

**CPDP RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC
DU GRAND PARIS**

4 NOVEMBRE 2010

COMPTE RENDU DE LA REUNION DE PROXIMITE A CACHAN

Type de réunion :	Réunion de proximité
Date de la réunion :	4 novembre 2010
Lieu de la réunion :	Cachan

Introduction et rappel du cadre législatif

Jean-Yves Le Bouillonnet, député maire de Cachan, remercie les participants d'avoir répondu à l'invitation de la CNDP alors que l'agenda des consultations publiques est très serré. **Paul Carriot** rappelle la nature et les fondements juridiques de l'exercice de démocratie participative qu'est la procédure de débat public.

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

Un film est projeté.

Cyrille Tricot, le MO, indique que 63 % des trajets *intra-muros* sont effectués en transports en commun. Ce taux chute à 23 % en petite couronne (18 % dans la zone dense du Val-de-Marne), car le réseau est organisé en étoile : 80 % des déplacements sont donc effectués par route. Rapide et adaptable, le réseau de métro de rocade automatique du Grand Paris comptera 3 lignes et une quarantaine de gares en correspondance avec le réseau actuel, desservira les aéroports, les gares TGV, les bassins d'emploi, les pôles d'enseignement et aura à terme une capacité de 3 millions de voyageurs/jour. Sécurisé, il sera accessible à tous. Ses gares seront des lieux de services et de correspondance multimodale insérés dans le milieu urbain.

La ligne verte créera une liaison entre les trois aéroports d'Ile-de-France en traversant la Seine-Saint-Denis depuis Roissy avant de rejoindre Versailles, le pôle de Saclay et Massy. Prolongeant la ligne 14, la ligne bleue relie aussi les trois aéroports par le centre de Paris. La ligne rouge, traçant une boucle depuis le Bourget jusqu'à La Défense, permettra aux habitants situés entre Le Blanc-Mesnil et Montfermeil d'accéder aux bassins d'emploi du Bourget, de Roissy et de Marne-la-Vallée. Comptant 8 gares dans le Val-de-Marne, elle poursuit son trajet vers Chelles, puis suit le tracé préconisé par Orbival depuis Bagnex jusqu'à Villiers-sur-Marne. Cette section sera notamment en correspondance avec les lignes actuelles (B, C, D, E, 8), les prolongements des lignes 4, 14, le futur T6 et le projet de prolongement de la tangentielle Nord. De nouvelles gares sont prévues au Kremlin-Bicêtre Institut Gustave Roussy, Rungis-Porte de Thais (où passeront le TVM et le futur T7) et à Orly, où se trouvent 173 000 emplois et où une gare TGV est en projet. Les gains de temps seront élevés : le trajet Arcueil-Cachan sera ainsi effectué en 18 minutes. Le secteur Arcueil-Cachan est situé dans la vallée scientifique de la Bièvre (Santé et biotechnologies), en forte interaction avec Paris, La Défense, Orly et Saclay, mais ses entités (hôpitaux, entreprises) sont mal interconnectées. Le métro de rocade sera très donc utile aux étudiants et aux salariés du territoire. En fort développement, la communauté d'agglomération du Val-de-Bièvre (200 000 habitants environ) a accueilli récemment les sièges de grands groupes, ainsi que de nouveaux centres commerciaux, mais les systèmes routiers et ferrés restent orientés vers Paris alors que l'A6 rompt la continuité territoriale. Le Grand Paris, proposant 3 nouvelles gares (Villejuif-Institut Gustave Roussy, Arcueil-Cachan, Kremlin-Bicêtre-Hôpital), permettra de soulager le réseau routier. Une station est aussi proposée en option à Villejuif-Aragon. Le métro desservira les quartiers d'habitat social Henri Barbusse et Les Blagis (Bagnex), les Quatre-Cités (Arceuil) et de La Plaine (Cachan). Le métro dessert des territoires à fort potentiel : la ZAC Centre-Ville de Cachan, la ZAC de la Vache Noire (Arcueil) et la ZAC Victor Hugo (Bagnex), mais aussi le futur pôle de recherche Cancer Campus (Villejuif).

