

24 NOVEMBRE 2010

COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE PROXIMITE DE DRANCY / LE BOURGET

Type de réunion :	Réunion de proximité
Date de la réunion :	24 novembre 2010
Lieu de la réunion :	Drancy / Le Bourget

Introduction et rappel du cadre législatif

Stéphane Salini, adjoint au maire de Drancy, accueille les participants. Ce débat permet de recueillir les avis des collectivités, des associations, mais surtout des citoyens. Il les incite à poser leurs questions (par oral ou par écrit). Le Grand Paris constitue le projet de transport le plus important depuis 40 ans. Force est de constater que la Seine-Saint-Denis a souvent été négligée par la politique des transports en Ile-de-France.

Claude Bernet, membre de la CPDP, rappelle les objectifs et les fondements législatifs du débat public, avant de céder la parole au maître d'ouvrage.

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

Projection d'un film.

Nicole Pouilly, représentant le MO, rappelle qu'à Paris, 64 % des déplacements internes à la ville se font par les transports en commun. Aussitôt passé le périphérique, ce taux descend à 23 % pour les déplacements internes à la petite couronne (21 % pour le Département de la Seine-Saint-Denis) et s'effondre à 10 % en grande couronne. D'une manière générale, les déplacements en transport en commun de banlieue à banlieue sont difficiles parce que toutes les lignes de RER et de métro convergent vers la capitale. Ceci oblige 10 % des voyageurs à passer par Paris pour effectuer leur trajet de banlieue à banlieue. Comment s'étonner alors que 80 % de ces déplacements s'effectuent en voiture et que Paris soit la ville la plus embouteillée d'Europe ? Pour la Seine-Saint-Denis, près de la moitié des déplacements restent internes au département. Mais si 63 % des transports vers Paris se font en transports en commun, 80 % des déplacements à l'intérieur du département se font en voiture particulière. Seulement 30 % des échanges avec la petite couronne (et 18 % avec la grande couronne) se font en transports en commun.

Le métro automatique du Grand Paris est un réseau souterrain, composé de 3 lignes, dont 2 en rocade (rouge et verte) et une nord-sud (bleue) desservant le centre de Paris. Il est composé de 155 km d'infrastructures (dont 87 % de rocade) et de 40 gares nouvelles conçues comme des espaces de vie au service des voyageurs. Ces gares seront des lieux fonctionnels d'échanges entre le métro, le RER, les Transiliens, les TGV, les TRAM, les BUS, les modes doux, et les cheminements piétons. Elles offriront des services aux voyageurs indispensables aux déplacements, mais également des parkings de rabattement quand cela sera nécessaire. Elles sont également conçues comme des espaces au service de la ville. Elles accompagneront, à ce titre, les aménagements urbains de proximité. On y trouvera des commerces, des équipements publics au service des habitants, des services à la personne. Le réseau Grand Paris transportera 2 millions de voyageurs à sa mise en service pour aboutir, à terme, à 3 millions de voyages jour. La vitesse commerciale moyenne sera de 65 km/h, compte tenu des temps d'arrêt en gare. Les automatismes permettront d'adapter l'intervalle entre 2 trains en fonction de l'affluence, avec un intervalle de 85 secondes entre 2 trains aux heures de pointe.

- La **ligne rouge** est une ligne en rocade. D'une longueur de 60 km, elle relie la Défense, à l'ouest, à l'aéroport du Bourget, au nord-est. Elle dessert 23 gares, dont 6 en Seine-Saint-Denis. À l'Est, elle offre une liaison rapide pour accéder aux bassins d'emplois du Bourget, Roissy, de Pleyel et de Marne-la-Vallée. C'est le métro attendu par les habitants du secteur compris entre Blanc-Mesnil et Clichy-Montfermeil, non desservi par des lignes de transports rapides. Au sud, elle reprend intégralement le tracé porté par l'association Orbival. Elle met en relation l'Est parisien et les secteurs denses de la rive gauche de la Seine.
- La **ligne verte** est une rocade de 75 km desservant 16 gares. Du Nord au Sud, elle dessert Roissy, le Parc des expositions de Villepinte et l'aéroport du Bourget. Elle dessert ensuite Le Bourget, Le Blanc-Mesnil, Saint-Denis, Gennevilliers, le secteur de Nanterre-La Défense et les nouveaux quartiers de Rueil-Malmaison. Elle offre un nouveau maillage avec le RER C, à Versailles, et les futures gares TGV de Saint-Denis Pleyel et La Défense. Elle va également irriguer le plateau de Saclay. Au Sud, elle se connecte sur le pôle de Massy, où elle fait la jonction avec les RER B et C et avec les lignes TGV. Elle contribue enfin à la desserte en transport en commun de la plateforme d'Orly.
- La **ligne bleue** est la ligne 14 prolongée au nord et au sud. Elle dessert 22 gares, dont 13

