

13 OCTOBRE 2010
REUNION AU CHORUM A SAINT-DENIS – STADE DE FRANCE

Type de réunion :	Réunion commune
Date de la réunion :	13 octobre 2010
Lieu de la réunion :	Saint Denis – Stade de France – Le Chorum

Introduction et rappel du cadre législatif

Jean-Luc Mathieu, président de la CPDP « Arc Express », ouvre la séance et rappelle les fondements législatifs de ce débat public.

François Leblond, président de la CPDP « Réseau de transport public du Grand Paris », anime la séance.

Projet « Arc Express » – STIF

Jean-Paul Huchon présente le projet Arc Express, articulé au SDRIF, projet de territoire unique issu de 4 ans de concertation entre les collectivités, les acteurs de l'Ile-de-France et l'État, et qui vise, en premier lieu, à améliorer la vie des franciliens. Le transport en est un des axes forts, puisque 61 projets ont été décidés au sein du Plan de mobilisation régionale pour les transports. Arc Express, métro de rocade, est la pièce maîtresse et sera déployé à partir de 2017 – en ouvrant tout d'abord l'arc Sud.

Projection d'un film de présentation.

Laurent Debrincat détaille les caractéristiques d'Arc Express, fruit d'un dialogue avec les élus locaux sur les financements, les enjeux urbains et économiques, les solutions techniques, les tracés, etc. Les arcs Nord et Sud ont été dessinés, mais plusieurs variantes demeurent possibles. Les études pour les arcs Est et Ouest seront disponibles fin 2010. Arc Express propose notamment :

- un tracé total de 60 km, en petite et moyenne couronnes, permettant des gains de temps significatifs grâce à une vitesse moyenne de 45 km/h ;
- 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, espacées en moyenne de 1 à 1,5 km et reliées au réseau actuel ou prévu par le Plan de mobilisation.

Un film présente les variantes de tracés proposées pour l'arc Nord. Ces variantes sont soumises à la concertation publique, sur la base de laquelle le STIF arrêtera ses choix.

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

Projection d'un film de présentation.

Patrick Maugirard explicite les caractéristiques et enjeux du Grand Paris, projet d'urbanisme global visant à répondre aux besoins urgents exprimés par les franciliens tout en satisfaisant aux exigences de développement à plus long terme de l'Ile-de-France, prise dans un environnement international de plus en plus compétitif. Le réseau de métro automatique proposé n'est qu'un des aspects du projet qui met en place le maillage en double boucle de trois lignes automatiques. Ses principales caractéristiques sont les suivantes :

- un tracé total de 155 km ;
- une amélioration des liaisons de banlieue à banlieue ;
- des gains de temps (grâce à une vitesse commerciale de 65 km/h en moyenne) ;
- la désaturation du réseau existant, grâce au maillage avec les radiales actuelles ou futures ;
- la connexion avec les aéroports, les gares TGV et les grands pôles économiques.

Patrick Maugirard précise les tracés des lignes verte, bleue et rouge, et s'arrête particulièrement sur le « nœud » des trois lignes, situé en Seine-Saint-Denis.

André Santini souligne que le Grand Paris est une chance pour la région capitale. Le projet a été travaillé avec les collectivités et les villes afin d'aboutir à « un projet humain et de proximité » maillant l'ensemble des territoires. La SGP se dit par ailleurs ouverte à la discussion pour aboutir à une synthèse avec les autres projets existants.

DEBAT AVEC LE PUBLIC

Plusieurs participants ont noté que les débats organisés négligent des zones importantes et/ou délaissées par les deux projets. Il en va ainsi du plateau des 4 communes (Romainville, Noisy, Rosny-sous-bois et Montreuil) ou de Bobigny, où, selon eux, des rencontres publiques s'imposeraient.

Tout au long du débat, des citoyens et des responsables associatifs estiment que le débat entre les deux projets était légitime en raison des différences substantielles qui les séparent, expriment leur préoccupation quant au fait que les citoyens et les usagers ne fassent pas les frais des luttes entre les personnalités politiques. Les décideurs doivent à cet égard faire preuve de responsabilité.

Les principaux thèmes abordés sont ensuite les suivants :

➤ **Des réponses aux besoins de la Seine-Saint Denis**

À la condition de quelques aménagements, les deux projets semblent structurants pour la Seine Saint-Denis. **Didier Paillard** estime ainsi que les deux projets joueraient un rôle structurant pour les territoires de la Communauté d'agglomération Plaine Commune, en permettant aux populations des territoires le plus en difficulté d'accéder, dans des conditions équitables, à l'emploi, à la formation, à la culture. Mais si le Grand Paris se veut un projet à long terme, il reste impératif d'agir vite et de mettre en œuvre les extensions et modernisations prévues sur les lignes 13, B et D et les autres projets du Plan de mobilisation du STIF.

