

26 OCTOBRE 2010

COMPTE RENDU DE LA REUNION DE PROXIMITE A NOISY-LE-GRAND

Type de réunion :	Réunion de proximité
Date de la réunion :	4 novembre 2010
Lieu de la réunion :	Noisy-le-Grand / Champs-sur-Marne

### Introduction et rappel du cadre législatif

**Claude Bernet** remercie monsieur Michel, député maire de Noisy-le-Grand, d'accueillir ce débat dans ce très bel ensemble culturel, ainsi que madame Maude, Maire de Champs-sur-Marne. Il a été décidé d'organiser une réunion pour ces deux territoires qui, bien qu'appartenant à des départements différents, sont très solidaires ; une solidarité qui pourrait s'exprimer à la création du réseau de transport du Grand Paris. Ce débat public s'inscrit dans une éthique de démocratie participative fondée sur la loi, notamment celle du 3 juin 2010 dite « loi du Grand Paris ». Il est organisé par la CPDP (Commission particulière du débat public), une autorité neutre et indépendante, y compris du maître d'ouvrage. Le débat public repose sur 5 principes fondamentaux : la neutralité, l'indépendance, l'équivalence, la transparence et l'argumentation. Le débat sera organisé sur une période de 4 mois pendant laquelle les citoyens pourront s'informer sur ce dossier, mais également formuler leurs avis ou propositions, au cours des différents débats (plus de 50 réunions publiques ont été programmées) ou via le site internet de la CPDP. À l'issue du débat, la commission rédigera une synthèse qu'elle remettra au maître d'ouvrage, lequel disposera alors de deux mois pour indiquer, par un acte motivé et publié, les conséquences qu'il tire de ce débat. À noter enfin que plusieurs autres réunions seront organisées en Seine-Saint-Denis à *Le Bourget-Drancy* (le 24 novembre), *Sevran Livry-Gargan* (le 25 novembre), *Gonesse* (le 9 décembre), *Aulnay-sous-Bois* (le 13 décembre), *Saint-Ouen* (le 13 janvier), *Rosny-sous-Bois* (le 17 janvier) et au *Blanc Mesnil* (le 26 janvier).

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

**Nicole Pouilly** présente les principales caractéristiques du Métro Grand Paris. Elle rappelle, en introduction, que 63 % des déplacements au sein de Paris se font en transports en commun. Aussitôt passé le périphérique, ce taux descend à 23 % (pour les déplacements internes à la petite couronne) et s'effondre à 10 % en grande couronne. D'une manière générale, les déplacements en transports en commun de banlieue à banlieue sont difficiles parce que toutes les lignes de RER convergent vers la capitale. Ce phénomène contribue à la saturation du réseau du centre de Paris, et les voyageurs qui empruntent la ligne A du RER vivent ces difficultés au quotidien. Comment s'étonner alors que 80 % des déplacements de banlieue à banlieue s'effectuent en voiture ? Fort de ce constat, le Grand Paris sera un réseau de rocades, souterrain, formé de 3 lignes de métro automatique, desservant une quarantaine de gares dont 85 % sont en correspondance avec le réseau existant. D'une longueur de 155 km et d'une capacité de 2 millions de voyageurs à sa mise en service (et 3 millions à terme), ce nouveau métro affichera une vitesse commerciale de 65 km/h en moyenne, avec un intervalle entre deux trains de 85 secondes aux heures de pointe.

Le métro du Grand Paris apporte un véritable ballon d'oxygène au réseau actuel en évitant de passer par Paris. Il « désature » le réseau ferré existant dans sa partie centrale. Il allègera de 10 à 15 %, en moyenne, la charge des lignes de métro en correspondance, de 25 % la charge de la ligne 13, ou encore de 30 % la charge du RER B (sur son tronçon central aux heures de pointe). S'agissant du RER A – qui concerne bien évidemment Noisy-le-Grand –, on verra une diminution de 15 % sur le tronçon central et de 25 % aux extrémités.

