

30 SEPTEMBRE 2010

REUNION AU PALAIS DES CONGRES A PARIS

| | |
|----------------------|--------------------------------------|
| Type de réunion : | Réunion commune – Ouverture du débat |
| Date de la réunion : | 30 septembre 2010 |
| Lieu de la réunion : | Paris – Palais des Congrès |

Introduction

Après l'ouverture du débat par **Jean-Luc Mathieu**, président de la CPDP « Arc Express », le mot d'accueil est confié à **Anne Hidalgo**,^{1^{ère}} adjointe au Maire de Paris chargée de l'urbanisme et de l'architecture, qui salue l'initiative de ce grand débat public très attendu, à l'occasion duquel seront abordées toutes les problématiques pertinentes, en lien direct avec le transport qui a une incidence forte sur notre quotidien : habitat, travail, développement économique... L'enjeu étant de bâtir ensemble une « métropole durable ». Citant Pascal, Anne Hidalgo souhaite que, dans le cadre des réflexions sur l'avenir de notre capitale au sens large, « l'esprit de finesse l'emporte sur l'esprit de géométrie ».

Présentation de la réunion publique – Rappel du cadre législatif

François Leblond, président de la CPDP « Réseau de transport public du Grand Paris », présente les membres des deux commissions et les représentants des maîtres d'ouvrage. Il rappelle les fondements législatifs du débat – loi du 27 fév. 2002 sur la démocratie de proximité et dans le cas du Grand Paris, loi du 3 juin 2010 – ainsi que les grands principes de fonctionnement de ce type de consultation. Les deux CPDP ont été désignées par une autorité indépendante des deux maîtres d'ouvrage concernés, de l'État comme des collectivités. Elles ne se prononcent pas sur le fond du dossier, mais organisent les échanges, recueillent les idées, en feront un compte-rendu et dresseront un bilan général au terme de quelque 56 réunions programmées en Île-de-France et départements limitrophes. Le débat portera sur l'« opportunité, les objectifs et les caractéristiques » des projets en lice. Il aura pour but d'informer le grand public, de l'éclairer et de lui apporter les réponses à toutes les questions qu'il se posera – par voie orale et écrite, par le biais des réunions et via internet – de prendre en compte ses observations et propositions ; et ce, suivant les règles de transparence et de neutralité qui s'imposent en la matière. Le débat public examinera la conformité des projets avec les enjeux de développement du territoire et les attentes des concitoyens. Par suite, il éclairera les maîtres d'ouvrage par « de nouveaux éléments d'appréciation », pour préparer le processus de décision finale.

Les maîtres d'ouvrage sont ensuite invités à présenter leurs projets

Projet « Réseau de transport public du Grand Paris » – SGP

Projection d'un film de présentation.

André Santini tient à saluer le travail réalisé par la CNDP pour orchestrer cette grande consultation publique et affirme d'emblée que « rien d'ambitieux ne pourra être réalisé sans les collectivités locales ». Les enjeux sont ici de deux ordres :

- répondre aux besoins urgents exprimés par les franciliens ;
- tout en satisfaisant aux exigences de développement du territoire à plus long terme, en cohérence avec un environnement international de plus en plus compétitif.

Appelant au dialogue constructif, au pragmatisme et à l'efficacité, il envisage le projet en ces termes : créer une « capitale du savoir et de la création », proposer un « modèle de civilisation », performant et équitable. Il s'agit aujourd'hui de bâtir une « ville-monde », ouverte aux flux. A l'instar des

transformations opérées par Haussmann au XIXe siècle, cette aventure marquera à jamais l'Histoire de France.

Marc Véron, président du directoire de la SGP, voit ce « Grand Paris » comme la synthèse du passé, du présent et de l'avenir. Le réseau de métro automatique proposé n'est évidemment qu'un des aspects du projet qui, au-delà, se veut un « levier de valorisation des potentiels territoriaux », insuffisamment exploités. Le tracé proposé est le fruit d'études réalisées par des experts ferroviaires, mais aussi d'études environnementales et d'une concertation avec les élus des collectivités concernées. Ce projet est sous-tendu par une méthode et un calendrier de réalisation rigoureux, ainsi qu'une logique de financement cohérente ; il s'oppose à un phasage de sa réalisation. Véritable « acte de foi », le Grand Paris vise à la création d'un large bassin d'emplois unique, d'un « cercle vertueux » où chacun aura sa place.

