

10 JANVIER 2011

COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE PROXIMITE DE CHEVILLY-LARUE

| | |
|----------------------|----------------------|
| Type de réunion : | Réunion de proximité |
| Date de la réunion : | 10 janvier 2011 |
| Lieu de la réunion : | Chevilly-Larue |

Introduction et rappel du cadre législatif

Paul Carriot, président de séance et membre de la CPDP, accueille les participants et cède la parole à **Christian Hervy**, maire de Chevilly-Larue, qui souhaite à tous la bienvenue et une heureuse nouvelle année. La commune de Chevilly-Larue se bat depuis longtemps sur le terrain de l'amélioration des transports en commun ; ainsi, dès 1986, s'est constituée une association visant à soutenir le prolongement de la ligne 7 jusqu'à Orly, hypothèse qui n'a pas été retenue puisqu'après analyse concertée avec la RATP, a été préférée une solution tramway le long de la N7, certes valable, mais qui ne règle pas tous les problèmes, en particulier d'accès aux aéroports. La perspective du prolongement de la 14 est aujourd'hui un atout majeur, proposant un parcours différent du T7 – dont la mise en service est prévue en 2013 et dont il faut reconnaître les avantages spécifiques de desserte fine « par cabotage » du territoire que n'aurait pas permis un métro ; ce n'est donc ni un « pis-aller », ni une solution par défaut –, qui désenclave Orly et remédie à une erreur historique de Paris, i.e. deux grands aéroports internationaux non reliés entre eux. Mais ces nouvelles infrastructures ne sauraient traverser le territoire sans que les habitants puissent en profiter. Il serait en effet très regrettable qu'il n'y ait pas de station intermédiaire entre Villejuif-IGR et M.I.N. Porte de Thiais, secteur qui concerne les trois communes de Chevilly-Larue, La-Hay-les-Roses et Villejuif et compte plus de 10 000 logements, ou 30 000 habitants. Christian Hervy se félicite notamment du fait que la ligne de rocade rouge reprenne le tracé d'Orbival, largement plébiscité, qui se connecte au TVM et à la 14. En tant qu'élu du pôle Orly-Rungis, il se dit en outre très favorable au principe d'une gare TGV connectée à la 14. En bref, il voit dans tous ces projets une chance inouïe d'amélioration des possibilités de déplacement pour les Chevillais et mettra toute son énergie à les soutenir et à faire en sorte qu'ils se concrétisent de manière prioritaire. **Michel Rostagnat**, membre de la CPDP, fait alors un point de rappel historique sur la notion de débat public, exercice de démocratie participative mettant en présence la population et une institution porteur d'un projet ayant une incidence sur son environnement et son quotidien, en l'occurrence la SGP. En 1992, un grand débat sur la politique nationale de transport a eu lieu en France, et se tenait cette même année une conférence de l'ONU au Brésil, la déclaration de Rio de Janeiro ayant alors posé pour principe le fait que le citoyen devait être acteur des grandes décisions susceptibles d'impacter son cadre de vie. La loi Barnier du 2 février 1995 crée alors la commission nationale du débat public ou CNDP, puis en 1998 l'ONU signe la convention Aarhus aux Pays-Bas sur le droit à l'information du public, transposée en France dans une nouvelle loi promulguée le 27 février 2002 sur la démocratie de proximité faisant de cette commission une « autorité administrative indépendante ». Quant aux règles du débat public, elles reposent sur cinq grands principes qui sont la neutralité, l'indépendance, l'équivalence, la transparence et l'argumentation. Notons enfin que la mobilisation générale est forte sur ce débat spécifique au Grand Paris : le site internet a vu 135 000 visites à ce jour, 861 questions (dont la majorité ont déjà obtenu réponse par le MO), 342 avis, 51 contributions, 130 avis dits du 3 juin (i.e. émis par les collectivités locales) et 204 cahiers d'acteurs, dont 183 d'ores et déjà diffusés pour éclairer les discussions.