Le Grand Paris et ses 40 gares nouvelles sont, de surcroît, un levier important pour la croissance et l'attractivité de la région Ile-de-France. Sur les 8 pôles majeurs de développement identifiés, 5 sont en étroite liaison avec Noisy-Champs et Marne-la-Vallée. Ainsi, ce projet crée les conditions de meilleurs échanges entre les centres recherche, les universités et les entreprises. Les gares du Grand Paris seront un atout pour fidéliser la population résidente et permettre la valorisation de l'habitat en améliorant la qualité du bâti.

La ville nouvelle de Marne-la-Vallée est devenue, en 40 ans, le pôle d'emploi principal de l'Est parisien, avec 130 000 emplois et plusieurs milliers d'entreprises. Deux polarités au rayonnement international ont émergé : la Cité Descartes et le pôle touristique du Val d'Europe. Pour l'Est Parisien, la rocade rouge reporte en banlieue les nouveaux lieux de correspondance pour les déplacements de banlieue à banlieue. Ces nouvelles gares deviennent, en quelque sorte, les portes d'entrée de la région Ile-de-France pour l'ensemble de la Seine-et-Marne. Grâce à ses connexions directes aux réseaux RER, TER et TGV, cette rocade ouvre largement à l'ensemble de l'espace régional et ses

bassins de vie l'Est Parisien, la ville nouvelle de Marne-la-Vallée et le pôle Descartes, avec son accès direct aux 2 gares du RER E (Chelles et Villiers-sur-Marne). Le Métro Grand Paris participe ainsi à la « désaturation » de la ligne RER A pour une plus grande efficacité du système de transport.

Le pôle Descartes est au cœur des secteurs 1 et 2 de Marne-la-Vallée, regroupant 200 000 habitants et 80 000 emplois. Ce territoire est concerné par de nombreux enjeux environnementaux. L'évaluation environnementale a mis en évidence la sensibilité écologique du secteur et formulé des recommandations, notamment pour la phase chantier. Les sites Natura 2000 ou classés des bords de Marne et les espaces boisés ont fait l'objet d'inventaires très précis. La sensibilité paysagère particulière de ce territoire a été soulignée, et les choix de tracés proposés par la SGP en tiennent compte. La Cité Descartes est un pôle d'excellence autour des thèmes de la ville et de la construction durable, abritant de grandes écoles et de nombreuses unités de recherche et de laboratoires de pointe. Citons, entre autres, les Ponts-et-Chaussées, l'ESIEE, l'INRETS, le CSTB, le CNRS et les services du Ministère de l'écologie. C'est aussi un centre d'affaires, avec une pépinière d'entreprises innovantes qui accueillent plus de 6 000 salariés. Ces nombreux atouts montrent les potentiels scientifiques, économiques ou fonciers de cette zone ; potentiels qui demandent à être confortés pour qu'une véritable dynamique se crée avec l'arrivée de grandes entreprises, pour passer de la recherche à l'innovation, puis à la création et à la réalisation.

Le projet d'aménagement s'étend sur les communes de Noisy-le-Grand et de Champs-sur-Marne, et l'arrivée du métro Grand Paris, par sa capacité d'ouverture sur la région, sur le territoire national et l'espace international, renforcera l'attractivité du territoire et sera un atout supplémentaire pour permettre la réalisation de nombreux projets identifiés tels que Green Vallée (programme immobilier mixte et novateur), le pôle scientifique et technique renforcé (en particulier dans le domaine de la formation et de la collaboration entre les différents établissements), la création de la Cité Internationale du développement durable et le projet d'aménagement urbain proposé par l'Atelier Yves Lion.

### *Débat avec la salle*

---

#### ➤ **Le projet de Grand Paris et la qualité de vie des Franciliens**

**Yveline Meline** est consciente que la priorité des Franciliens est de pouvoir se rendre plus facilement à leur travail. Le projet du Grand Paris, dont l'objectif est d'améliorer les transports inter-banlieues, est donc profondément utile. Toutefois, les objectifs ambitieux en matière de création de logements ne seront pas sans conséquence sur la qualité de vie des habitants et font craindre la création, autour des gares, de nouvelles mégalo-pôles denses, probablement, invivables.

