

25 NOVEMBRE 2010

COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE PROXIMITE DE SEVRAN / LIVRY-GARGAN

Type de réunion :	Réunion de proximité
Date de la réunion :	25 novembre 2010
Lieu de la réunion :	Sevrans / Livry-Gargan

Introduction et rappel du cadre législatif

Stéphane Gatignon, maire de Sevrans accueille les participants et la CNDP, afin de présenter des projets structurants pour l'avenir de Sevrans, de Livry-Gargan et des communes alentour. **Henri Watisee** rappelle les objectifs et les fondements législatifs du débat public.

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

Projection d'un film.

Nadir Bentouta, le représentant du MO, rappelle que 64 % des trajets *intra-muros* sont effectués grâce aux transports collectifs. Cette part chute à 21 % pour la Seine-Saint-Denis et à 10 % pour les trajets internes à la grande couronne. Pour faciliter les déplacements de banlieue à banlieue, le Grand Paris prévoit un métro souterrain de rocade, automatique, rapide (65 km/h en moyenne) et d'une longueur totale de 155 km, offrant une quarantaine de gares nouvelles pour une capacité de 3 millions de passagers/jour à terme. Les gares et les rames seront confortables et accessibles à tous. L'intervalle séparant les trains sera modulable jusqu'à un minimum de 85 secondes. Le métro sera sécurisé grâce aux portes palières. Ses gares seront des lieux urbains de développement et d'échanges multimodaux proposant services, parkings-relais, dépose-minute, autopartage, etc. Sa ligne rouge part de La Défense et assure un maillage fin grâce à 6 gares nouvelles en Seine-Saint-Denis et à des correspondances permettant d'atteindre les bassins d'emploi du Bourget et de Roissy. Elle établit une liaison rapide vers Clichy, Sevrans, Montfermeil, Chelles, puis suit le tracé d'Orbival. Elle est en correspondance avec les liaisons ferrées actuelles ou en projet et les futures lignes verte et bleue au Nord. Les gains de temps seront importants : de Noisy-Champs au Bourget, le trajet durera par exemple 20 min (contre 72 à ce jour). La ligne verte relie les aéroports de Roissy, du Bourget et d'Orly, et dessert La Défense, Versailles, Saclay et Massy. La ligne bleue prolongera la ligne 14 jusqu'à Orly, Le Bourget et Roissy en passant par le centre de Paris. Ce métro soulagera les radiales de 10 % à 15 %, car 85 % de ses gares seront en correspondance. Il soutiendra l'attractivité internationale de la région, où 8 pôles économiques ont été identifiés, dont 5 en Seine-Saint-Denis. Le projet a bénéficié d'une évaluation stratégique environnementale exhaustive prise en compte très en amont. Le Grand Paris répond aux besoins franciliens d'aujourd'hui et de demain, et jouera un fort rôle social, notamment en favorisant la rénovation urbaine.

Les trois lignes desservent la Seine-Saint-Denis grâce à 11 gares nouvelles. Le pôle Est de la Seine-Saint-Denis compte 240 000 habitants, dont les grands quartiers d'habitat social de Clichy-sous-Bois, Montfermeil, Sevrans, Aulnay et du Blanc-Mesnil. Aujourd'hui, 80 % de Sevransais et des Livryens utilisent la voiture pour se rendre à leur travail, mais 77 % d'entre eux utilisent les transports en commun pour rejoindre Paris. Le Grand Paris facilitera les trajets vers le Val-de-Marne et les Hauts-de-Seine. La ligne rouge est en correspondance avec les lignes existantes ou en projet qui, dans le cadre du CEPR 2007-2013, répondent aux besoins à court terme, mais qui ne comprennent aucune liaison de rocade hormis le T4. Les réseaux de bus seront revus en fonction de ces nouvelles gares, qui deviendront aussi les portes d'entrée de l'Ile-de-France et relieront directement les pôles universitaires, d'emploi, d'habitat et de développement de l'Est parisien. L'université de Villetaneuse sera par exemple accessible depuis Sevrans en 28 min, contre une heure à ce jour. Les centaines de milliers d'emplois des pôles de Roissy, Paris, Villepinte, Marne-La-Vallée et La Défense seront désormais accessibles de façon rapide et fiable depuis les deux gares de Sevrans. Un programme de renouvellement urbain des quartiers des Beaudottes, Rougemont et Montceuleux Pont-Blanc est en cours, tandis que le centre commercial Beau-Sevrans deviendra un pôle de vie et qu'un centre départemental de formation de jeunes footballeurs amateurs sera installé sur les terrains Montceuleux. Le territoire prévoit de valoriser la biodiversité des bois de Bondy et de Bernouille et du canal de l'Ourcq. Un projet d'Arc Vert suivant la ligne rouge a ainsi été présenté le 18 octobre 2010 aux élus de Sevrans, Aulnay, Livry, Clichy et Montfermeil par leurs 5 maires, qui envisagent de négocier un Contrat de développement territorial (CDT) commun en ce sens. Deux gares sont envisagées : Sevrans-Livry et Sevrans-Beaudottes. Cette seconde reste en option, mais pourrait accompagner le renouvellement de ce quartier. Ce projet nécessitera un investissement de 21 à 23,5 milliards d'euros selon les options. Après le débat public, la SGP devra proposer un schéma d'ensemble avant juin 2011 ; puis, durant 18 mois, la concertation et les enquêtes publiques permettront la conception fine des ouvrages. Le réseau sera mis en service de 2018 à 2023, puis remis au STIF.