Au nom du principe d'équité de traitement, un intervenant s'étonne d'emblée du fait que, tandis que les réunions de Villejuif et Vitry étaient communes avec Arc Express, celle de ce soir ne l'est pas. Paul Carriot confirme que sur la cinquantaine de réunions programmées, seules certaines sont communes, les autres thématiques, générales ou de proximité. Des critères de répartition géographique régionale ont présidé à ces arbitrages, chaque CPDP étant souveraine dans ses choix de lieux de réunion.

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

Après la projection d'un film, **Cyrille Tricot**, représentant le maître d'ouvrage (ou MO) la SGP, présente les principales caractéristiques du métro Grand Paris dont l'enjeu principal est de rétablir l'équité de l'offre de transport en commun entre Paris intra-muros et la banlieue. En effet, on note que 63 % des déplacements internes à Paris sont effectués par ce biais, taux qui chute à 23 % au-delà du périphérique et 18 % dans le Val-de-Marne où l'on trouve le plus gros bouchon d'Europe, à la jonction de l'A4 et de l'A86. La traditionnelle structuration en étoile autour de la capitale rend les trajets de banlieue à banlieue difficiles (80 % d'entre eux s'effectuent dès lors en voiture) et contribue à saturer les réseaux existants. Le Grand Paris se propose de soulager ce phénomène en créant de nouvelles liaisons performantes qui répondent à la fois aux besoins immédiats des usagers, à ceux des entreprises, mais aussi aux enjeux de développement économique des territoires de plus long terme.

CPDP RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS

Les études de trafic montrent qu'à sa mise en service, ce réseau accueillera 2 millions de voyageurs par jour (soit le trafic cumulé actuel des lignes B, C, D et E du RER), et 3 millions à horizon plus lointain. Les performances dudit projet sont liées tant au caractère automatique du métro (amenant davantage de souplesse, de régularité, d'adaptabilité et de sécurité), à sa vitesse commerciale de 65 km/h et à une fréquence optimale (85 secondes entre deux trains aux heures de pointe), qu'aux caractéristiques des gares elles-mêmes, conçues comme de véritables lieux d'échanges intermodaux proposant toutes sortes d'équipements publics, contribuant ainsi au développement urbain.

Le Grand Paris, c'est donc un réseau total de 155 km de voies nouvelles, constitué de 3 lignes :

- La ligne rouge, première ligne de rocade, qui compte 60 km et 23 gares – dont 8 dans le Val-de-Marne – et répond principalement au besoin de déplacement de banlieue à banlieue. Elle accueillera 800 000 voyageurs par jour. À l'ouest, elle assure la connexion avec La Défense ; à l'est, elle permet d'accéder rapidement au bassin d'emploi du Bourget et, par le jeu des correspondances, à ceux de Roissy et de Marne-la-Vallée ; au sud/sud-est, elle reprend le tracé d'Orbival – depuis Bagnex jusqu'à Villiers-sur-Marne – qui fait l'objet d'un consensus politique et économique sans précédent, et remporte l'adhésion de la population (plus de 50 000 signatures de soutien). Parallèlement, le développement des territoires se trouvera stimulé par cette ligne de rocade, grâce à des inter-stations de moins de 2 km dans les zones d'habitation les plus denses et par une logique de correspondances au réseau existant très fine : à Bagnex avec le prolongement de la ligne 4, à Arcueil-Cachan avec le RER B, à Villejuif-IGR à la ligne 14 prolongée, à Vitry-centre au futur tramway sur la RD5, aux Ardoines au RER C, à Vert de Maisons au RER D, à Créteil-l'Echat à la ligne 8, à Champigny-centre au projet de tangentielle Est et dans le secteur de Brie, Villiers et Champigny au RER E, zone où sont en outre prévus le site de maintenance des 85 trains de la ligne et le centre de remisage.

