

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

**07 OCTOBRE 2010
REUNION GENERALE A MELUN**

Type de réunion :	Réunion générale
Date de la réunion :	7 octobre 2010
Lieu de la réunion :	Melun – Salle des fêtes

Contrairement à ce qui était annoncé, Yves Jego comme les représentants de la SNCF sont malheureusement retenus et n'ont pu participer à cette réunion.

Gérard Millet, maire de Melun, relaye en introduction le sentiment général des acteurs et habitants de la région : être les oubliés du grand Paris, traités comme les DOM-TOM de Paris, condamnés - peut-être sous prétexte qu'il y aurait dans le département beaucoup de place ? -, à n'accueillir que ce dont les autres ne veulent pas. Il s'interroge également sur l'utilité d'un débat public et se demande s'il sera réellement tenu compte des réponses qui pourraient être apportées dans le cadre de cette enquête. Pour l'heure, la guerre des différents tracés du grand métro est ainsi, pour la Seine-et-Marne, une guerre étrangère qui, dans le meilleur des cas, n'effleurera que la frange nord-ouest du département. Pourtant, ce département dont la superficie recouvre la moitié de l'Île-de-France et dont la population a ainsi particulièrement besoin d'infrastructures de transport mérite qu'on s'intéresse aux conditions de son développement économique. Qu'en sera-t-il des divers projets d'interconnexion ? Avec le RER B ? Avec le TGV ? Comment s'articulera la politique régionale avec l'idée d'un parc national en forêt de Fontainebleau, idée séduisante, mais peut-être inenvisageable quand la forêt est aujourd'hui traversée par plus de 6000 poids lourds par jour.

François Leblond, président de la CPDP « réseaux de transport du grand Paris », qui connaît particulièrement bien la région puisqu'il a été sous-préfet de Maux et préfet de l'Essonne, département voisin de la Seine-et-Marne, a spécifiquement souhaité que ce débat soit mené à Melun même si la ville semble être à l'écart du tracé proposé tant il lui semble important d'entendre aussi tous ceux qui pourraient se sentir moins concernés que d'autres par ce projet.

RAPPEL DU CADRE LEGISLATIF ET DES OBJECTIFS DE LA CONSULTATION PUBLIQUE

Claude Bernet rappelle que le débat public repose sur une éthique de démocratie participative, fondée sur la convention AARHUS qui garantit, dans les pays signataires, une participation préalable du public à toutes les grandes décisions concernant les projets d'infrastructures publiques. En l'occurrence, le sujet ayant été jugé d'extrême importance, exceptionnellement, la commission particulière du débat public en charge d'animer le débat autour du Grand Paris est constituée de 12 personnes alors que les équipes sont habituellement de cinq à sept personnes. Sur le fond, les cinq principes qui régissent le débat public sont la neutralité, l'indépendance, l'équivalence, la transparence et l'argumentation. Ainsi, ceux qui organisent et conduisent le débat sont neutres et indépendants ; chacun a voix au chapitre et l'opinion d'une personne seule, d'un regroupement, d'une personnalité, sont considérées comme ayant même valeur. Tout ce qui est dit est publié, en toute transparence, et il est recommandé, dans la mesure du possible, que les opinions soient argumentées ce qui permettra d'en tenir compte du mieux possible. Ce débat, qui sera mené sur une durée de quatre mois, a deux ambitions principales. Informer en s'appuyant notamment sur le dossier complet du maître d'ouvrage – qui peut à tout moment être téléchargé sur le site Internet ou demandé gratuitement à la commission –, mais aussi sur tous les échanges, les apports fournis à l'occasion des questions/réponses, ainsi que toutes les contributions des acteurs – disponibles notamment sous la forme de cahiers d'acteurs édités par la CPDP. Mais il s'agit également de formuler avis et propositions dans la plus grande liberté formelle. La commission en fera une synthèse dans

les deux mois qui suivront la fin du débat et, à partir du 31 mars, le maître d'ouvrage aura deux mois pour indiquer les conséquences qu'il aura tirées de ce débat.

PRESENTATION DU PROJET « RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS » PAR LA SGP

Projection d'un film.

