable. Quant aux clauses d'insertion, elles sont une pratique désormais courante.

➤ **Quels financements et incidences sur les autres projets de la région voire du pays**

Les interrogations sur le financement et l'éventuelle cannibalisation financière des autres projets en cours sont nombreuses et notamment exprimées par **Nelly Roland Iriberry** qui s'étonne du faible nombre de pages du rapport consacrées au financement et doute que la dynamique libérale du marché sur laquelle compte le MO ne suffise à porter le financement de tout le projet. **Daniel Cariani** estime quant à lui que ces dépenses démesurées léseront aussi le reste de la France en matière de financement public. **Didier Bense** rappelle alors qu'une réunion spécifique abordera ces questions le 5 janvier, une fois le résultat du vote de la loi de finances connu. Pour autant, il ajoute que l'étanchéité des financements est garantie par la loi et qu'à raisonner à richesse constante on peut évidemment considérer que ce qui financera le Grand Paris ou le projet Arc Express serait retiré aux autres projets. La dynamique engagée a cependant pour objectif d'accroître la richesse globale de la région.

➤ **Quelques sites spécifiques**

Certains lieux – Roissy, Villepinte, Gonesse – sont mis en exergue ainsi que les problématiques particulières que l'assemblée semble avoir à cœur de soumettre à la société du Grand Paris.

- **Une gare à Gonesse qui ne doit pas rester « optionnelle »**

Une conviction forte s'exprime par diverses voix : la gare à Gonesse n'a pas été prévue dans le projet initial, elle est devenue optionnelle et semble aujourd'hui indispensable. Pour approfondir la question, une réunion spécifique est prévue le 9 décembre. **Dominique Gillot**, souhaite ainsi savoir quelles justifications pourraient conduire à choisir de faire la gare à Gonesse. **M. Pupponi** indique que la puissance publique francilienne ne peut pas imaginer développer son territoire en passant encore une fois à côté de bassins de population importants et oubliés depuis une cinquantaine d'années et argue que la plateforme aéroportuaire de Roissy empêche le développement des territoires de proximité par les nuisances considérables qu'elle cause et qui doivent donc être, au moins en partie, compensées d'autant que, les investisseurs intéressés par la région ne viendront pas s'il n'y a pas de réseau de transport performant. **Jean-Pierre Blazy**, maire de Gonesse, renvoie au cahier d'acteur et rappelle qu'il y a nécessité de trouver comment articuler le projet de métro automatique avec Arc Express, en soulignant que Gonesse est un réel réservoir de ressources foncières pour la métropole. **Didier Vaillant** insiste, car le territoire ne peut pas se penser sans l'irrigation du pourtour de Roissy. Les villes nouvelles ont été créées sans infrastructures de transport, il est temps d'y remédier et de relier les bassins d'emploi et d'habitat parfois distants d'à peine quelques kilomètres, mais qui ne peuvent être reliés en transport en commun qu'en passant par Paris. **Didier Bense** est heureux de ces interventions qui montrent bien les enjeux d'un projet comme le Grand Paris qui tente de favoriser le développement du territoire, en articulant objectifs de transport, investissements privés et publics... La proposition d'une gare optionnelle à Gonesse est bien le signe que le discours des développeurs a été entendu, mais le Grand Paris ne peut bien sûr pas tout résoudre et corriger toutes les inégalités. Il ajoute qu'un lieu de réflexion et d'échange sur ce sujet existe d'ores et déjà au sein du Grand Roissy. **Dominique Christiaens**, habitante de Gonesse, demandant à connaître le tracé et l'emplacement de la gare autour de l'aéroport du Bourget, **Nicole Pouilly** répond que deux lignes passent par le Bourget s'interconnectant dans la gare du RER qui deviendra multimodale. Le tracé suit quant à lui la nationale 17 dans le triangle de Gonesse, en sous terrain, **Didier Bense** précisant que l'utilisation de tunneliers limitera les dérangements puisqu'il ne faut qu'un point d'accès pour cette formidable machine.

- **Roissy, la porte d'entrée de l'Île-de-France... dont beaucoup aimeraient avoir la clé**