- La ligne verte est la deuxième ligne de rocade, longue de 75 km et comptant 16 gares ; elle crée une nouvelle liaison avec les aéroports, dessert le parc des expositions de Villepinte, Le Bourget, Le Blanc-Mesnil, St-Denis, Gennevilliers, Nanterre, La Défense, Rueil-Malmaison, etc. ; au sud-ouest, elle offre un nouveau maillage avec le RER C à Versailles avant d'aller irriguer le plateau de Saclay (à la vocation scientifique internationale), une connexion aux LGV à Massy, et bientôt à Orly. Des variantes subsistent (ex. : dans le nord des Hauts-de-Seine, entre Saint-Denis et la Défense).

- Enfin, la ligne bleue, armature centrale, longue de 50 km, dont 9 km correspondant à l'actuelle ligne 14. Elle compte 22 gares, dont 13 nouvelles, relie les aéroports, mais aussi les futures gares TGV de Saint-Denis Pleyel et Orly, confortant ainsi la dimension internationale de la région capitale. Plus spécifiquement dans le Val-de-Marne, une nouvelle gare est prévue au niveau du Kremlin-Bicêtre, ainsi qu'une gare à Villejuif, au niveau de l'Institut Gustave Roussy (IGR), 1^{er} centre européen de lutte contre le cancer, un établissement exceptionnel qui n'est desservi que par bus aujourd'hui et offre de plus un très fort potentiel foncier (projet « cancer-campus », porté par les acteurs locaux). On atteindra ensuite Rungis et la Porte de Thiais (avec une correspondance au TVM et au futur tramway T7), enfin Orly qui représente, pour mémoire, le 1^{er} pôle économique du Sud francilien.

Le Grand Paris va améliorer les déplacements pour tous, soutenir la croissance économique des territoires et contribuer au développement durable (une évaluation stratégique environnementale a été réalisée dès la conception amont du projet, et les profondeurs des tunnels définies en conséquence). C'est la mise en cohérence de ces trois aspects qui fait la force du projet.

Les gains de temps seront importants pour les usagers, et notamment les Chevillais (ex. : M.I.N. Porte de Thiais -> La Défense en 26 min au lieu de 1 h 10 actuellement ; autre ex. : M.I.N. Porte de Thiais -> Massy-Palaiseau en 11 min au lieu de 36 min actuellement) ; des résultats obtenus grâce à la pertinence du maillage proposé.

La « désaturation » des lignes actuelles sera également significative, amenant plus de confort et de régularité pour tous, avec une baisse moyenne de 10 à 15 % du trafic (15 % sur le RER A, 25 % sur la ligne 13, ou encore 30 % sur la portion centrale du RER B aux heures de pointe).

Neuf territoires de développement « phare » ont de plus été identifiés en Ile-de-France. Dans le sud-est, ce sont tous les projets portés par l'établissement public ORSA (Orly/Rungis/Seine-Amont) dans le domaine de la santé et des biotechnologies qui sont ciblés. Le pôle d'Orly regroupe 17 communes et 173 000 emplois, dont 27 000 sur la seule plateforme aéroportuaire. Les zones d'activités existantes se localisent principalement au nord de ladite plateforme ; citons le Marché de Rungis ou M.I.N. (le plus grand marché de produits frais au Monde), le parc d'activités du SILIC (1^{er} parc d'affaires privé en Europe) ou encore les zones d'activité de Fresnes. S'ajoutent à cela les secteurs de projets comme : Cœur d'Orly porté par ADP, Sénia à Thiais/Orly, les ZAC Anatole-France et du Triangle des Meuniers autour de la RD7, enfin des développements possibles vers Athis-Mons ou sur la plaine de Montjean à Fresnes, Wissous et Rungis. Le Grand Paris représente pour tous ces secteurs un levier significatif.