Sur la question de la densité, **Didier Bense** fait remarquer que l'habitat est beaucoup plus dense autour de la Place des Vosges à Paris (un quartier jugé, à juste titre, agréable) qu'à La Courneuve (une zone plus difficile). Ainsi, force est de constater que certaines villes denses proposent une grande qualité de vie. Effectivement, la loi du Grand Paris prévoit un objectif ambitieux de création de logements (70 000 par an). Mais, il ne faut pas oublier que la situation du logement en Ile-de-France est tout aussi critique que celle du transport. Les défis sont multiples et l'objectif du Grand Paris n'est pas seulement de mettre en place de nouveaux transports. Il vise également la création de logements et d'emplois. En fait, la seule loi qui essaye de relier ces objectifs est celle du Grand Paris. Bien évidemment, rien ne se fera sans l'accord des collectivités locales ou des représentants des associations. C'est en ce sens que l'article 21 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris introduit un nouveau modèle de partenariat entre l'État et les communes (ou groupements de communes) appelé « contrat de développement territorial ». Ces contrats définiront les objectifs et les priorités, notamment en matière d'urbanisme et de logement, mais également les opérations d'aménagement ou les projets d'infrastructures nécessaires à la mise en œuvre de tels objectifs.

#### ➤ **La convergence des différents projets**

Plusieurs participants évoquent les différents projets en cours en région Ile-de-France. **Alain Cassé** regrette, à ce titre, que le projet Arc Express n'ait pas été évoqué dans la présentation de la SGP. **Claude Bernet** précise que le législateur a souhaité que les débats publics sur les projets du Grand Paris et Arc Express soient concomitants. Il a refusé – il était pourtant en droit de le faire – d'instituer une commission commune. Quoiqu'il en soit, plusieurs réunions communes sont prévues, la dernière ayant eu lieu, le 20 octobre dernier, à Créteil. Sur ce point, **Michel Miersman** regrette qu'une réunion commune n'ait pas été tenue à Noisy-le-Grand, la commune étant concernée par ces deux projets.

De nombreux participants estiment qu'il n'est pas souhaitable d'opposer les deux projets susmentionnés et soulignent leur complémentarité. **Didier Bense** abonde dans leur sens et indique que l'objectif est d'aboutir à un projet convergent et partagé par tous. Un projet d'une telle envergure

se doit d'être porté par l'ensemble des acteurs concernés. Cela étant dit, **Vincent Eblé** fait remarquer que les deux projets répondent à des logiques différentes. Il craint, à ce titre, qu'il ne soit pour le moins difficile d'en réaliser une synthèse, ne serait-ce que d'un point de vue technique. Chacun ici se félicite de la création d'un nouveau réseau en Ile-de-France. La meilleure solution consisterait effectivement à réaliser les deux projets simultanément. Les solutions techniques existent probablement. Mais elles ont un coût.

➤ **De nombreux questionnements sur le financement du projet**

Le débat s'oriente aussi autour de la question du financement ; financement dont les modalités laissent perplexe **Vincent Eblé** qui ne peut s'empêcher de faire remarquer que le projet du Grand Paris « n'est pas financé ». La SGP évoque un investissement de 23 milliards d'euros. Cette estimation comprend l'ensemble des dépenses nécessaires à la réalisation de la totalité de l'infrastructure. Malheureusement, les opérations connexes liées, notamment, à l'interconnexion et aux modalités de rabattement vers le métro du Grand Paris ne sont pas incluses. Non seulement cette question n'est pas traitée, mais elle est renvoyée au STIF. Les trois contributeurs de l'autorité – les entreprises, les usagers et les collectivités locales – seront donc fortement mis à contribution.

