

Intervention de François LEBLOND
Président de la commission particulière du débat public

Réseau de transport public du Grand Paris
Palais des congrès – Paris
31 janvier 2011

Réunion de clôture

En tant que Président de la Commission Particulière du débat public sur le projet de réseau automatique du Grand Paris, Je suis très heureux, aujourd'hui, de présenter les premiers éléments du compte rendu de ce débat. Sa densité et l'implication des organismes et des structures concernées, depuis son ouverture le 1^{er} octobre 2010, confirment son caractère opportun.

Je tiens à remercier, tout d'abord, les membres et le personnel de la commission qui n'ont pas ménagé leur peine pour permettre une qualité permanente dans la tenue d'un débat riche en événements. Mais aussi, le maître d'ouvrage : la société du Grand Paris qui a compris rapidement les contraintes d'un exercice de démocratie participative dans le contexte de sa création d'entreprise.

Merci, Monsieur Marc VERON, Président du conseil d'administration du Grand Paris pour votre investissement ainsi que de celui de toute votre équipe.

La commission particulière du débat public d'Arc Express, son Président, Jean-Luc MATHIEU, le STIF, Son directeur Général : Sophie MOUGARD et son équipe, qui nous ont accompagné dans le cadre de réunions communes en coordination étroite avec la CNDP, présidée par Philippe DESLANDES et son Secrétaire Général Jean-François BERAUD que se sont investis spécialement dans ce débat public hors normes.

J'aurai, enfin, un remerciement à destination des deux présidents des maîtres d'ouvrage : Jean-Paul HUCHON et André SANTINI qui n'ont pas cessé d'apporter un éclairage propice à un débat public serein.

A la clôture de ce débat, le projet du Grand Paris, par sa dimension et l'intérêt qu'il a suscité, ne peut, par son ampleur, son fondement juridique législatif et les contraintes de temps qu'il doit respecter, être comparé à aucun des débats publics organisés en France jusqu'ici.

Les membres de cette commission, que j'ai présidée, ont su s'adapter à des conditions particulières, mais le résultat est là. La somme d'informations recueillie qui reste naturellement à la disposition des citoyens, permettra au maître d'ouvrage du Grand Paris de disposer de données s'appuyant sur le vécu quotidien des utilisateurs des transports.

C'est, environ 20.000 personnes qui ont été présentes aux 56 réunions publiques.

De septembre 2010 à janvier 2011, le site internet de la commission a reçu plus de 150.000 connexions et pas moins de 900 questions ont été posées au maître d'ouvrage.

Mais, l'un des motifs de satisfaction est l'édition de 256 cahiers d'acteurs répartis de façon homogène dans toute la région. C'est la première fois que cela se produit dans le cadre d'un débat public. C'est une source d'information incomparable pour la détermination des projets de transports de demain en Ile de France.

Fait exceptionnel, toutes les catégories d'organismes ont répondu présent : associations, syndicats, partis politiques, entreprises. Ces cahiers d'acteurs émanent de tous les départements d'Ile de France.. Cela traduit la volonté de leurs rédacteurs, de s'exprimer, de proposer, et même d'entamer un dialogue avec la société du Grand Paris chargée demain de mettre en place, le projet.

Ce constat touche aussi les opérateurs de transport en Ile de France. La commission avait souhaité leur présence, cela a permis des échanges fructueux sur la question du fonctionnement actuel des RER, sur les projets contenus dans le Plan de mobilisation de la Région ainsi que sur tous les défauts actuels du système.

Peut-on parler, dans ces conditions, d'un débat public constructif ?

La commission le pense sincèrement.

Les projets structurants tels qu'Orbival, les projets partagés : la Défense Nanterre avec le projet Eole ou Orly avec l'interconnexion sud, mais aussi les dessertes de territoires isolés, le confirment.

Les citoyens ont pu s'exprimer et l'accord historique entre l'Etat et la Région présenté le mercredi 26 janvier 2011 tient compte de leurs remarques et de leurs propositions.

Mais, avant de préciser les principaux éléments qui sont ressortis de cet exercice de démocratie participative, je me dois de vous souligner un point spécifique :

La dimension de ce projet et la mobilisation qu'il a suscitée à tous les niveaux ont d'abord été un révélateur de la réalité du réseau des transports actuel et des préoccupations sociales des citoyens.