À condition de desservir à la fois les quartiers populaires et les zones d'emploi et d'activité, la nécessité d'un tracé irriguant Clichy-sous-bois, Montfermeil, Sevran, etc. est reconnue par de nombreux élus locaux. **Didier Mignot** précise notamment que bon nombre des élus des communes préparent une prise de position commune pour la réalisation des deux tracés.

François Leblond les invite alors à formuler un cahier d'acteurs.

Dominique Voynet souligne aussi que les élus de l'Est francilien, mais plus généralement de la proche banlieue, seront unis pour demander des solutions réalistes et exigeantes. Montreuil soutient en conséquence le Plan de mobilisation voté par le STIF. Concernant l'Est, à condition que les territoires soient finement desservis, les deux tracés de la ligne rouge et d'Arc Express sont nécessaires : il reste, toutefois, à bien définir ce dernier.

➤ **Le phasage des travaux, les tracés, les gares**

Les projets présentés soulèvent quelques interrogations : tout n'est pas clair notamment en ce qui concerne le calendrier de mise en œuvre, la pertinence des tracés, le choix des gares...

- Ne doit-on pas craindre, alors que les transports publics français ont 20 ans de retard, que les délais de mise en œuvre prévus ne soient trop longs pour faire face à la congestion actuelle ?
- Le poids de ces projets ne risque-t-il pas de remettre en cause des démarches d'amélioration et/ou de prolongements d'infrastructures déjà décidées ?
- Alors que 90 % des salariés travaillant à Roissy s'y rendent par la route, la desserte de l'aéroport de Roissy par la modernisation du RER B, par les lignes bleue et verte du Grand Paris et par le projet CDG Express, est-elle vraiment justifiée ?
- La réalisation du tronçon Sud d'Arc Express est jugée prioritaire alors les gains de temps prévus y sont inférieurs à ceux prévus au Nord pour des distances comparables : comment cela est-il justifié ?
- Arc Express prévoit 3 gares situées en plaine Saint-Denis : pourquoi ne pas fusionner les gares de Pleyel et Landy en créant deux accès dédiés à ces correspondances ?
- Pourquoi le tracé d'Arc Express ne dessert-il pas les aéroports ?
- Pourquoi le Grand Paris prévoit-il d'adopter un format de métro alors qu'il semblerait plus adapté, vu les flux de voyageurs prévus, d'adopter un gabarit RER ?

Il est par ailleurs indiqué que la ligne 13 étant saturée, il importe d'agir dès que possible pour maîtriser sa fréquentation. Desservir le plateau des « 4 communes » est également important, et ce, dans un délai raisonnable. En effet, cette zone, située à quelques kilomètres de Paris, est aujourd'hui desservie comme un territoire de lointaine banlieue et attend toujours l'arrivée du T1 et le prolongement des lignes 9 et 11.

En réponse, **Jean-Paul Huchon** rappelle que les décisions du Plan de mobilisation consistent à améliorer et à soulager le réseau existant. De 2010 à 2017, de nombreuses lignes de métro, de tramway, de RER et de bus seront modernisées, prolongées ou créées.

Les arrêts prévus sur la plaine Saint-Denis visent à assurer le plus grand nombre de correspondances possible avec les lignes radiales existantes (B, D et 13), explique **Laurence Debrincat**. Les études réalisées montrent que les carences de desserte de banlieue à banlieue sont encore plus lourdes au

Sud qu'au Nord, où des obstacles multiples (Seine, Marne, infrastructures de transport) se sont opposés au développement de projets de transport de surface (tramway) : il faut donc réaliser, dès que possible, un tracé souterrain. Les salariés de Roissy sont, eux, plutôt concernés par des projets de desserte locale que le STIF a commencé à développer, que par les grandes radiales et rocares.

Le prolongement de la ligne 14 jusqu'à la mairie de Saint-Ouen est l'une des priorités absolues du Plan de mobilisation pour soulager la ligne 13 ; en revanche, la technologie mise en œuvre (pneumatiques) est coûteuse et obsolète fragilisant ainsi le choix préconisé par le Grand Paris de prolongement de la ligne 14 vers les aéroports, précise **Jean-François Hélas**.

Des gares supplémentaires peuvent être ajoutées au schéma, affirme **Marc Véron**, mais le Grand Paris devra rester un métro rapide. La ligne rouge permettra aux habitants du Nord-Est, dont les territoires ont connu des événements graves en 2005, d'accéder aux emplois de Roissy et permettra au Parc des expositions de Villepinte de rivaliser avec ses concurrents de Milan et de Hanovre.