CPDP RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS

gares nouvelles et assurera une liaison stratégique entre les trois plateformes aéroportuaires de Roissy, Le Bourget et Orly, ainsi qu'entre plusieurs gares TGV (gare de Roissy et gare de Lyon) et les futures gares TGV à Saint-Denis-Pleyel et Orly. Elle conforte ainsi la dimension internationale de la région Capitale, facilite les échanges au sein de notre agglomération et sera en correspondance avec le réseau existant (métro, RER, Transilien). Sa longueur est de 50 km, dont 9 km correspondent à la ligne 14 actuelle. Elle a notamment un tronç commun avec la ligne verte entre Saint-Denis-Pleyel et Roissy.

Nicole Pouilly fait ensuite un point spécifique sur le secteur Le Bourget / Drancy. Les deux gares du pôle d'excellence aéroportuaire (Le Bourget Aéroport et Le Bourget) ont vocation à devenir la porte d'entrée urbaine et internationale de l'Ile-de-France. La Seine-Saint-Denis – qui accuse aujourd'hui un fort déficit en matière de transports – bénéficiera de 39 à 47 km de lignes nouvelles (selon les variantes) et de 11 gares supplémentaires, ce qui représente environ 30 % du projet du Grand Paris. Comme le prévoit l'article 7 de la loi du 3 juin 2010, le réseau d'autobus sera réaménagé pour permettre l'accessibilité et les correspondances avec les gares. Le Pôle d'excellence du Bourget rassemble 190 000 habitants et 6 communes (Drancy, Bonneuil-en-France, Dugny, Le Blanc-Mesnil, Le Bourget et La Courneuve). Bien que fortement maltraité par la désindustrialisation, il s'agit d'un territoire à forte potentialité. Situé à 7 km de Paris (et 20 km de La Défense), l'aéroport du Bourget dessert 800 destinations, dont 80 % à l'international. La zone d'activité aéroportuaire génère 4 500 emplois directs et 8 000 emplois indirects, soit 27 % des emplois offerts dans les 4 communes d'emprise. L'arrivée du métro Grand Paris va permettre, avec ses deux nouvelles gares, de relancer et de conforter ces potentiels.

En conclusion, Nicole Pouilly indique que ce projet d'intérêt national nécessitera entre 21 et 23 milliards d'euros d'investissement en fonction des options retenues. Après le débat public, la SGP devra proposer un schéma d'ensemble avant juin 2011. Durant 18 mois, la concertation permettra ensuite de concevoir finement les ouvrages. Les mises en service se succéderont de 2018 à 2023.