Dans ce contexte, au vu des témoignages recueillis, la création d'un nouveau réseau est perçue comme devant être réalisé sans oublier la mise à niveau des équipements existants, et c'est bien un des éléments forts de la contribution qui est versée au dossier par l'Etat et la Région.

Je vais maintenant aborder quelques thèmes de chapitre essentiels.

La vision d'une métropole moderne

Le dossier présenté par le Maître d'Ouvrage rappelle que Paris et la région parisienne sont l'un des principaux éléments du positionnement de la France dans la mondialisation.

C'est, dans ce contexte qu'il examine quels progrès doivent être accomplis dans les infrastructures de transports. Le débat a pris acte de cette mise en perspective, notamment, lors des réunions de proximité que nous avons organisées.

La modernisation des réseaux existants est une constante.

Les citoyens et les élus présents dans les réunions publiques ont exprimé leur préoccupation quant à certaines dégradations ressenties au cours des dernières années. Mais, ils ont aussi adhéré à la critique d'un système de transport axé historiquement sur le centre de Paris. Certains n'ont pas hésité à réaffirmer que la durée excessive du temps de parcours constatée aujourd'hui constitue un frein à la mobilité professionnelle et au développement de l'emploi.

Les dispositifs pour permettre un usage maximum des réseaux à construire ont fait l'objet d'une attention particulière au cours des réunions: parkings, vélos en location, par exemple ... les représentants des collectivités locales présents aux débats ont souvent rappelé les efforts faits à cet égard pour mieux maîtriser l'usage de l'automobile dans le territoire dont ils ont la charge.

Les usagers ont du mal à apprécier les progrès réels accomplis par les investissements réalisés au cours des dernières années à cause de la dégradation du service qu'ils constatent souvent au quotidien.

La prise de conscience d'un projet qui doit anticiper sur les besoins.

Cette lucidité, face à l'avenir, est affirmée par des interventions dans le cadre des réunions thématiques, programmées par la commission, sur la compétitivité, les pôles de développement, l'urbanisme et l'environnement. Les usagers rassemblés à ces occasions ont exprimé leur soutien à une projection à partir de données statistiques à analyser finement. Les décideurs présents à ces rencontres, ont précisé que, dans des secteurs tels que l'économie, l'enseignement supérieur, la recherche., la concurrence serait sévère avec les autres métropoles.

Les réunions publiques organisées sur le plateau de Saclay ont montré la difficulté de défendre un juste équilibre entre l'objectif d'un pôle d'excellence de dimension mondiale et celui de la protection d'espaces réservés durablement à l'agriculture. Le débat a eu pour mérite d'obliger les uns et les autres à se parler et les nombreux cahiers d'acteurs reçus à ce propos permettront à la commission dans son compte rendu, d'enrichir le dossier.

Des projets de développement urbain, portés par des intercommunalités, aspirent à jouer un rôle important dans la détermination fine du futur réseau. Des demandes de gares en ont résulté. Des partenariats intercommunaux bien avancés traduisent, déjà, des accords par la création de zones économiques thématiques ou d'équipements structurants dans un contexte d'inter-modalité. Les contrats de développement territoriaux devraient être, sous la conduite de Monsieur le Préfet de Région, sont attendus avec l'espoir de voir soutenues les initiatives prises localement dans les domaines les plus divers.

Ces projets d'aménagement du territoire mettent en lumière l'importance des connexions avec les réseaux de transport régionaux et nationaux.

Cette considération est confirmée par le témoignage des opérateurs de transport : SNCF, RFF, RATP. Ces entreprises précisent que la métropole ne pourra jouer un rôle essentiel que si elle se dote de structures de transport en connexion avec l'ensemble des réseaux. Leur présence, à la totalité des réunions, a nourri les réflexions qui ont précédé la signature de l'accord intervenu entre l'Etat et la Région. Cette présence nécessaire aux réunions a montré ainsi que la question de la gouvernance constituerait un sujet essentiel.

Une couverture équilibrée du territoire d'Ile de France

Les trois lignes de métro automatique projetées ont été globalement reconnues comme présentant une cohérence. La carte qui figure dans la contribution de l'Etat et de la Région a été bien accueillie au cours des réunions où elle a pu être présentée.

La dimension nationale du réseau est évidente

L'extension de la ligne 14 a fait l'objet d'une attention particulière lors du débat, même si les conditions techniques de sa mise en place restent à définir. La desserte directe de deux aéroports a été soulignée et les usagers ont évoqué la nécessité d'une meilleure prise en compte des populations en transit. Le système d'inter-modalité de Roissy est invoqué pour Orly.