Didier Bense, membre du directoire de la SGP, expose quant à lui les principales caractéristiques et bénéfices du projet, à savoir : trois lignes automatiques, pour un parcours total de 155 km en grande couronne, visant notamment à :

- améliorer les liaisons de banlieue à banlieue ;
- gagner du temps (65 km/h de vitesse moyenne) ;
- « désaturer » le réseau existant ;
- connecter les aéroports, gares TGV et pôles économiques.

Projet « Arc Express » – STIF

Jean-Paul Huchon salue à son tour un débat public sans précédent dans l'histoire des transports publics. Il rappelle qu'Arc Express s'inscrit dans le schéma directeur d'urbanisme et d'aménagement de la région. Tous les départements ont voté le « plan de mobilisation des transports », de 19 milliards, qui comporte un ensemble de mesures pour les transports en commun d'Ile de France. Arc Express est une pièce maîtresse de ce plan, il dessert les populations et les emplois d'aujourd'hui, il a été concerté avec les élus locaux

M. Huchon conclut : « nous attendons beaucoup du débat public, et nous attendons beaucoup de l'Etat car il doit nous assurer que la construction d'un super métro ne sera pas en contradiction avec le financement du plan de mobilisation ».

Projection d'un film de présentation.

Sandrine Gourlet, responsable des projets ferrés du STIF et chef de projet Arc Express, insiste sur le fait que ce projet est porté par le STIF depuis 2008 et qu'il est le fruit d'un dialogue amont avec les élus des collectivités, sur tous les aspects :

- financement ;
- enjeux urbains et de développement économique ;
- solutions techniques ;
- définition des points de correspondance...

Arc Express est en effet une des composantes du plan de mobilisation, lequel compte plus de 60 projets, dont la moitié est déjà en cours de réalisation (prolongements de lignes de métro / RER, nouvelles lignes de tramways, bus, etc.).

Les arcs Nord et Sud ont été dessinés en premier lieu, plusieurs variantes demeurent possibles, et les études pour les arcs Est et Ouest sont en cours de finalisation. Arc Express propose notamment :

- un tracé total de 60 km, en petite et moyenne ceintures ;
- des équipements de toute dernière génération : un métro automatique plus large et évolutif, accessible aux personnes à mobilité réduite... ;
- un maillage fin grâce à 50 nouvelles stations, soit un espacement moyen de 1 à 1,5 km entre deux stations ;
- une vitesse de 40 km/h, celle de la ligne 14 aujourd'hui

C'est aussi un projet bénéfique pour l'environnement puisqu'en favorisant l'usage des transports en commun ce seront 150 000 voitures en moins chaque jour.

Débat avec le public

Point de méthodologie : les réactions et questions sont récoltées oralement et par écrit dans la salle, mais aussi par le biais d'internet. Il est précisé que toutes les interrogations qui n'auront pu être prises en compte aujourd'hui trouveront toutefois réponse via internet.

Il ressort des échanges avec le public les principales réflexions suivantes :

Sur le choix entre les deux projets

Une présidente d'association, pose les termes du débat :. Entre un projet soutenu par la Région, fixant des objectifs de court et moyen termes, et un projet d'État davantage visionnaire, le choix est cornélien. Car comment ne pas prendre en compte les besoins immédiats des concitoyens, et parallèlement, comment faire l'impasse sur une vision de plus long terme, en réponse aux besoins de développement d'un territoire que l'on veut à la fois agréable à vivre et performant sur le plan international ?

Valérie Péresse, Ministre de l'enseignement supérieur et de la recherche déclare qu'elle « ne prend pas partie pour l'un ou l'autre » des projets, en tant à la fois de représentant de l'Etat et d'élue de la région. Elle souhaite voir les querelles de pouvoir mises à l'écart et qu'à l'issue des deux débats publics, « il y ait un seul projet de la région et de l'Etat ».

Annick Lepetit, adjointe au Maire de Paris chargée des déplacements, des transports et de l'espace public . La mairie de Paris appuie totalement Arc Express. Pour autant il ne s'agit pas, de trancher entre deux projets, mais de hiérarchiser les projets, à court, moyen et long terme, qui ne pourront pas tous être financés et faits en même temps .

Pour Pierre SIMON, Président de la Chambre de commerce de Paris, « il ne peut pas opposer les problèmes à solution immédiate et rapide et une vision à long terme », il faut absolument qu'il y ait une convergence.

Roland Castro, architecte intervient pour rappeler le travail fait, regrettant que les architectes qui ont fait rêver sur le Grand Paris soient maltraités et marginalisés. Il propose un métro aérien au-dessus de l'autoroute A86 et d'autres transports innovants comme des bateaux sur la Seine.