André Santini, président de la SGP, est heureux de participer, ce soir, à ce 23^e débat sur le Grand Paris, le 5^e en Seine-Saint-Denis. Il relève, depuis les premiers débats, une très forte implication des élus, des représentants du monde socioéconomique comme des habitants. Nombreux sont ceux qui profitent de l'occasion pour formuler leurs remarques ou avis de nature à enrichir ou nourrir le projet. Ce temps de réflexion intense sur l'avenir des transports en Ile-de-France est unique. « Le métro ne passera pas deux fois et l'opportunité est à saisir ». Depuis l'ouverture de ce débat, André Santini appelle à la convergence des projets. On parle aujourd'hui de rapprochement ou de synthèse. Il se range volontiers à ces choix sémantiques. Il note, cela étant dit, que les ambitions du Grand Paris sont aujourd'hui largement partagées par l'ensemble des acteurs. Ainsi, les maires de Drancy, Bonneuil-en-France, Dugny, Le Blanc-Mesnil et Le Bourget ont affiché de façon solide, et déterminée, leurs ambitions. Ils souhaitent que l'arrivée du métro automatique soit l'occasion de moderniser les grands équipements que compte le territoire : l'aéroport et le salon du Bourget, le parc d'expositions, le musée de l'air et de l'espace, le parc départemental de La Courneuve... Ils veulent que leur territoire apporte le chaînon manquant à l'axe de développement Paris / Roissy et qu'il constitue la porte urbaine et qualitative du Grand Paris. Ils souhaitent également que les gares du métro automatique soient les points de départ de la réalisation de nouvelles centralités urbaines et contribuent à l'amélioration de la vie quotidienne. Enfin, ils souhaitent que les projets urbains initiés par les nouvelles dessertes s'inscrivent résolument comme réponse aux enjeux du développement durable. En 2009, ces 5 villes ont lancé l'élaboration d'un projet stratégique de développement et d'aménagement de leur territoire sur 20 ans. Ce projet dessine l'énorme potentiel métropolitain des communes du pôle du Bourget. Les maires ont souhaité associer les populations aux réflexions dans le cadre d'une concertation en cours. Ainsi, en parallèle du débat public sur le Grand Paris, ils ont organisé plusieurs réunions publiques d'information le 8 novembre dernier. André Santini se réjouit que les communes qui composent le Pôle du Bourget aient pris la mesure de l'opportunité de ce nouveau métro et qu'elles aient pris en main le pilotage de leur avenir. La Société du Grand Paris les épaulera pour faire du Bourget la porte d'entrée urbaine et internationale de la métropole.

Présentation des enjeux de la nouvelle ligne de Barcelone

M. Nadal, DG Transport et mobilité de la Catalogne, présente le projet de réalisation du métro en rocade à Barcelone. L'enjeu est de rompre le modèle radial qui domine le système des transports à Barcelone en assurant un transport en commun de grande capacité vers les principales zones non desservies et les lieux stratégiques (aéroports, gare TGV, salon des expositions...).

M. Nadal présente le tracé des deux nouvelles lignes L9 et L10 qui comprennent respectivement 39 et 33 stations. Ce projet nécessitera un budget de 7 milliards d'euros (pour un budget initial de 3

milliards). Les constructeurs font face à un certain nombre de difficultés techniques. Ainsi, en raison de la présence d'infrastructures précédentes et de l'orographie complexe, les sections ont dû être alignées à une profondeur considérable et certaines stations ont dû être construites à 80 m de profondeur. 11 stations sont d'ores et déjà ouvertes au public. Le premier tronçon de la ligne 9 a été inauguré le 13 décembre 2009 ; le deuxième tronçon, le 18 avril dernier. Aujourd'hui, presque tous les utilisateurs de cette ligne considèrent qu'elle est une amélioration pour leur quotidien et leur ville.

Débat avec la salle

➤ **Le Bourget : une gare intermodale**

Plusieurs participants insistent sur la nécessité de créer une nouvelle gare TGV au Bourget.

Ainsi, **Jean-Christophe Lagarde**, député-maire de Drancy, fait remarquer que le territoire du Bourget est appelé à devenir l'un des principaux pôles d'échanges d'Ile-de-France. En effet, aujourd'hui, le Bourget est le seul pôle retenu pour recevoir les trois nouvelles lignes prévues dans le cadre du projet du Grand Paris. Fin 2012, le RER B s'arrêtera toutes les trois minutes en gares de Drancy et du Bourget, comme dans toutes les gares de la ligne B du RER. La « tangentielle nord », reliant à terme Sartrouville et Noisy-le-Sec, fera également escale au Bourget et sera mise en service en 2014. D'ores et déjà, la prolongation de la ligne 7 du métro parisien est envisagée jusqu'au Bourget dans le projet du Grand Paris. Dans ce contexte, le Bourget constitue le site le plus avantageux pour l'implantation de la gare TGV pour l'interconnexion de la future ligne Paris-Normandie.