**Didier Bense** présente brièvement la structure du financement du projet. L'État apportera à la SGP une dotation d'un montant de 4 milliards d'euros qui sera libérée et consommée à mesure de l'apparition des besoins. L'investissement sera mené à son terme par des emprunts sur longue durée. **Didier Bense** profite de l'occasion pour rappeler à l'assemblée que le métro de Paris a été remboursé en 100 ans, les dernières mensualités ayant été versées en 1977. Cela étant dit, s'agissant du Grand Paris, la SGP prévoit que les annuités des emprunts seront couvertes sur des recettes assises, en partie, sur la valorisation foncière (les excédents dégagés par les opérations d'aménagement ou de construction autour des nouvelles gares) et la dynamique économique enclenchée par le réseau ; dynamique qui générera des recettes fiscales supplémentaires.

➤ **L'amélioration de l'existant**

**Annie Munier**, habitante de Noisy-le-Grand, fait part des difficultés auxquelles sont confrontés aujourd'hui les utilisateurs des transports en commun. Nombreux craignent que le financement des différents projets ne se fasse au détriment des objectifs d'amélioration – urgents – du réseau existant.

**Pascal Mabire**, représentant de RFF, est conscient que la région a souffert d'un manque d'investissements pendant une vingtaine d'années. Il sera malheureusement impossible de rattraper ce retard et de résoudre l'ensemble des problématiques en quelques mois. Ceci dit, RFF a pris l'engagement de dépenser 4 milliards d'euros – sur la période 2010-2012 – pour améliorer et rendre plus fiable le réseau existant.

**Benjamin Claustre**, représentant de la RATP, évoque plusieurs projets en cours, notamment le programme de rénovation des rames sur la ligne A du RER qui prévoit la mise en service progressive de 30 nouvelles rames (à deux étages) entre 2011 et 2013. Ce programme a été chiffré à plus de 900 millions d'euros, dont deux tiers seront à la charge de la RATP. Au total, en 2011, la RATP prévoit d'investir plus de 1,4 milliard d'euros pour moderniser et entretenir son réseau. **Benjamin Claustre** évoque également le projet d'ouverture (d'ici 2019) de 11 nouvelles stations de métro et de 49 nouvelles stations de tramway en Seine-Saint-Denis, ainsi que le projet de rénovation de la gare routière de Noisy-le-Grand, laquelle sera mise en service à la fin de l'année 2011. Le court et moyen termes ne sont donc pas oubliés, bien au contraire.

➤ **Quelques questions plus techniques**

*L'assemblée soumet plusieurs problématiques spécifiques à la Société du Grand Paris.*

**- La question tarifaire**

**Nausicaa Boisson** est persuadée que la mise en place du projet aura une incidence sur la tarification et souhaite savoir si les citoyens pourront utiliser le « Grand Métro » avec leurs titres de transport actuels. **Didier Bense** rappelle que si la SGP reste propriétaire du réseau, la gestion de celui-ci sera l'affaire du STIF. La désignation d'un exploitant et l'instauration d'une tarification relèvent de la responsabilité de cette autorité (et du Conseil régional). La SGP, si elle est autorisée à émettre un avis sur le sujet, est favorable à l'intégration tarifaire. En effet, un des objectifs principaux du réseau du Grand Paris étant la décharge des réseaux existants, il serait peu judicieux de créer des barrières tarifaires à son entrée.