La ligne 14 est perçue comme un axe vecteur à la fois pour les territoires du Nord avec des projets de branchements sur le Val d'Oise ou la Seine et Marne, la desserte des pôles de compétitivité : Le Bourget, Saint Denis Pleyel, mais aussi pour les territoires du Sud avec un projet Orbival qui fait l'unanimité et des connexions possibles avec Evry et l'Essonne.

Sa fonction étendue de desserte de Paris dans des conditions de vitesse et de sécurité n'est pas sans avoir quelques conséquences favorables pour les interconnexions Sud et Nord de la SNCF et de RFF tel que cela a été souligné par des intervenants.

Cette volonté de décongestionner les gares de Paris intra-muros des deux grands opérateurs a été appréciée au cours des réunions.

Par rapport au risque de saturation de cette ligne souvent abordé lors des réunions, il a été évoqué des solutions techniques : cadence plus rapide, nombre des voitures par rame, longueur des quais. Toutefois, l'absence de données de trafic pendant une grande partie du débat a nui à des échanges constructifs sur les fréquentations des clientèles habituelles ou ponctuelles.

Ultérieurement, la liaison TGV Normandie –Paris devrait contribuer à renforcer le caractère attractif de la Défense-Nanterre, au-delà de sa spécificité de « cluster-finances ». Les effets attendus d'une lisibilité de la liaison avec Roissy Aéroport doit se traduire par un développement du secteur d'affaires international. Plusieurs cahiers d'acteurs en font mention.

La nécessité d'un maillage

Les avis des collectivités locales confirment la nécessité de tenir compte de la meilleure desserte possible de toute l'Ile de France. Les avis recueillis, au titre de la loi du 3 juin 2010, sont très largement favorables, mais beaucoup souhaitent : d'une part, que soient confirmée la création de gares nouvelles avec des équipements structurants pour répondre aux populations, et d'autre part que l'on s'inscrive dans des schémas d'inter-modalité pour les usagers et que soient mieux irrigués des territoires plus vastes ou isolés.

Les élus proposent, donc, que ces gares soient des centres « nodals » et économiques pour les personnes en transit mais aussi des équipements d'animation pour le ou les communes desservies. C'est, pour les collectivités, une volonté affichée.

Le Sud-Est de la petite couronne voit sa réponse organisée dans le projet d'Orbival ; le Sud , en revanche, n'a pas bénéficié d'un tel travail préalable de coordination et compte, de façon indirecte, sur l'effet catalyseur du projet du Grand Paris pour fédérer davantage les réflexions. Plusieurs communes apportent un avis réservé en attendant les résultats de la mobilisation récente des populations.

Pour l'Ouest, deux ensembles territoriaux aux critères différenciés :

Le Versailles avec les fortes potentialités de Saint Quentin en Yvelines. La continuité de la ligne verte par Versailles avec des échanges animés en réunion sur les prévisions de trafic a posé la question d'une desserte dimensionnée du futur cluster du plateau de Saclay. Les associations environnementales se sont beaucoup impliquées dans ce débat. Le désaccord entre l'Etat et la Région, sur ce site, ne porte pas sur la nécessité de construire un projet mixant le développement durable et l'économie de demain apparu au cours de nombreuses interventions, lors des réunions publiques, mais sur les modalités de la desserte.

La Défense et Nanterre ont rappelé qu'ils constituent un espace en position économique avancée, que ce pôle est présent de façon stratégique sur les marchés internationaux, grâce

à ses entreprises. Les aménageurs précisent qu'ils souhaitent pouvoir répondre à une demande soutenue sur l'Europe dans une liaison de qualité avec l'aéroport de Roissy.

Lors de la réunion thématique sur l'urbanisme, a été, notamment, évoqué le rôle clé de Saint Denis-Pleyel dont le développement est lié pour une bonne part aux potentialités culturelles de Paris, les spécialistes ont rappelé le rôle du point de jonction entre la ligne 14 et la ligne en direction de Roissy par une rupture de charge apte à capter des clientèles. Les communes ont exprimé une volonté ferme de s'appuyer sur le développement d'un volet tertiaire indispensable. Ils croient à un effet de reproduction sur les communes de l'Est des Hauts de Seine.