Enfin, en termes de mise en œuvre, ce projet d'intérêt national nécessite entre 21,4 et 23,5 milliards d'euros suivant les tracés, dont 20 milliards pour les infrastructures, le matériel roulant et les acquisitions foncières. Il incarne la 3^e génération d'investissements dans le domaine des transports en Ile-de-France, après le métro au début du XX^e siècle et le RER dans les années 70. À l'issue du débat public, la SGP proposera un schéma d'ensemble, avant la fin mai 2011, qui tiendra compte des

avis exprimés. Puis s'ensuivra une période de 18 mois pour élaborer la programmation des travaux. La mise en service s'échelonnait entre 2018 et 2023.

Débat avec la salle

➤ **Implantation des gares : il faut combler les manques !**

Les intervenants, usagers, représentants d'associations ou élus locaux ont été unanimes : il faut prévoir une, voire deux gares supplémentaires, sur le tracé sud de la ligne bleue :

- *en priorité entre l'IGR et la Porte de Thiais : un Chevillais note que l'inter-station en question est d'ailleurs la plus longue de la ligne (plus de 4 km) ; aussi, ajouter une gare intermédiaire nuirait peu à l'objectif de vitesse commerciale voulu par la SGP.*
- *Mais aussi au niveau de Rungis, pour se raccorder au RER C : cette demande est formulée par **Jacques Touchefeu**, directeur général de l'EPA ORSA, établissement qui a délibéré sur ce point en décembre dernier et conclu qu'il fallait prévoir cette interconnexion intermédiaire.*

Didier Bense prend acte de ces deux demandes, la première répondant davantage à un objectif de meilleure desserte des populations et zones d'habitation, la seconde à un objectif de stimulation économique sectorielle, en lien direct avec la future gare TGV à Pont-de-Rungis ou La Fraternelle... Il rappelle que le débat public a pour but de recueillir les avis et propositions de tous. Les choix des nouvelles gares ont été faits en fonction de trois critères principaux : un réseau d'ambition régionale offrant une vitesse commerciale élevée, ce qui implique de ne pas avoir trop de stations (la plus courte inter-station se situe à ce jour entre Bagneux et Arcueil sur la ligne rouge, de l'ordre de 800 mètres) ; les perspectives de fréquentation des gares et leur pertinence en termes de connexion au réseau existant ; enfin, leur intérêt pour le développement du territoire. Les décisions finales seront prises selon un processus normé et sur la base de rapports publics dûment argumentés qui tiendront compte des éléments suscités et des avis exprimés lors des débats. Toutes les demandes de gares supplémentaires ne pourront évidemment être retenues, précise **Claire-Hélène Coux** (3 demandes à ce jour sur la seule ligne bleue, et 16 à 17 sur l'ensemble du réseau !), et ce, pour des raisons budgétaires évidentes (il faut compter entre 50 et 100 millions d'euros par gare). Mais plus ces demandes seront portées de manière nette et consensuelle à la connaissance des décideurs, plus elles auront vraisemblablement de chances d'aboutir... Par exemple, à ce stade du débat, l'insistance sur le fait que la gare Villejuif Louis-Aragon – pôle intermodal déjà très important – sur la ligne rouge ne soit pas optionnelle a été clairement enregistrée. Quant à la demande d'une connexion entre la 14 et la 7 à Maison-Blanche, elle paraît moins pertinente, la priorité étant à l'amélioration des conditions de transport en banlieue et non dans Paris intra-muros. Cela risquerait de plus d'avoir pour effet de saturer encore davantage la ligne 7, ajoute **Anne-Marie Duquesne**, Conseil général du Val-de-Marne.