**- Le choix du matériel roulant**

**Sylvain Conti** s'interroge sur le choix du matériel roulant. La ligne bleue du Grand Paris étant constituée à partir du prolongement – au nord et au sud – de l'actuelle ligne 14, il a cru comprendre que le projet était contraint d'utiliser un certain type de matériel, à savoir un matériel roulant sur pneumatiques, tel que celui qui équipe aujourd'hui les lignes 1 et 14 du métro parisien. Cela étant dit, ce matériel ferroviaire spécifique ayant été conçu à la fin des années 80, la SGP ne craint-elle pas qu'il soit devenu obsolète dans 15 ans ? **Didier Bense** est persuadé, pour sa part, que la question du matériel roulant est secondaire. Les choix techniques sont évoqués dans le dossier du maître d'ouvrage (chapitre 2.2.2, page 142). Il est effectivement précisé que le matériel roulant sur la future ligne bleue devra être compatible avec une circulation sur l'actuelle ligne 14, ainsi qu'avec le gabarit déterminé par la largeur du tunnel existant. La ligne 14 a un gabarit spécifique, qui lui permet aujourd'hui de remplir sa fonction. Elle remplira demain la fonction que le Grand Paris souhaite lui donner. Quoi qu'il en soit, les choix techniques définitifs dépendront de la structure d'exploitation et des éventuelles contraintes dites « d'interopérabilité ». Certes, les destins de la ligne verte et de la ligne bleue semblent liés par le tronçon commun Saint-Denis Pleyel/Roissy. Toutefois, la ligne rouge peut obéir à d'autres critères. La SGP n'est donc pas « recroquevillée sur un choix ».

#### - Un métro souterrain ou aérien ?

**Vincent Fritz** souhaite aborder la question de l'architecture des tracés. Le futur réseau du Grand Paris devrait être essentiellement souterrain. Est-il prévu, notamment dans les zones moins denses, de créer des architectures aériennes ? **Nicole Pouilly** rappelle que ce projet a fait l'objet, en amont, d'une étude environnementale poussée, laquelle préconise la réalisation d'un réseau principalement en souterrain. Toutefois, une partie du tronçon (environ 25 km), notamment dans les zones les moins urbanisées, pourrait bénéficier d'une insertion aérienne (en viaduc).

#### ➤ De l'influence du débat public sur le projet du Grand Paris

**Bernard Letallec** s'interroge, plus généralement, sur l'intérêt de ce débat public. Le projet du Grand Paris est-il figé ? **Claude Bernet** fait remarquer que la question de l'influence du débat public sur les projets est régulièrement posée. Environ 200 débats publics ont été organisés en France depuis 1995. Force est de constater que lorsqu'une proposition fait l'unanimité dans le débat, le maître d'ouvrage et sa tutelle politique sont enclins à la prendre en compte. Le débat public a un pouvoir d'influence. **Claude Bernet** en veut pour preuve le projet CDG Express. Lors des réunions publiques, l'unanimité a été faite sur l'impérieuse nécessité d'améliorer la ligne de RER B en priorité, et cela, avant de réaliser ce projet de liaison ferroviaire rapide entre la gare de l'Est et l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle. Si le projet CDG Express est toujours en discussion, les programmes d'amélioration demandés ont, quant à eux, été mis en œuvre. Le débat public – s'il est tenu dans les règles de l'art – apporte un éclairage au maître d'ouvrage. Il convient de souligner, par ailleurs, que le débat sur le Grand Paris a pour particularité que l'avis de l'ensemble des collectivités territoriales sera officiellement sollicité. Ce qui n'est pas le cas dans les débats publics dits « classiques ». **Henri Watissee** tient à ajouter que 85 % des débats publics qui ont été organisés sur les 10 dernières années ont provoqué des modifications dans les projets. Enfin, **Didier Bense** rappelle que, contrairement aux autres débats, le maître d'ouvrage SGP se doit de produire un rapport argumenté et public. La décision finale sera validée par le Conseil d'État qui, pour donner son avis, étudiera non seulement le projet initial du maître d'ouvrage, mais également la synthèse des débats publics qui sera rédigée par la CPDP. La SGP est donc à l'écoute des citoyens. D'ailleurs, elle a été ébranlée dans ses certitudes à plusieurs reprises depuis le lancement du débat public et a d'ores et déjà décidé de lancer des études complémentaires.

**Claude Bernet** rappelle en conclusion que d'autres réunions sont programmées en Seine-Saint-Denis et que des questions peuvent être formulées par écrit sur le site. Il y sera répondu.