Le Grand Paris allégera le réseau actuel, puisque les lignes avec lesquelles sera connecté seront soulagées de 10 à 15 %. Il soutiendra la croissance des 9 pôles identifiés (dont Paris-Saclay, Paris-Sud et Est-Parisien-Cité-Descartes). Pour la première fois, une étude environnementale a permis, dès l'amont, de préciser le tracé et la profondeur du tunnel. Le coût du projet sera de 21 et 23 milliards d'euros selon les choix finaux. À l'issue du débat public, la SGP devra, par un avis motivé, faire connaître un schéma d'ensemble. Puis, durant 18 mois, une large concertation permettra la conception fine des ouvrages. Le réseau sera ensuite mis en service de 2018 à 2023.

Débat avec la salle

➤ **Les enjeux du débat public et les objectifs et caractéristiques du Grand Paris**

Jacques Valin demande quelle est la véritable portée de ce débat. Les cahiers d'acteurs peuvent-ils s'opposer au projet ? Nombre d'élus craignent d'être dépossédés de leurs compétences foncières.

Par ailleurs, le film projeté laisse songer que l'objectif du projet est de transformer Paris en une « fourmilière » : ne faut-il pas privilégier la qualité de la vie plutôt que la vitesse ? Qui sera *in fine* décisionnaire ? Les élus sont-ils impliqués ?

Il est impossible d'utiliser le vélo aux heures de pointe dans le RER. Le Grand Paris prévoit-il cette possibilité ? Circulera-t-il 24 h/24 ? Les gares seront-elles équipées de déposes minute ?

Marc Véron affirme que de nombreux éléments de tracés et d'implantation de gares sont en débat. La loi du 3 juin 2010 stipule que c'est à partir de la synthèse issue du débat que la SGP devra trancher après avoir motivé ses choix. Les tracés et gares retenus feront l'objet d'un décret pris en Conseil d'État, qui sera très attentif au respect des principes légaux. La loi maintient les pouvoirs d'urbanisme des maires. Les communes pourront, durant les 18 mois suivant la publication du décret, négocier avec l'État des contrats de développement territorial (mixité urbaine, logements, transports, etc.) pourtant sur les alentours des gares ; mais en leur absence, le Code de l'urbanisme s'appliquera. Il est exact que le Grand Paris vise à faciliter l'accès aux villes d'Europe et du monde à travers les aéroports et les gares TGV, mais aussi à faciliter les transports des Franciliens grâce au maillage avec le réseau actuel, et à désenclaver de nombreuses communes. Il s'agit enfin d'accélérer le développement économique. C'est pourquoi le Grand Paris, en tant que projet novateur, intéresse fortement les pays émergents – qui sont aussi de potentiels investisseurs. Présidée par André Santini, la SGP est dirigée par un Conseil de surveillance composé de représentants de l'État et des présidents des Conseils généraux et de la Région. Son comité stratégique compte tous les représentants des communes concernées et les organismes tels que les CCI. Sauf à considérer que Paris Métropole a vocation à assumer toutes les responsabilités dévolues au Grand Paris, la gouvernance du projet est donc multiple et adaptée à ses différents objectifs : un établissement public Paris-Saclay a ainsi (entre autres) été créé par la loi. La SGP est peu favorable à une exploitation 24h/24, car il faut tenir compte des contraintes de maintenance ; et le fait que les gares soient conçues comme des lieux de vie impose de fortes contraintes de fréquentation et de sécurité. **Claire-Hélène Coux** précise que la vitesse est un élément capital en termes de concurrence avec la voiture. Elle est donc un atout pour le développement durable comme pour le confort des usagers. Les gares seront des pôles de correspondance avec la voiture, les transports de surface, la marche à pied, le vélo et seront équipées d'une dépose-minute. Il est techniquement possible d'accueillir les vélos dans certains matériels roulants. Le choix en sera fait en fonction des demandes du débat public.

Michel Rostagnat explique que les cahiers d'acteur permettent généralement aux personnes morales de s'exprimer. Les personnes physiques utilisent plutôt les réunions publiques et les outils Internet.

➤ **Quelles modalités techniques et financières ?**

Gérard Najman note que si les distances entre gares sont, dans le Val-de-Marne, conformes aux préconisations d'Orbival (2 km environ) elles sont bien plus élevées ailleurs. Comment répondre aux problèmes techniques posés par la ligne 14 ? Alors que les usagers se plaignent de l'état du réseau actuel, il faudrait comparer les investissements de la SGP à ceux du STIF. Comment les premiers seront-ils amortis ? Son exploitation fera-t-elle l'objet d'une délégation de service public ou d'un partenariat public privé ? Sa tarification sera-t-elle intégrée à celle du réseau francilien ?