Débat avec la salle

➤ **Un tracé très bien accueilli, mais une demande forte des deux gares à Sevrans**

Tous les élus locaux ont exprimé leur vive approbation du projet et rappelé la rude bataille qui a été nécessaire pour défendre ce tracé. Ils ont été rejoints par d'autres acteurs pour défendre la gare de Sevrans-Beaudottes, indispensable pour mailler le territoire, pour desservir Villepinte, Roissy et la Seine-et-Marne. Par ailleurs, comment tenir compte des particularités du sous-sol de Sevrans ?

Michèle Simonnin a appris que Livry-Gargan, Aulnay, Clichy, Sevrans et Montfermeil entendent préparer un CDT commun : de quoi s'agit-il ? Y a-t-il un rapport avec les zones où la SGP pourra préempter ? Pourquoi avoir créé la SGP ? Est-ce une façon de préparer un PPP, c'est-à-dire une privatisation, alors qu'un récent rapport de la Cour des comptes a dénigré la SNCF et la RATP ?

Marc Véron, représentant le MO, explique que la SGP a besoin d'emprises pour construire son métro, qui sera surtout souterrain, mais aussi de terrains de surface pour les gares et les cheminées d'évacuation. La loi du 3 juin 2010 institue la possibilité, pour les communes d'accueil des gares et les communes adjacentes, de conclure librement des CDT, durant les 18 mois suivant l'adoption du décret définissant le tracé et les gares par le Conseil d'État, en juin 2011. Ces outils nouveaux (de contenu et de durée libres), pourront porter sur l'aménagement, le logement, la mixité sociale, les transports de surface, etc. La SGP a été créée spécifiquement pour mettre en œuvre ce métro automatique, projet d'intérêt national visant à rattraper le retard pris depuis 20 ans, et à préparer l'avenir. **Florence Castel** rappelle que l'évaluation stratégique environnementale a permis d'anticiper les contraintes liées aux sous-sols de gypse (qui se dissout). Les tunneliers apporteront les soutènements au fil du chantier et le tracé est assez profond pour que les précautions à prendre pour cause de présence d'argiles vertes en surface ne s'appliquent pas.

Stéphane Blanchet, maire adjoint de Sevrans, estime que l'État doit s'engager de façon plus massive dans le financement afin d'éviter que le financement de l'opération ne soit réalisé en s'appuyant sur les opérations immobilières autour des gares. La tarification devra permettre à tous d'accéder à ce nouveau métro. **Jean-François Baillon**, Vice-Président de Plaine de France, salue le projet des 5 maires (voir ci-dessus). La ligne rouge aurait pu être prolongée jusqu'au Parc des Expositions ; mais il existe surtout des interrogations sur les financements, car les 4 milliards débloqués par l'État seront insuffisants, alors qu'il aurait pu être fait appel à l'ANRU ou aux fonds européens, et aux fonds d'un Plan Banlieue qui aurait été réellement ambitieux. Il soutient le principe de la tarification en zone unique et note que la loi accorde d'importants des pouvoirs à la SGP face à des élus redoutent d'être dessaisis de leurs compétences, donc de leurs initiatives locales.