➤ **Des intervenants s'interrogent sur les aspects financiers ?**

Les deux projets sont-ils réellement comparables en termes budgétaires ?

Vu le déficit public abyssal actuel, dans quelle mesure les collectivités et/ou citoyens vont-ils devoir contribuer ?

Ne faudrait-il pas décréter ce projet « cause nationale » et lancer un « grand emprunt » ?

Ou encore, et très pragmatiquement parlant, quelle tarification à terme pour ce nouveau réseau de transport ?

Jean-Paul Huchon rappelle que le budget total du plan de mobilisation est de l'ordre de 18 à 19 milliards d'euros : c'est bien ce montant qu'il faut comparer au budget du Grand Paris, et non pas le seul coût de la rocade Arc Express, chiffré à 6 milliards. Lissé sur 10 ans, cela fait donc un peu moins de 2 milliards par an... Le secret du financement résidera notamment dans un bon « phasage ». Il faudra répartir les dépenses et « s'endetter de manière utile ». Il est vraisemblable que les collectivités devront en tout état de cause engager de gros moyens, vu le niveau d'endettement de l'État.

Marc Véron déclare pour sa part que « personne n'échappera à l'emprunt ». Pour le cas du Grand Paris, la dotation initiale est de 4 milliards ; reste à combler le différentiel avec le coût global prévisionnel, estimé à environ 22 milliards.

Mais l'important n'est pas tant ici la notion d'emprunt que le fait de repérer les « sources de financement ultérieures » qui verront le jour avec la concrétisation du projet et permettront d'amortir la dette. À ce titre, Marc Véron cite :

- le prochain rendez-vous du projet de rectification de loi de finance, avant la fin 2010 ;
- les nouvelles recettes au jour de l'exploitation : droit d'usage des infrastructures, etc.
- enfin, la valorisation du foncier.

Il précise que le phasage de la réalisation serait préjudiciable.

André Santini déclare qu'il faut qu'on ait le courage d'affirmer haut et fort que « nous sommes capables de rivaliser avec les plus grandes métropoles du monde ». Les aspects budgétaires ne doivent pas nous décourager : recettes fiscales, recettes commerciales et autres contrats de développement territorial sous-tendus par le projet seront bel et bien des sources de financement.

Sur la tarification, **Sophie Mougard** déclare que pour Arc Express elle s'inscrira dans la tarification francilienne qui sera en vigueur en 2017 ; le Pass Navigo sera utilisable. **Marc Véron** indique que la SGP n'a pas qualité pour exploiter le réseau.

Sur les autres projets

➤ Quid de certains projets antérieurs au vu des nouvelles perspectives ?

Orbival, CDG Express ou encore prolongement du T4 : que deviennent ces projets discutés – voire validés – antérieurement, dans le nouveau contexte ?

André Santini rassure d'une manière générale sur le fait qu'il y a bien « étanchéité entre les financements ». La loi interdit par exemple que le projet du Grand Paris siphonne des fonds qui auraient été alloués en premier lieu à des projets inscrits au plan de mobilisation, composants d'Arc Express ou autres.

Jean-Paul Huchon rappelle quant à lui que les élus du Val-de-Marne, via leur association *Orbival*, ont été dans une certaine mesure les pionniers de la rocade Arc Express, qui est immédiatement opérationnelle et pour laquelle des financements sont inscrits dans le plan, notamment du département du Val de Marne.

En ce qui concerne CDG Express, il rappelle que la Région s'est vue retirer toute responsabilité ; le projet serait réalisé par un consortium animé par *Vinci*

Jean-Claude Ruyschaert, directeur régional et interdépartemental de l'équipement et de l'aménagement, précise que ce projet CDG Express devrait être prochainement finalisé

Quant au prolongement de la ligne de tramway T4, **Jean-François Hélas**, directeur des projets d'investissement du STIF et directeur de projet Arc Express, précise que ce projet est en phase d'études, un schéma de principe devrait être établi à la fin du premier trimestre 2011. Ce projet, inscrit dans le plan de mobilisation, fait aussi partie du plan « espoir banlieues ».

➤ À l'Est, y aura-t-il vraiment du nouveau ?

Le T4 n'est pas le seul enjeu à l'Est de Paris. Le prolongement de la ligne 11, en discussion depuis des années, est resté lettre morte... Plus généralement, la banlieue Est demeure le parent-pauvre des transports en Ile-de-France. Que répondre alors à ces témoignages d'habitants de Seine-Saint-Denis qui manifestent leurs doutes et craintes de voir leurs espoirs une nouvelle fois déçus ? L'un d'entre eux n'hésite pas à dire qu'il faudrait siphonner les fonds prévus pour le projet desservant le plateau de Saclay pour servir en priorité Bagnole / Romainville / Montfermeil / Clichy-sous-Bois / Villemomble / Fontenay / Montreuil !