Claire-Hélène Coux explique que la SGP a pour principale mission de produire un schéma de principe. Les choix techniques seront décidés ensuite, avec le STIF. **Marc Véron** précise que l'Ile-de-France doit à la fois rattraper son retard, donc répondre aux problèmes de transport quotidien, et préparer l'avenir. C'est pourquoi la loi a prévu que les financements nécessaires à ces deux aspects indissociables soient « étanches ». Le Parlement devra, par le vote de la Loi de finance 2011 et du projet de Loi de Finance Rectificative 2010, se prononcer sur la dotation initiale prévue par l'État (4,5 milliards d'euros). Le solde sera financé par emprunt. La dette sera amortie durant au moins 40 ans grâce aux recettes fiscales liées au développement économique rendu possible par le nouveau réseau, aux ressources liées à l'exploitation économique des espaces des gares et, à long terme, à une part des plus-values foncières et immobilières. Il n'est pas question d'établir une tarification séparée. Le STIF conserve ses prérogatives et exploitera le réseau qui lui sera remis grâce aux ressources de tarification, au Versement Transport acquitté par les entreprises (et dont les taux devront évoluer) et aux contributions des collectivités.

Michel Rostagnat précise qu'un débat public aura lieu le 5 janvier 2011 sur le financement du projet.

Jean-Claude Fourquet observe que le MEDEF Ile-de-France conteste le projet du Grand Paris, estimant, comme la SNCF, que la priorité est à l'amélioration du réseau existant, alors qu'il est très probable que le Grand Paris n'aboutira pas avant 15 ans. Celui-ci ne vise qu'à relier des pôles économiques et ne répond pas aux besoins des habitants. Gilles Carrez est en outre « plus que sceptique » sur la capacité de dégager les 35 milliards nécessaires, et les coûts avancés apparaissent

très optimistes – ce d'autant plus lorsque le choix des stations n'est pas arrêté.

Marc Véron rappelle que Gilles Carrez a eu le grand mérite d'établir un rapport établissant avec rigueur les coûts d'investissement et de maintenance des transports franciliens – jusqu'ici inconnus. L'évaluation du coût des gares a été effectuée sur la base des coûts constatés lors de la construction des gares souterraines parisiennes récentes. L'évaluation du budget s'est aussi appuyée sur les données des opérateurs d'ingénierie intervenus récemment sur les métros de Madrid et de Barcelone. C'est aussi afin de lutter contre les dépassements de budget que la SGP a opté pour la réalisation en continu des travaux : elle permet de suivre semaine après semaine la conformité et les délais de remise. L'État et la SGP seront liés par un contrat portant sur les délais, les coûts, la performance, les dates de mise en exploitation, en reprenant la méthode suivie (avec succès) lors du percement du tunnel sous la Manche. **Claire-Hélène Coux** ajoute que le budget établi intègre notamment des provisions sur les postes suivants : acquisitions foncières, travaux préparatoires, génie civil des tunnels, ouvrages de correspondance, aménagement des gares, systèmes de contrôle, matériel roulant, ateliers, mise à niveau de la ligne 14, etc. Ces éléments sont très complets.

Michel Rostagnat demande que ces points budgétaires soient intégrés au dossier soumis au public.

➤ **Les gares de Saint Maur - Créteil et Villejuif – Louis Aragon, la rénovation du RER B Sud**

La salle a unanimement soutenu le tracé d'Orbival, repris par le Grand Paris et par Arc Express, mais a pointé l'importance de la réalisation des gares de Villejuif-Aragon et d'un repositionnement de la gare de Kremlin-Bicêtre-Hôpital. Elle a défendu la création d'une gare à Saint-Maur-Créteil (correspondance avec le RER A et le TVM), voire la desserte de Val-de-Fontenay (lignes A et E). Alors que les souffrances des usagers sont quotidiennes sur la branche Sud du RER B, existe-t-il des garanties de financement pour engager les travaux sur cette section, comme sur les autres radiales ? Pourquoi le métro sera-t-il automatique ? Pourquoi avoir adopté un tracé souterrain dans la vallée de la Bièvre, point bas du Val-de-Marne ? La nouvelle voie ferrée pourra-t-elle être utilisée pour le fret ?