Marc Véron craint que le débat parlementaire n'exclue du projet de Loi de Finances toutes les dispositions qui visaient à capter une partie de la plus-value foncière pour rembourser l'emprunt. Or, l'expérience récente a montré que les prix du foncier ont flambé autour de la station François Mitterrand lors de l'arrivée de la ligne 14. Cela représente une injustice qui risque, hélas, de se reproduire. Il appartiendra au STIF de décider de la politique tarifaire, mais il est exclu (afin d'éviter les ruptures de charge) que le Grand Paris fasse l'objet d'une tarification spécifique. L'arrivée du métro peut être une formidable opportunité dès lors qu'elle est accompagnée par les collectivités de Seine Saint-Denis, dont les habitants ont exprimé de fortes attentes en termes d'emploi : sur ce point, des conventions pourraient être conclues afin de favoriser leur accès à l'activité suscitée par les travaux et d'anticiper l'accueil des activités qu'il favorisera. Le projet CDG Express sera destiné aux voyageurs d'affaires, qui pourront atteindre la gare de l'Est pour un tarif unique de 30 euros depuis Roissy : il ne pourrait donc en rien se substituer au RER et au Grand Paris. Le Conseil de surveillance de la SGP réunit des hauts fonctionnaires et des élus, mais imaginer que les décisions puissent y être prises à la majorité est inconcevable. Le consensus sera préparé par de longues discussions préparatoires. **Nicole Pouilly** précise que les projets d'amélioration portés du STIF seront complétés par la ligne rouge, liaison lourde reliant Le Blanc-Mesnil à Créteil-l'Échat. La gare des Beaudottes reste en option : il faudra arbitrer entre les impératifs de vitesse, de desserte et de soulagement des radiales. Son opportunité sera évaluée en fonction des projets des territoires.

➤ **L'impérative rénovation du RER B, le rôle de la desserte des Beaudottes**

Quels impacts sur la fiscalité locale ? L'infrastructure sera commune de Saint-Denis à Roissy : n'aurait-il pas été possible, plutôt, de desservir d'autres communes grâce à ces deux lignes ? Tous les intervenants ont pointé les graves souffrances (y compris sanitaires) causées par l'état scandaleux du RER B et des autres lignes actuelles. Il a été affirmé que l'État doit s'engager à réparer ces lignes, ce qui relève de l'extrême urgence, et à renforcer le réseau avant de tracer les futures rocade. Les élus et le Conseil général de Seine-Saint-Denis ont largement défendu la complémentarité du Grand Paris

et d'Arc Express, le barreau de Gonesse, le BHNS de la ligne 15, etc. Des professionnels de santé ont insisté sur le rôle de la gare des Beaudottes pour l'accès au pôle hospitalier Robert Ballanger.

Jean-Michel Toulouse défend la gare des Beaudottes, car le centre hospitalier Robert Ballanger, principal centre hospitalier public du secteur de Sevrans, concerne 400 000 habitants, assure le tiers des urgences du département, possède aussi une antenne à Roissy. Il faut donc non seulement maintenir, mais moderniser cette gare et assurer sa desserte par la ligne rouge afin de renforcer son accessibilité. **Brigitte Bernex**, conseillère municipale de Sevrans, note que le Grand Paris vise avant tout à lancer l'Île-de-France dans la compétition mondiale et que les CDT, qui ont pour but d'aligner les politiques des collectivités sur celles de l'État, posent de graves problèmes de démocratie locale. La Cour des comptes a relevé l'état catastrophique du réseau francilien du fait de l'insuffisance des investissements passés : il faut créer une synthèse entre Arc Express et le Grand Paris et apporter un maillage fin, car au-delà des réseaux lourds, il faut développer une approche multimodale adaptée aux spécificités des territoires – telle que la proposent des élus du plateau de Saclay. Enfin, afin de combler le fossé entre les 4 milliards d'euros apportés par l'État et le coût du projet, les élus communistes ont proposé de reverser la taxe sur les bureaux, ou une partie de l'écotaxe poids-lourds, car les financements ne peuvent plus peser sur les contribuables ou les usagers. Il faudra aussi être vigilant quant au risque de privatisation de la gestion.

Marc Véron indique que la SGP ne demande aucune contribution aux collectivités locales. À partir de Saint-Denis, les trains provenant de Roissy pourront se rendre à Paris-Centre ou à La Défense : il est obligatoire de doubler l'infrastructure pour maintenir le cadencement minimal de 85 secondes. Les autorités responsables de la santé ont demandé à rencontrer la SGP afin d'évaluer comment le futur réseau peut servir la nouvelle carte hospitalière. Globalement, les responsables des territoires sont invités à faire valoir l'intérêt des gares proposées en option. C'est le cas pour celle de Gonesse comme pour celle des Beaudottes. Il n'a été possible que de défendre le tracé d'une rocade desservant Clichy, Montfermeil et Sevrans que grâce au soutien appuyé d'un grand nombre de maires. Ce tracé fait en effet, le choix du développement économique en favorisant l'implantation d'entreprises qui apporteront de l'emploi : cela concerne aussi Noisy, Chelles, Aulnay ou Le Blanc-Mesnil, qui sont très populaires. Par ailleurs, écarter les financements par les tarifs, la fiscalité et les investissements privés (qui ne sont absolument pas prévus) est impossible, sous peine de créer un endettement infini.