Enfin, il est précisé que le projet CGD Express est un projet distinct du Grand Paris et d'Arc Express : il s'adresse à une clientèle d'affaires et a pour but de relier Roissy à la gare de l'Est sans arrêt, pour un tarif unitaire évalué à 30 euros.

➤ **Convergence ou complémentarité ?**

Les deux projets s'excluent-ils l'un l'autre ou bien sera-t-il possible de les articuler l'un avec l'autre ?

Claude Bartolone soutient que s'attacher à créer une réelle convergence entre le Grand Paris et les projets retenus par le Plan de mobilisation, est la seule solution pertinente pour agir face à l'urgence. Il est en effet capital de rappeler que les habitants de la Seine-Saint-Denis sont à la fois les habitants les plus pauvres et les plus jeunes de l'Île-de-France... Bien qu'ils soient aussi les moins motorisés, ils sont ceux qui utilisent le plus leur automobile pour se déplacer, en raison de la carence en équipements de transport de banlieue à banlieue.

En terme d'exécution, les calendriers des deux projets sont comparables, souligne **Marc Véron**, puisque les contraintes techniques sont semblables. En outre, la loi du 3 juin 2010 permet la création des contrats territoriaux qui s'imposeront aux plans d'urbanisme ce qui facilitera les expropriations, qui devraient cependant être rares, puisque le tracé sera majoritairement souterrain.

Pour **André Santini**, cette convergence doit être construite : il serait en effet déraisonnable de tracer deux lignes parallèles au Nord et au Sud de Paris. **Didier Bense** juge la convergence des itinéraires imaginable au Sud des Hauts de Seine et en Val de Marne, où les deux projets se sont inspirés des travaux de l'association Orbival. Elle est beaucoup plus complexe sur les autres portions. Envisager la convergence à l'Est supposerait bien entendu de connaître les tracés retenus par Arc Express.

Valérie Péresse note quant à elle que le projet du Grand Paris apporte de nombreuses solutions à la Seine-Saint-Denis, où les gares prévues sont nombreuses, et relève que de bons arguments semblent invoqués de part et d'autre en faveur de la complémentarité des tracés à l'Est. Il faut donc mener une étude pour évaluer le coût de cet éventuel investissement.

S'il juge les tracés potentiellement complémentaires à l'Est, **Jean-Paul Huchon** souligne que la convergence des deux projets n'est pas crédible, dès lors que les objectifs des projets ne sont pas les mêmes : il s'agit, dans le cas, d'Arc Express, de favoriser la desserte fine locale en zone dense et de soulager les liaisons radiales, alors que le Grand Paris favorise les liaisons rapides avec les autres villes et la compétition internationale. Pour la majorité des territoires, il faudra choisir entre les deux projets. Par ailleurs, définir la convergence suppose de distinguer ce qui relève des réalisations rapides et des projets de moyen terme, ce qui a été la démarche du STIF. Pour **Gabriel Massou**, la convergence des deux projets est sans doute en partie envisageable en matière de tracés, mais elle doit s'appuyer sur des arbitrages clairs. Souhaite-t-on en particulier favoriser l'étalement urbain, que promeut la ligne verte, alors que celui-ci s'oppose au développement durable ?

Il est compréhensible que les habitants du Nord de l'agglomération ne perçoivent pas les enjeux du développement des territoires du Sud et de l'Ouest (Versailles, Saint-Quentin, Versailles, Massy), qui sont pour autant considérables, note **Marc Véron**. La situation de la côte Ouest des États-Unis montre d'ailleurs que le développement urbain anarchique est dû à l'absence de projets structurants tels que le Grand Paris. Les investissements massifs engagés par le Président de la République sur le plateau de Saclay visent quant à eux à créer un pôle de rang international, qui suppose une desserte efficace et rapide. **André Santini** soutient lui aussi ce principe. **Didier Bense** précise que le maillage fin des territoires situés autour des gares du Grand Paris sera effectué par des réseaux de rabattement (bus, tramway, etc).

➤ **Comment garantir la mixité sociale et urbaine des territoires irrigués ?**

Pour garantir la mixité sociale, des logements sociaux seront-ils implantés auprès des tracés qui seront retenus ? La question se pose, car le scénario économique du Grand Paris suppose une forte hausse de la population de l'Île-de-France, qui connaît déjà une très grave crise du logement... Des moyens sont-ils prévus pour s'assurer que la réalisation des 70 000 logements par an prévue par le

Grand Paris soit effective ? Pour **Patrick Braouezec**, l'attractivité de l'Île-de-France suppose aussi la réduction des inégalités sociales et territoriales. Les schémas discutés devront tenir compte de cet impératif.