Le député-maire de Sarcelles rappelle que si la plateforme aéroportuaire de Roissy est un poumon économique évident, tout n'y est pas idyllique. Des centaines de milliers d'emplois jouxtent des centaines de milliers de chômeurs. Le développement n'a pas servi la proximité et a entraîné beaucoup de nuisances. **André Toulouse** précise que l'aéroport souffre depuis toujours d'une infrastructure d'accès insuffisante pour 60 millions de passagers et 90 000 emplois sur place hors

zones d'activité. La paralysie au sol est imminente et serait une catastrophe. Les acteurs locaux se sont donc mobilisés pour trouver des solutions, le métro ne pouvant pas se contenter de résorber un trop-plein déjà existant ! **Bernard Cathelain**, directeur adjoint d'ADP insiste sur le fait que Roissy ne bénéficie pas d'une desserte efficace de la capitale contrairement à ses concurrents européens et mondiaux. Le handicap est fort et la correction s'impose. **Jean-Claude Marcus** signale également qu'en améliorant la desserte de l'aéroport, on induit un développement de celui-ci et de toutes les nuisances afférentes. **Thomas Lermosiaux**, salarié de l'aéroport, s'interroge quant à lui sur le CDG express, avant de rappeler que la surface de la plateforme est équivalente à la rive gauche parisienne. Comment ne pas songer à la desservir notamment avec une gare pour le fret ?

Didier Bense répond que CDG express dépend de l'aboutissement des discussions actuellement en cours entre un groupement privé et l'État et précise que ce projet s'adresse à un public vraisemblablement prêt à payer plus de 20 euros son trajet rapide et qualitatif vers le centre de Paris là où le Grand Paris s'adresse au plus grand nombre et notamment à ceux qui utilisent les transports au quotidien. Quant à la desserte de la zone de fret, il n'est pas certain que cela se réglera par une gare d'autant que les contraintes d'insertion dans l'aérogare sont fortes.

Bernard Cathelain souhaitant que soit prévu de traiter correctement les spécificités des voyageurs aériens, **Didier Bense** convient que cela mérite attention, mais conduit à des investissements importants notamment si l'on veut permettre de charger des bagages préenregistrés en toute sécurité. À ce jour aucune étude dans ce sens n'est engagée sachant qu'il faudrait, le cas échéant, de toute façon, commencer par discuter avec les professionnels de la définition de ces services.

Bernard Rigault indique que s'impose également de traiter correctement les interconnexions et les barreaux de rabattement, car s'arrêter dans Roissy, dans un aéroport déjà saturé, ne réglera pas le problème des zones où la réserve foncière existe encore. **Christian Charlet** plaide alors en faveur du prolongement de la ligne du métro automatique au-delà de l'enceinte de l'aéroport, vers Le Mesnil.

Didier Bense note cette demande – assortie part ailleurs d'une proposition d'y installer une gare atelier particulièrement pertinente en fin de ligne –, mais précise que le nombre de gares nouvelles considérées comme indispensables par les acteurs se révèle d'ores et déjà fort important. Les choix se feront à partir d'une vue d'ensemble, après la fin du débat public, dans l'esprit de préserver un réseau de liaison régionale rapide, et ce, en restant dans l'enveloppe budgétaire prévue.

- **Villepinte ou « le RER B clairement insuffisant »**

Jean-Yves Durance souligne l'importance de l'équipement de Villepinte qui vient soutenir la première position de Paris au niveau mondial en matière de surface d'exposition, mais souffre d'un RER B dont la capacité est insuffisante pour les habitants, les salariés, mais aussi les visiteurs nationaux et internationaux. La gare sera-t-elle bien au centre de ce centre, à l'emplacement de l'actuelle gare du RER ? **Didier Bense** confirme que le Grand Paris triple la capacité de la desserte et que sont à l'étude plusieurs solutions pour la gare, l'une au cœur du parc qui introduirait une nouvelle – et peut-être inutile ? – interconnexion de la ligne de métro automatique avec le RER B ; et une autre plus au Nord. *Divers témoignages concordent pour dire que la gare doit absolument être située au centre du site et permettre de relier les lignes existantes afin qu'elle puisse réellement remplir son rôle socio-économique.* **Marina Jestin** espère que le Grand Paris pourra également résoudre la question de la continuité de service. Aujourd'hui certains salons refusent de s'installer à Villepinte pour ne pas prendre de risque à cet égard, mais si le métro automatique apporte fiabilité et flexibilité, pour **Didier Bense** la continuité de service ne peut résulter que d'un dialogue social construit.

➤ **Le phasage**

Interrogé à plusieurs reprises sur le calendrier de mise en œuvre, notamment par **Yanick Paternotte** qui rappelle que si les ports étaient les portes d'entrée vers les villes monde, ce rôle revient aujourd'hui aux aéroports, ce qui implique que le phasage du métro doit commencer par la boucle de l'aéroport, **Didier Bense** répond que la mise en œuvre du projet dépendra des capacités financières de la société du Grand Paris, et que le calendrier sera déterminé globalement, ajoutant qu'il sera vraisemblablement commencé par le tronçon sur lequel le consensus aura été le plus large.

Puis, **Henri Watissee** rappelle en conclusion qu'il y a d'autres réunions autour du pôle et que des questions peuvent être formulées par écrit sur le site. Il y sera répondu.