➤ **Les Chevillais ne veulent pas d'une solution aérienne !**

*Autre point de consensus, les intervenants sont tous vivement opposés au principe d'un tracé aérien sur le secteur, qui augmenterait la pollution visuelle et sonore. Or, le Val-de-Marne n'a que trop souffert déjà de ce type de nuisances et autres coupures urbaines par le passé (A6, A6B, A86, etc.). Cette hypothèse pose de plus de sérieux problèmes techniques : la Mairie s'en trouve directement menacée ainsi que deux bâtiments du marché d'intérêt national, il faut passer sous des lignes à haute tension. **Le maire de Chevilly-Larue** soutient en personne cette préoccupation forte des Chevillais. **Didier Bense**, membre du directoire de la SGP, prend acte de la demande. Il rassure sur le fait que le chiffrage initial du projet a été fait sur la base d'une solution souterraine. Les quelques tronçons pour lesquels l'hypothèse aérienne a été avancée sont notamment le fruit de réflexions d'urbanistes et architectes, mettant par exemple en exergue l'avantage de trajets en lumière du jour plus agréables pour les usagers, d'un métro immédiatement repérable à vue, ou encore l'idée d'une meilleure interface transport/ville... Autant d'arguments qui laissent perplexes les intéressés directs, simples riverains ou représentants d'associations comme le Comité de défense des intérêts des Chevillais !*

➤ **De la prise en compte des besoins immédiats et de la modernisation de l'existant**

*Si un certain satisfecit est largement apparu ce soir sur les apports du projet Grand Paris, pour les Val-de-Marnais en particulier, des réserves se sont exprimées sur les inévitables délais de mise en œuvre. Les mises en service sont en effet prévues d'ici 10 ans en moyenne. Que va-t-on faire dans l'intervalle pour améliorer les problèmes urgents de vétusté des installations, de saturation et autres dysfonctionnements des réseaux ? Il faut penser davantage aux usagers ! Un intervenant note par exemple que les bus 295 et 185 sur la N7 sont tellement bondés aux heures de pointe qu'il faut en laisser passer plusieurs avant de pouvoir monter à bord ! Un entrepreneur chevillais va quant à lui jusqu'à demander s'il est prévu du budget pour améliorer les conditions de circulation routière, devenues chaotiques dans la région ! **Didier Bense** rappelle que la SGP a une mission très précise, à savoir proposer, concevoir et construire ce réseau du Grand Paris qu'elle mettra ensuite à disposition du syndicat des transports d'Ile-de-France pour son exploitation. Non seulement elle contribuera ainsi à améliorer les conditions générales de transport, mais elle incarne au-delà une « génération*

d'avance ». La loi votée le 3 juin 2010 exige en effet que le schéma d'ensemble soit prêt pour le 31 mai 2011, une procédure express et peu commune, sorte de coup de fouet de l'État pour accélérer les progrès dans ce domaine qui impacte le quotidien de tous les Franciliens. Le STIF demeure par ailleurs l'autorité compétente en matière d'amélioration des infrastructures de transport existantes, et un plan de mobilisation a été voté à cet effet, porté par le Conseil régional, chiffré à 19 milliards. Il est vrai qu'il faut faire des efforts pour compenser le sous-investissement chronique depuis la création des RER. La SGP n'est par ailleurs nullement compétente en matière de transport routier. Cependant, le réseau Grand Paris va permettre de réduire de manière importante le nombre des véhicules circulant chaque jour en Ile-de-France (sur le seul département du Val-de-Marne, on attend une baisse de 40 000 à 50 000 véhicules).