Jean-François Hélas comprend ces inquiétudes, mais se veut rassurant. Dans le cadre du projet Arc Express, la rocade Est n'a pas été oubliée : le tracé sera bientôt finalisé. La prolongation de la ligne 11 sera réalisée. Et le T1 reliera à terme Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay. Globalement, c'est bien la vocation première d'Arc Express que d'améliorer la desserte de territoires depuis longtemps brimés, en petite et moyenne couronnes, avant de s'attaquer à des tracés plus ambitieux répondant à des besoins économiques et/ou humains à plus longue échéance.

Didier Bense redit toutefois l'importance d'anticiper sur les exigences d'avenir d'une mégalopole que l'on veut d'envergure internationale. En l'occurrence, ce sont 6 000 voyageurs par heure qui seraient attendus à terme sur le pôle de recherche de Saclay, et non pas 5 000 par jour !

Marc Véron rappelle l'importance du désenclavement de Clichy Montfermeil. Il a visité ces villes et a constaté que les habitants n'ont pas accès à Paris ou à des zones d'emploi proches, Roissy est à 5 km seulement - lorsqu'ils n'ont pas de voiture.

Sur l'amélioration de l'existant

➤ ...

D'autres questions se posent quant au bénéfice réel des propositions faites, par exemple :

- *Saturation du RER A...*

Sur ce point, **Sophie Mougard**, directrice générale du STIF, livre deux éléments de réponse : les rames à deux niveaux, financées conjointement par le STIF et la RATP, vont être livrées début 2011 et vont contribuer à améliorer le confort des voyageurs. Le prolongement du RER E à l'Ouest va également permettre de désengorger la ligne A.

- *Les gares...*

En termes de confort et pour répondre aussi au souhait exprimé par certains riverains de voir l'existant amélioré, il est notamment rappelé qu'un volet sur la modernisation des gares de RER et un budget en conséquence sont prévus par le STIF.

- *Le projet Grand Huit de la SGP ne va-t-il pas saturer la ligne 14, dite « Météor » ?*

Des choix ont été faits, explique **Didier Bense**. Les habitants d'Argenteuil, par exemple, devront se rendre à Saint-Lazare pour rallier le nouveau tracé. La 14 est certes déjà à un niveau de charge conséquent, mais elle est rapide et fiable : personne ne s'en plaint ! Ses concepteurs ont prévu la possibilité de rapprocher les trains et d'allonger les rames jusqu'à 8 voitures. Les pleines capacités de cette ligne seront utilisées à terme et c'est bien normal, vu l'investissement consenti : elle va seulement rendre le service pour lequel elle a été conçue.

N'oublions pas en outre que cette ligne 14, une fois prolongée, va « désaturer » la ligne 13, un sujet qui préoccupe depuis longtemps !

- *À propos de technique*

Des interrogations ont porté sur le choix d'un matériel sur pneu, comme sur la ligne 14, alors que cette technologie est plus coûteuse en énergie.

➤ Une vision plus humaine et sociale...

La palette des réflexions ne serait pas complète sans ces témoignages de citoyens, architectes ou autres sociologues qui nous parlent du « bien-être », de la « connaissance » et de « l'accompagnement » des citoyens.

Un intervenant se dit notamment surpris de voir que s'engage une sorte de « course aux chiffres » : le plus long tracé, le plus grand nombre de gares... On avance des arguments de « désaturation », mais depuis 30 ans, alors que l'on ne cesse d'améliorer les réseaux de transports publics, on constate que les problèmes s'aggravent, que le nombre de voitures en circulation ne cesse d'augmenter. On invoque aussi les bénéfices de la rapidité, mais plutôt que d'offrir toujours davantage de vitesse et d'encourager au déplacement, ne faudrait-il pas donner la possibilité aux gens de vivre là où ils veulent, sans ces contraintes quotidiennes et permanentes ?

En outre, s'il est louable de vouloir désenclaver des zones délaissées, ne faut-il pas parallèlement insister sur la notion d'éducation pour donner le goût et l'envie aux gens de ne pas se restreindre à leur pré-carré ? Bref, veiller à une meilleure mixité des populations, au partage de la culture, à un accès équitable pour tous à tout ce qui enrichit nos vies...

Le débat est clôturé à 11h par M. Leblond qui, au nom des deux commissions, remercie le public de sa participation au débat et les maîtres d'ouvrage pour leurs réponses.