Bernard Wentzel, président du comité d'usagers de Sevrans, précise que l'encombrement de la ligne B date du raccordement de la ligne D. Est-il prévu de creuser un second tunnel entre la Gare du Nord et Châtelet, afin de créer une voirie propre à la ligne D, ce qui permettrait de rétablir la fréquence aux heures de pointe ? Les métros automatiques créent-ils des emplois ? **Alain Calmat**, maire de Livry-Gargan, juge très positivement aussi le fait que les différents projets de transport se complètent en se déployant sur des temps différents. L'ensemble des projets urbains prévu jusqu'ici doit être revu en fonction du Grand Paris (complémentaire avec Arc Express). Après une étude du cabinet Lin, les 5 villes ont pu évaluer le potentiel de ce territoire qui sera développé par l'arrivée du métro automatique, qui « tirera vers le haut » le Nord-Est d'Île-de-France : c'est là l'objectif de ce projet de CDT Paris Porte Nord-Est.

Romain Lacuisse, représentant RFF, indique que la grande souffrance des usagers du RER a été rapportée dans de nombreux débats publics. RFF est investi dans le schéma directeur d'amélioration de la ligne RER B Nord, grâce auquel la gare des Beaudottes sera en particulier rénovée dès fin 2012. **Séverine Lepère**, directrice de la ligne B, ajoute que ces travaux de rehaussement de quai, d'amélioration de la signalisation et de la desserte coûteront 275 millions d'euros, seront achevés fin 2012. Moderniser les réseaux existants est indispensable pour absorber les flux qui entreront en correspondance avec les lignes nouvelles du Grand Paris. Les autres lignes de RER seront aussi concernées par des programmes de ce type. À défaut du creusement d'un nouveau tunnel, qui coûterait de 1 à 2 milliards d'euros, le développement d'une signalisation automatisée concourra aussi à une meilleure fluidité de la circulation entre Gare du Nord et Châtelet. **Nadir Bentouta** explique que la SGP évalue à 1500 en moyenne le nombre d'emplois créés par an pendant 10 ans par milliard d'euros investi dans les infrastructures. La ligne 14 compte ainsi 300 agents d'exploitation *stricto sensu* pour 9 km. Les métros automatiques créent donc des emplois.

➤ **Interrogations sur le financement du projet et sur la logique urbaine de la SGP**

Plusieurs personnes de la salle se sont interrogées sur le risque d'urbanisation à outrance du secteur. Des habitants, comme l'unanimité des élus, ont manifesté un rejet total du projet CDG Express. L'un d'eux a demandé quel était le statut de la SGP, et quels seront les montages utilisés pour financer le projet, alors que l'EPAD de La Défense s'est « payée sur la bête » de la spéculation immobilière. La CNDP aura-t-elle un réel pouvoir d'influence ? Comment garantir que les populations des villes pauvres de Sevrans et des alentours bénéficieront du projet en termes d'accès à l'emploi ?

Michel Landron observe que le Sénat vient de revenir sur la proposition de taxation d'une partie des plus-values immobilières qui étaient prévue, au prétexte qu'il faut attirer les investisseurs : comment alors, rembourser les intérêts de l'emprunt, qui profiteront aux grandes banques ? Comment éviter que les salariés, les contribuables et les usagers ne fassent les frais des investissements de Bouygues et de Vinci ? Les parkings seront-ils gratuits ? **Maryse Patry**, demande – au moment où les services publics sont abandonnés – si l'État souhaite faire de Paris un pôle financier sur le modèle de Londres (invivable pour la plus grande partie de la population) ou une région où il est agréable de vivre. Le projet de la SGP devrait être couplé à la création indispensable d'un pôle public des transports. **Emmanuel Kujawski**, conseiller municipal de Sevran, note qu'il a été affirmé que le doublement du tunnel entre Gare du Nord (première gare d'Europe) et Châtelet était trop onéreux alors que les sommes mises en jeu par la SGP sont autrement considérables. C'est d'autant plus inacceptable que l'on évoque l'implantation de CDG Express sur les voies du RER B.