➤ **La délicate question du financement**

*Comme à chaque débat, la question du financement n'a pas manqué de surgir. Une intervenante s'offusque de la taxe sur l'équipement votée en décembre dernier au Parlement et qui va une nouvelle fois grever le budget des ménages ; elle demande expressément que cette mesure soit annulée. **Christian Hervy** lui-même estime cette décision législative malvenue ; il serait préférable de creuser davantage du côté des entreprises, via le versement transport. **Didier Bense** répond qu'il n'appartient pas au MO de juger de la pertinence de telle ou telle mesure fiscale. L'originalité du modèle de financement du projet réside en l'occurrence dans le fait que la SGP s'engage à rembourser la dette de long terme qu'elle contractera (c'est loin d'être le cas général dans le domaine des transports ; ainsi, la RATP a une « dette perpétuelle » et RFF a été créé pour porter la lourde dette de la SNCF). Sur les quelque 20 milliards nécessaires, l'État apporte une dotation initiale de 4 milliards (au titre de la solidarité nationale), puis sont identifiées diverses ressources fiscales : la taxe sur les wagons du métro en Ile-de-France qui génère 60 millions d'euros et vient compléter l'effort budgétaire de l'État, la taxe locale sur les bureaux partagée par l'État et la Région qui génèrera 223 millions d'euros pour la SGP en 2011, enfin la taxe spécifique d'équipement suscitée, partagée par les entreprises et les ménages, amenant un total de 117 millions d'euros. Quant au versement transport, il est prélevé sur la masse salariale des entreprises au bénéfice du STIF pour financer l'exploitation des réseaux ; la loi de finances votée en décembre dernier en a modifié les règles de calcul, amenant d'ores et déjà une augmentation de la contribution des dites entreprises de l'ordre de 100 millions d'euros sur les 3 prochaines années. **Paul Carriot** indique que les enjeux de financement seront abordés plus précisément lors d'une réunion thématique dédiée très prochaine, le 12 janvier, à Paris.*

➤ **De l'urbanisme autour des gares**

*La question des « emprises foncières » autour des gares s'est également posée une nouvelle fois. **Didier Bense** indique que c'est le droit commun qui s'appliquera pour l'essentiel en matière d'urbanisme. Toutefois, la loi du 3 juin crée un nouvel outil, le contrat de développement territorial, qui sera conclu entre les élus locaux et l'État représenté par le Préfet de région. Tous les aspects de la vie urbaine pourront être abordés dans ces CDD, dont la SGP n'est nullement partie prenante. Ce n'est qu'en l'absence d'accords de ce type qu'elle pourra – de par le codicille introduit par la loi – s'abroger un droit foncier dans un rayon de 400 mètres autour des gares ; mais loin d'elle l'idée de ne pas se concerter alors avec les responsables locaux : ce serait un non-sens.*

➤ **Divers**

- Quid du devenir d'Orbival ? **Le MO** répond qu'Orbival demeurera un moyen de desserte complémentaire. Il est vrai que la mise en service du Grand Paris en réduirait encore davantage la fréquentation. Aussi, une idée en débat actuellement dans la perspective de proposer un schéma d'ensemble consensuel (tous souhaitent en effet aller vers la synthèse des projets, notamment avec Arc Express) serait d'en prolonger le tracé jusqu'à Massy et Saclay.

- Un intervenant s'inquiète de la solution proposée d'un tronc commun entre les lignes bleue et verte entre Saint-Denis Pleyel et Roissy, craignant un effet de saturation. **Le MO** précise que la stabilité de l'exploitation sur ce tronçon a été vérifiée en amont.

- Des questions se sont posées aussi sur les choix techniques : la solution pneumatique, qui caractérise notamment la ligne 14, est-elle vraiment pertinente alors qu'on la sait plus consommatrice d'énergie et que ses bénéfices en termes de vitesse d'accélération et de freinage sont réduits pour un projet de métro automatique offrant des inter-stations longues ?

- **Christian Hervy** met enfin en garde sur les perspectives de développement dans le secteur de Montjean : il faudra en effet trouver ici un compromis acceptable entre une urbanisation raisonnable et les enjeux d'un pôle naturel et agricole très important pour tous les Rungissois, et l'Ile-de-France en général. **Le MO** convient par ailleurs qu'il doit revoir sa copie en termes de fiches de présentation sur ce point (Montjean et Sénia n'ayant rien à voir !).

Paul Carriot puis **Michel Rostagnat** remercient finalement tous les participants à ce débat constructif lors duquel se sont clairement exprimés les réticences et souhaits des Chevillais.