Jérôme Bertrand note que la présente procédure ne respecte pas la loi du 11 février 2005, puisque les débats sont inadaptés aux sourds et aux aveugles et parce que certaines des salles choisies sont inaccessibles aux personnes à mobilité réduite. Alors qu'il faut éviter les doublons, le tracé de la ligne rouge semble se superposer, à l'Ouest, à celui du T2, et la ligne bleue, utilisant des pneus, ne pourra pas atteindre Roissy. Elle devra donc s'arrêter à Saint-Denis.

Marie-Bénédictine Aguila Baldit note que l'opportunité de la gare Villejuif-Aragon sera notamment débattue le 7 décembre 2010, à Villejuif. **Michel Rostagnat** indique que les enregistrements des débats sont mis en ligne, donc accessibles aux aveugles. Les informations écrites sont très nombreuses, permettant aux sourds de prendre part au débat ; et, en bonne convivialité, les fauteuils roulants peuvent être accompagnés par les participants valides là où les salles ne respectent pas encore les normes.

Claire-Hélène Coux rappelle que le Grand Paris soulagera les liaisons radiales. La SGP sera attentive aux demandes exprimées en faveur des gares Villejuif-Aragon et Saint-Maur. La ligne bleue croisera le TVM à Rungis et sera, au Sud, prolongée sur pneus. D'autres modalités sont envisageables au Nord. Le métro sera automatique, car cela limite le risque de chute sur voies grâce aux portes palières et permet d'adapter l'offre très aisément. La réponse à la question posée sur les caractéristiques du tunnel à Arcueil sera apportée par internet. **Marc Véron** indique que 25 km (sur 155) seront réalisés en aérien, alors que plusieurs cabinets d'architectes ont proposé de plus longs tracés de ce type. L'étude environnementale a traité les impacts géologiques, faunistiques, etc., et montré que les tracés aériens s'opposaient à des dispositions du droit français et européen. Les élus locaux ont aussi manifesté de fortes oppositions, notamment autour du plateau de Saclay. La desserte de la Cité Descartes a été préférée à celle de Val-de-Fontenay, déjà bien desservi par les réseaux ferrés. La SGP a toutefois proposé de prolonger vers le Sud la tangentielle Nord jusqu'à Val-de-Fontenay et Champigny. L'utilisation de l'infrastructure pour le fret n'est pas envisageable en raison des fréquences prévues et des opérations nocturnes de maintenance. **Patricia Macé Hervouin** explique que la RATP, la SNCF et le STIF ont collaboré pour améliorer le service sur la ligne B en supprimant le changement de conducteur à la Gare du Nord et en regroupant les équipes d'exploitation. Au Nord, des voies dédiées au RER B seront livrées en 2012 ; le matériel roulant sera remplacé ou totalement rénové à partir de 2016, ce qui diminuera le nombre de pannes. La situation reste néanmoins très insatisfaisante en raison de la hausse du trafic.

➤ **Faire converger les projets de l'État et des collectivités locales**

Comment seront rendus les arbitrages entre Arc Express et le Grand Paris ? Des élus et associations

d'usagers ont souligné que si le tracé d'Orbival, repris par les deux projets, fait consensus, le Grand Paris ne retient pas toutes les gares prévues. Les gares sont encore plus espacées sur les autres lignes, dont le tracé est très critiquable, alors que les calendriers des deux projets semblent très optimistes. Est-il prévu que la ligne bleue desserve l'interconnexion TGV à Orly ?

Jean-Yves Le Bouillonnet rappelle que le Grand Paris s'intéresse à l'avenir de la région capitale sous tous ses aspects, alors que la mission de la SGP concerne uniquement un réseau de transport. Or, les compétences des collectivités sont beaucoup plus larges (emploi, culture, logement, etc.). C'est pourquoi Paris Métropole réunit depuis un an 169 collectivités afin de créer, en concertation avec l'État une stratégie permanente de mise en cohérence des politiques publiques, construisant peu à peu un nouveau modèle de gouvernance de l'Île-de-France. La loi a reconnu cette instance, qui rendra notamment un avis sur le réseau de transport. Le Val-de-Marne plaide depuis 30 ans pour une ligne de rocade et le tracé porté par Orbival est repris par les projets Arc Express et Grand Paris. Ils devront donc converger sur ce point, mais aussi de façon plus générale, car la compétence de la Région ne peut être méprisée. **Nadia Seissen** craint que le fait d'exploiter une part des plus-values foncières n'empêche les communes de produire des logements sociaux dans le cadre d'opérations mixtes qui sont déjà difficiles à réaliser dans le contexte actuel.