Vincent Capo Canellas, maire du Bourget, indique que la Communauté d'Agglomération a fait travailler un certain nombre d'architectes : Christian de Portzamparc, Roland Castro et Jean-Marie Duthilleul. Ce dernier a dessiné une gare qui permettrait, au Bourget, d'accueillir l'ensemble des lignes susmentionnées. Une gare qui se veut humaine, accessible et utile. Utile à la fois aux populations et parce qu'elle sera un levier de développement dans une région qui fut longtemps délaissée par les transports.

Par ailleurs, **André Veysièrre**, maire de Dugny, craint que cela ne soit pas possible, techniquement parlant, d'accueillir le TGV à la gare de Saint-Denis-Pleyel.

Marc Véron, président du directoire de la SGP, tient à signaler que la position des gares TGV qui figurent sur les cartes présentées aujourd'hui est purement indicative et ne participe pas de l'objet de la consultation. Leur future implantation fera d'ailleurs l'objet d'un débat public spécifique. Cela étant dit, il tient à rappeler que 30 % des futures gares prévues dans le cadre du Grand Paris seront implantées en Seine-Saint-Denis. Les projections, en termes d'activités et de démographies, démontrent que ce département est promis, dans la génération à venir, au plus fort développement.

Sébastien Moncourt, habitant de Drancy, fait part à l'assemblée des difficultés rencontrées par les habitants de Seine-Saint-Denis pour accéder aux gares TGV parisiennes.

Sur ce point, **Claude Bernet** rappelle que trois gares périphériques (Roissy, Marne-la-Vallée et Massy) ont été créées et rencontrent un fort succès, de nombreux Franciliens ne souhaitant plus se rendre au centre de Paris pour prendre le TGV.

Florence Frahet profite de l'occasion pour présenter le projet de la SNCF, qui vise la création, en petite couronne, d'une rocade TGV autour de Paris. Effectivement, la création d'une nouvelle gare TGV est prévue en Seine-Saint-Denis ; malheureusement, elle n'est pas en mesure d'apporter plus de détails sur son implantation.

Christian Artuso, habitant de Drancy, note que le projet du Grand Paris a pour ambition de réduire l'utilisation de la voiture individuelle, au profit des transports en commun. Est-il prévu de créer, au niveau des gares, de vastes parkings ? Si tel est le cas, qu'en sera-t-il de leur financement ou de leur tarification ?

Marc Véron souligne le fait que la question des parkings donne lieu à un débat entre urbanistes, lesquels ont des avis extrêmement partagés sur le sujet. Certains sont favorables à l'aménagement de parkings centraux collés aux gares (ce qui suppose des voies d'accès pour éviter tous phénomènes d'engorgement), tandis que les autres privilégient des parkings décentrés avec des moyens de rabattement vers la gare. Chaque gare fera donc l'objet d'une étude particulière.

➤ **Coûts et financements**

Plusieurs intervenants s'interrogent sur le mode de financement du projet et sur la tarification. La loi de finance 2011 demeure, sur ce point, incertaine. **Marc Véron** estime que la question n'est pas tant celle du financement ni du coût du futur métro automatique que du remboursement des intérêts et du principal de la dette. L'investissement sera mené à son terme par des emprunts de longue durée. Il ne faut pas oublier que le métro de Paris a été remboursé en 100 ans, les dernières mensualités ayant

été versées au début des années 70. Quoi qu'il en soit, le parlement ayant délibéré sur le projet de loi de finance rectificative, ces questions seront traitées de façon plus détaillée lors du débat public du 5 janvier prochain.

Claude Bernet profite de l'occasion pour signaler que cette réunion sera commune à Arc Express et au réseau de transport du Grand Paris.