Plus au Nord, se fait jour une approche à double détente : Une démarche d'aménagement des espaces qui permet aux gares projetées de trouver une légitimité opportune autour du Bourget et une démarche d'aménagement du territoire en perméabilité avec le département du Val d'Oise. Les deux paraissent approuvées dans le cadre d'une stratégie menée par les intercommunalités concernées.

Les réunions publiques dans la petite couronne ont démontré l'intérêt de desservir des territoires isolées, qui possèdent des quartiers fragiles ; la question des transports est pour les personnes présentes, l'élément majeur de la politique de la ville.

En revanche, le danger de la spéculation immobilière a été souligné à plusieurs reprises et se révèle préoccupante pour les propriétaires-riverains.

L'automatisme est quasi-unanimement accepté. Une attention est portée sur la possibilité d'avoir un métro plus adapté aux handicapés et plus sécurisé. Cette demande permanente se focalise, aussi, au travers des projets de localisations des gares, de leur développement potentiel. Elle est reprise dans les contributions des collectivités et augure des négociations à venir sur les contrats de développement territorial.

L'approche des conditions financières

Pendant tout le début du débat, les questions financières ont été présentes sans pouvoir être traitées suffisamment. Le citoyen souhaite connaître l'impact du projet sur le prix du billet, et les élus sur la répartition des charges.

Le vote par les Parlementaires, de la loi de finances rectificative pour 2010 et de la loi de finances 2011 ont permis au Maître d'Ouvrage de combler certaines lacunes des débats précédents, sur le coût de l'opération et son incidence sous formes de taxes, sur la contribution possible de l'utilisateur ou du contribuable, et sur les recours à l'emprunt.

L'opportunité de comparaisons internationales à cet égard, a été évoquée, notamment sur le sujet de la tarification.

L'accord du 26 janvier 2011, a permis de mieux éclairer cette partie du débat.

L'originalité d'un débat sur un territoire qui demande une action énergique en la matière

Il y a eu, en coordination avec la CNDP, deux débats, celui porté par la Région et celui porté par l'Etat. L'un et l'autre proposant des lignes nouvelles.

Cette spécificité a été l'occasion d'un débat public contradictoire, et porteur de valeur ajoutée. Cette démarche a contribué à mobiliser les citoyens, très certainement à transcender les clivages politiques traditionnels, et à préparer ainsi l'accord intervenu.

Certains projets comme celui de l'atelier international d'urbanisme de Paris, dont l'avis a été requis au titre de l'article 3 de la Loi, a convaincu de réfléchir de manière globale, de réaliser une approche systémique de ce territoire où le projet de transport public prend une part de responsabilité importante pour l'utilisateur qui l'utilise et le professionnel quand il recherche une implantation.

A l'heure d'une compétitivité exacerbée où les villes-mondes jouent un rôle d'impulsion, le projet Grand Paris et la convergence avec Arc Express pour former selon les signataires de l'accord un « Grand Paris Express », malgré des circonstances économiques difficiles, a été ressenti positivement aux cours des dernières réunions.

Conclusion

La Commission Particulière du débat public met en évidence, de façon synthétique :

- un souhait des franciliens de bénéficier d'une rocade qui s'accompagne d'une rénovation du réseau actuel, et soit en accord avec les évolutions des transports en région et hors de la région,
- une volonté des collectivités de répondre aux préoccupations des usagers pour des projets de gares, souvent liées à des aménagements urbains ou à des contrats de développement territoriaux,
- une nécessité de s'atteler à des approches cohérentes, équilibrées et harmonieuses d'aménagement de sites d'excellence comme Saclay, mais aussi La Défense qui peuvent consolider le rayonnement international.

L'accord entre la Région et l'Etat notifié à la CNDP par les deux partenaires répond à une demande forte des citoyens. Elle constitue la contribution essentielle aux suites positives de ce débat public.

On ne doit pas passer sous silence, la complexité du nombre d'opérateurs de transport sur la région Ile de France. L'incompréhension du citoyen a été forte sur la responsabilité de chaque organisme et son rôle dans un débat où tous les professionnels ont parlé d'urgence. Une des contributions reçues propose la création d'une autorité de régulation.

Au-delà de toutes ces observations, la Commission particulière que je préside a, au cours de ces quatre mois de réunions, accompli sa mission avec le souci d'être utile à ceux qui auront à décider de l'avenir, elle espère, avoir été un bon interprète de ce qu'elle a entendu.