Marc Véron note que la loi du 3 juin 2010 comporte un objectif de production de 70 000 logements par an et que les contrats de développement territorial porteront en particulier sur la mixité urbaine et sur le logement social. Les délais de réflexion et de réalisation sont effectivement très serrés : ouvrir les travaux en 2013, après publication du décret en Conseil d'État en juin 2011, suppose de suivre une procédure très dense. Les travaux préalables aux enquêtes publiques seront donc préparés dès que possible, et dès mai 2011 là où le consensus est fort (ce qui est le cas sur le tracé d'Orbival), afin d'ouvrir les enquêtes dans la foulée de la parution du décret. Le rythme d'avancement des travaux dépend, quant à lui surtout du bon phasage des financements, et non des contraintes techniques.

Christian Métairie explique que la Ville d'Arcueil rendra un avis commun sur Arc Express et le Grand Paris, en s'appuyant sur les principes de réduction des inégalités territoriales et de desserte de proximité. Il faut aussi que le plan de mobilisation régional soit réalisé pour répondre aux problèmes urgents et de moyen terme. L'État doit assumer une part élevée des financements, et les élus locaux doivent conserver la maîtrise de l'aménagement du territoire. **Christine Revault d'Allones** soutient le plan de mobilisation régional, dont Arc Express est l'un des aspects majeurs, et pointe que la desserte de proximité de la Seine-Saint-Denis prévue par le Grand Paris est encore plus mauvaise que celle prévue pour le Nord du tracé d'Orbival. Par ailleurs, pourquoi le débat de Nogent a-t-il été annulé ? Les aspects financiers auraient pu y être discutés en présence de Gilles Carrez.

Michel Rostagnat explique qu'il a été jugé préférable d'attendre le vote du Parlement pour évoquer les questions financières.

Marc Véron affirme que l'État a jugé que l'état des transports franciliens justifiait une intervention massive de sa part, en créant un réseau bouclé susceptible d'apporter les emplois et la croissance économique nécessaires au financement des équipements collectifs de la région capitale. Il serait évidemment absurde de tracer deux lignes parallèles au Sud et au Nord-Est de l'Île-de-France. L'État et la Région devront s'accorder sur les services, les tracés, les gares, etc. en réunissant une « commission de synthèse » qui s'appuiera sur les conclusions du débat public.

➤ **La stratégie sous-jacente à la ligne verte remise en cause**

Noël Celatil observe que le pôle d'Orsay sera extrêmement coûteux (la ligne verte accapare une grande part des finances du Grand Paris) et fera perdre à la vallée scientifique de la Bièvre une partie de ses établissements, alors que ses résultats économiques restent très hypothétiques.

Plusieurs autres interventions ont souligné que le tracé de la ligne verte et le pari fait sur le plateau d'Orsay sont très critiqués. Par ailleurs, sur quelle section les travaux débiteront-ils ?

Marc Véron indique que le phasage des travaux sera décidé par le Conseil de surveillance de la SGP, qui accordera sans doute la priorité aux tronçons les plus consensuels. La ligne verte ne pourra être tracée qu'intégralement, au risque de s'arrêter à Rueil, ce qui handicaperait les pôles de Versailles et de Saint-Quentin. À Saclay, la desserte routière n'a pas évolué depuis 25 ans. Cette situation s'est opposée aux investissements privés indispensables à la constitution d'un *cluster*. Or ce sont ces investissements qui permettent, grâce aux irremplaçables relations de proximité, de valoriser la recherche qui sera notamment portée par les établissements d'enseignement supérieur que l'État a décidé de déplacer (en partie) sur le plateau. Ce schéma exige des moyens de desserte lourds constituant un « cordon ombilical » vers Paris et les aéroports.

Michel Rostagnat lève la séance et remercie les participants de leurs interventions.