➤ **Deux projets complémentaires**

Mme Assassi, habitante et conseillère municipale de Drancy, convient que le projet du Grand Paris suscite beaucoup d'attentes. Elle en veut pour preuve les milliers de personnes qui se sont rendues à la Cité de l'Architecture et ont pu imaginer un Grand Paris moderne, solidaire, soucieux du bien-être de tous et de l'environnement. La question des transports est fondamentale, surtout dans un département comme la Seine-Saint-Denis qui a accumulé des retards en la matière et où les sous-investissements ont aggravé les inégalités et conduit à marginaliser certains quartiers. Si Mme Assassi est favorable, dans son ensemble, au projet du Grand Paris, elle n'en demeure pas moins persuadée que la priorité doit être donnée aux déplacements des citoyens vers leurs lieux de travail. En l'état, le métro automatique lui semble incomplet, car il a pour principal objectif de relier entre eux les grands pôles économiques. En ce sens, il ne doit pas être opposé au projet Arc Express. Ces deux projets sont nécessaires et complémentaires.

Edgar Garcia, conseiller municipal de Drancy, affirme quant à lui la nécessité de « dépassionner le débat ». La région a effectivement besoin des deux projets.

Marc Véron rappelle que pendant un moment, ce projet du Grand Paris était perçu comme un projet de technocrate, conçu en chambre et sans lien avec les réels besoins des habitants. Or, les différents débats publics qui ont eu lieu démontrent que le projet reçoit aujourd'hui l'adhésion des populations. Si l'objectif du Grand Paris était uniquement de desservir des territoires économiques, Marc Véron comprendrait que l'accueil soit globalement négatif. Quoi qu'il en soit, s'il demeure persuadé que les deux projets sont compatibles et que l'on devrait aboutir, en bonne logique, à un tracé unique, il fait remarquer que le projet Grand Paris est autrement plus ambitieux...

➤ **La prise en compte du fret**

Le débat porte essentiellement sur le transport des personnes. Toutefois, **Serge Rigo**, habitant de Drancy, rappelle que certaines voies ferrées sont utilisées aujourd'hui pour le transport de matières dangereuses. Le territoire du Bourget n'a pas vocation à être traversé par ce genre de marchandises. N'est-il pas indispensable que des voies de contournement soient créées pour ne plus exposer les populations à des nuisances ou autres risques graves ? **Vincent Pichoud**, SNCF-GEODIS, évoque la grande ceinture, une infrastructure essentielle au service du fret qui traverse le territoire du Bourget. La SNCF soutient les projets d'itinéraires de contournement de l'Ile-de-France, lesquels sont repris dans le cadre de l'engagement national pour le fret ferroviaire et devraient permettre de faire transiter, au large de la zone urbanisée, un certain nombre de trains du nord au sud de la France.

➤ **Points divers**

Danielle Dubrac, CCIP 93, souhaite savoir si le métro Grand Paris assurera un service 24h/24.

Marc Véron lui répond que c'est fort peu probable. Les travaux de maintenance – d'autant plus nécessaires que les infrastructures seront terriblement sollicitées – seront effectués la nuit.

Michel Tourdemouli, habitant de Drancy, s'interroge quant au nombre d'emplois supplémentaires que permettra de générer ce projet. Ces emplois seront-ils proposés en priorité aux habitants des communes traversées ?

Nicole Pouilly indique que 1 milliard d'euros investis en infrastructures permettent de générer 1 500 emplois par an, pendant 10 ans. De surcroît, chaque dépense de 10 millions d'euros d'achats de matériels roulants permet de générer 125 emplois par an, pendant 8 ans.

Jean-Christophe Lagarde tient à ajouter que les emplois créés ne sauraient être réservés aux habitants du secteur. En revanche, les maires de la zone souhaitent accroître l'emploi dans la région. Pour cela, ils prévoient de développer et d'adapter la carte des formations, qu'elles soient continues ou initiales, sur la zone. Il est pour le moins invraisemblable que la région ne soit pas en mesure, aujourd'hui, d'offrir des formations aux métiers de l'aéroportuaire ou de l'aérien !

Claude Bernet rappelle enfin que toutes les questions sont notées, même quand elles n'ont pas reçu de réponses au cours de la soirée puis clôt la réunion en remerciant tout particulièrement les participants pour l'ambiance énergique qui a régné.