Séverine Lepère explique qu'il n'existe aucun financement pour le creusement d'un second tunnel, tout comme pour d'autres projets d'amélioration des RER. Par ailleurs, à l'issue du projet RER B +, les trains de la ligne B circuleront en site propre : des sillons seront donc dégagés sur les voies directes, y compris pour CGD Express (pour autant que ce projet voie réellement le jour).

Marc Véron regrette aussi la décision du Sénat. Afin de garantir que l'État ou les communes captent les plus-values foncières, il faut s'assurer de la maîtrise publique des sols, donc recourir aux ZAD, mobiliser les établissements publics fonciers ou d'aménagement, la FTRP ou la SGP. Il rappelle que la loi du 3 juin 2010 stipule que le Conseil de surveillance de la SGP devra argumenter ses choix à partir des travaux de la CNDP. Les commissions parlementaires compétentes entendront ensuite son président avant que le Conseil d'État ne publie le décret fixant le tracé et les gares. Il examinera « sur la forme et sur le fond » la compatibilité du projet avec la synthèse des débats de la CNDP. La SGP est détenue à 100 % par l'État et n'a aucun objectif de rentabilité.

Stéphane Gatignon rappelle que la zone dense de l'Ile-de-France regroupe aujourd'hui 8,5 millions d'habitants et devrait compter 11 millions de personnes dans 20 ans, alors que cette région, la plus inégalitaire d'Europe, connaît une ségrégation économique porteuse de lourds risques sociaux. Cela oblige à remettre en cause les modes de circulation, de travail et d'habitat. Des réflexions sur le sujet sont menées dans des organismes tels que Paris Métropole, qui a réexaminé la relation Paris-Banlieue, mais aussi grâce au travail des 10 architectes et de Christian Blanc. Le cabinet Lin a travaillé à partir des projets des villes de l'association Porte Nord-Est pour les inclure dans le projet de CDT porté par les 5 maires des villes déjà citées, qui défendent des centaines de milliers d'habitants. La contractualisation avec l'État portera notamment sur la rénovation urbaine (comme c'est déjà le cas). Il est essentiel de se battre pour des projets urbains culturels, sportifs, de santé afin de créer du lien social et de tirer les territoires vers le haut en les ouvrant sur l'extérieur.

Jean-Marc Naumovic s'exprime au nom de Nelly Roland Iriberry, maire de Villepinte. Les projets de métros de rocade sont évidemment très bienvenus ; la SGP ne doit pas se contenter de relier les pôles d'excellence, mais permettre aux habitants d'accéder aux emplois. La SGP reporte sur les collectivités une partie des moyens de relais (gares, parkings, intermodalité, etc.). Elles devront être attentives au contenu des CDT, notamment en matière de logement, puisqu'il faudra être en mesure d'accueillir de nouvelles populations. Par ailleurs, le mode viaduc peut faire sens sur plusieurs sections, mais il faut opter pour un tunnel sous les quartiers urbains de Sevran et sous les espaces naturels (parc de La Poudrerie et canal de l'Ourcq). Quant à l'imprécision régnant sur le financement, elle laisse entendre que l'on pourrait s'en remettre au seul marché, dans une logique libérale.

➤ Questions diverses

Pourquoi la ville nouvelle de Cergy a-t-elle été négligée ? Comment les gares seront-elles conçues ?

Marc Véron observe qu'après la détermination du tracé, il faudra aussi se battre pour que les rocades grandes soient tracées rapidement. Cergy, Évry, Melun ont été écartées du tracé pour des raisons économiques. Connecter les grands aéroports, desservir l'Est et rejoindre Versailles a été une grande ambition, mais il aurait été « démesuré » d'aller au-delà. Le budget de 23 milliards ne comprend que les quais, les couloirs de circulation et les accès à la voie publique. Tous les autres caractéristiques des gares donneront lieu à des débats au cas par cas selon les projets des collectivités, et pourront donner lieu à des CDT, car ces gares pourront être conçues comme de nouveaux lieux de vie irriguant leur environnement. La SGP espère, à cette fin, pouvoir ouvrir au plus tôt les enquêtes publiques afin d'ouvrir les travaux dès 2013. Pour orienter le Nord-Est francilien vers un développement harmonieux, le métro est un atout fondamental, car la Seine-Saint-Denis est appelée à connaître les plus forts taux de croissance de la population en Ile-de-France : il s'agit donc d'y fixer de l'activité à long terme.

Claude Bernet clôt la séance et rappelle que cinq réunions auront bientôt lieu en Seine-Saint-Denis.