D'aucuns regrettent à cette occasion que soit tenté d'instrumentaliser les très graves événements survenus en 2005 pour justifier un projet de tracé en arguant essentiellement de l'image négative qu'ils auraient donnée de la France à l'étranger.

Plusieurs élus ont également pointé que le Grand Paris, dans sa configuration actuelle, ne laisse pas aux communes les moyens de financer les équipements publics, en ôtant aux communes une partie du bénéfice des plus-values foncières et de la maîtrise de leur urbanisme.

Pratiquement, **Claude Scheininger** aimerait connaître précisément le régime d'urbanisme dérogatoire prévu autour des gares et **Jean Brafman** demande quelles sont les garanties prévues pour que les plus-values foncières induites par l'arrivée des futures infrastructures de transport ne relèguent pas les habitants à revenus modestes dans des zones périphériques toujours plus éloignées : il faut se garantir de ces phénomènes déjà observés lors de la création du boulevard périphérique et de l'A86.

Les contrats territoriaux ne pourront être signés avec les collectivités qu'avec l'accord des deux parties placées sur un pied d'égalité : ils porteront sur des thématiques urbaines - logement, transports, aménagement, mixité urbaine - qui seront choisies par les diverses parties prenantes, explique **Marc Véron**. L'objectif de production de 70 000 logements par an sera notamment assuré par le biais de ces contrats.

➤ **Questions financières : infrastructures, exploitation, tarification**

Plusieurs interventions, dont celle de **Claude Bartolone**, ont souligné la nécessité de s'interroger sur la faisabilité financière des deux projets, et leur coût pour les habitants et contribuables. Des craintes ont été exprimées sur le financement des projets. Pour **Gabriel Massou**, le Grand Paris reporte la question du financement sur les usagers du STIF, alors qu'Arc Express adresse à l'État une demande de financement, de façon immédiate, afin de pouvoir fonctionner.

Pour **Jean-Paul Huchon**, il est impossible, d'un point de vue économique, de réaliser les deux projets tels quels : pour les seules infrastructures prévues par le Plan de mobilisation et par le Grand Paris, les fonds à collecter atteindraient 35 milliards d'euros. L'endettement de l'État devient intenable alors que celui des collectivités est très important, et ce, alors que les prévisions de croissance économique faites par le Grand Paris (3 % d'ici à 2035) semblent à certains peu réalistes, voire, irréalistes. Les collectivités d'Ile-de-France ont apporté 6 milliards sur 12 pour le Plan de mobilisation. Mais, alors que le Président de la République a reconnu l'intérêt du SDRIF, l'État n'a toujours apporté aucune garantie de financement à ce plan, n'avance aucun financement précis pour le Grand Paris, et n'a pas répondu aux demandes d'augmentation du versement transports acquitté par les entreprises, qui bénéficient pleinement des investissements de transports publics. Il est donc très possible que les débats sur le Grand Paris ne débouchent sur aucune réalisation, faute de financements. La viabilité économique de la ligne verte du Grand Paris est, par ailleurs, loin d'être certaine.

Il n'est pas question de revenir ici sur les justifications économiques du Grand Paris, qui ont fait l'objet d'une réunion thématique récente : mais il faut savoir investir à long terme pour structurer l'activité économique, explique **Marc Véron**, qui précise que la loi de Finances 2011 chiffrera précisément l'engagement de l'État. Elle sera votée dans le courant du mois de novembre 2010. La SGP portera alors la dette contractée pour mettre en place les infrastructures et sera chargée de son amortissement. Les infrastructures seront livrées clés en main au STIF, qui en assurera l'exploitation et qui aura la charge de définir la tarification à venir.

André Cuzon pointe que la tarification doit garantir l'équité sociale entre les franciliens, dans la perspective de la mise en place d'un ticket de métro unique pour tous les franciliens et **Jean-Paul Huchon** rappelle que la tarification est en Ile-de-France modérée par rapport à celle d'autres métropoles. Le STIF doit cependant se garder des approches qui tireraient globalement les recettes vers le bas, car il faut préserver ses ressources. La contribution des usagers ne peut toutefois augmenter qu'en étant corrélée avec l'amélioration des services rendus.

François Leblond clôt la séance, remercie les participants en leur précisant que les deux maîtres d'ouvrage répondront par écrit aux questions de la salle auxquelles il n'aura pu être répondu en direct, au cours du débat.