Denis Masure rappelle que le projet est celui de la création de trois lignes de métro automatique dont deux en rocade et une passant par Paris. 40 gares mailleront le territoire. Cette infrastructure sera utilisée par 2 millions de personnes à sa mise en service et sera dimensionnée pour accueillir 3 millions d'utilisateurs, avec une vitesse commerciale d'environ 65 km/heure – ce qui est particulièrement rapide puisqu'aujourd'hui, la vitesse commerciale d'un tramway est de 20 km/h, d'un métro de 30 km/h et d'un RER de 45 km/h. La première ligne – rouge – répond à des besoins de déplacements de banlieue à banlieue et dessert notamment les Hauts-de-Seine où elle croise tous les métros et toutes les lignes de RER. À l'Est, elle s'écarte de Paris et irrigue des territoires en grand manque de transport. La deuxième ligne – verte -, relie les aéroports – les deux aéroports principaux, mais également l'aéroport du Bourget, premier aéroport d'affaires européen - par l'ouest de la région parisienne avec 16 gares et encore un certain nombre de variantes soumises à l'appréciation du public. La ligne bleue est un prolongement de la ligne 14 entre les deux aéroports. Les lignes seront accessibles aux personnes à mobilité réduite et la sécurité sera assurée grâce à des façades vitrées en bordure de quai qui contribuent également à accélérer la vitesse commerciale en réduisant les temps d'arrêt en gare. Les gares seront d'ailleurs d'importants éléments d'aménagement urbain, considérées comme une interface entre la ville, le transport et le monde des services, elles feront l'objet d'une attention particulière et devront être entourées de parkings relais efficaces.

Le projet du grand Paris sera bénéfique pour les transports. Les lignes rocades permettront de combler certains manques d'infrastructures en proche et moyenne couronnes. Par ailleurs, le métro du Grand Paris « désaturera » en moyenne de 10 à 15 % les lignes existantes, améliorera évidemment le maillage, mais aura également d'autres bénéfices notamment sur le développement territorial de l'Île-de-France, ayant l'ambition d'être un réel levier de libération des potentiels économiques. Ainsi, il est souhaité que le projet du Grand Paris aide la région Île-de-France, qui connaît depuis un certain temps un taux de croissance d'environ 2 %, à rejoindre les grandes capitales comme Londres ou New York dont le dynamisme se traduit aujourd'hui par un taux de croissance compris entre 3 et 4 % par an.

Dès sa conception le projet prend en compte les enjeux environnementaux, la Société du Grand Paris ayant fait réaliser une étude d'évaluation stratégique environnementale dans un cadre suffisamment large pour pouvoir être utile aux différents projets actuellement en cours dans la Région et permettre d'alimenter l'analyse multicritères des tracés.

En ce qui concerne Melun et la Seine-et-Marne plus particulièrement, aujourd'hui l'utilisation des réseaux de transport public est relativement faible, car ils sont essentiellement radiaux. Le projet du grand Paris améliorera drastiquement la desserte du pôle Descartes vers Chelles et Champs-sur-Marne, ce pôle ayant été identifié comme un pôle de croissance particulièrement intéressant alors qu'un deuxième territoire de Seine-et-Marne bénéficiera particulièrement du projet à savoir le nord du département avec l'irrigation accrue de l'environnement de l'aéroport Charles-de-Gaulle. Les interconnexions seront plus nombreuses et les lieux de correspondance reportés plus en amont permettront à certains de ne plus avoir à entrer dans Paris. Ainsi, les gains de temps de trajets seront légion.

DEBAT AVEC LE PUBLIC

➤ **Et si on songeait d'abord à améliorer l'existant ?**

Préparer le futur est évidemment une préoccupation louable, mais la salle s'interroge d'abord sur ce qui, au quotidien et de manière urgente, appelle des solutions et des investissements.

Le réseau de transport actuel est surchargé et vétuste. **Thomas Amblard**, usager du Francilien et des lignes de métro 14 et 8, lance le débat en rappelant combien il est

inconfortable d'être, en tant qu'usager, considéré comme du bétail. Malheureusement, aujourd'hui, c'est le cas. Et, quels que soient les projets que l'on peut envisager pour l'avenir, tant que l'existant ne sera pas amélioré, aucun projet ne pourra être réellement attractif. Quel est donc l'intérêt de ce projet alors qu'actuellement les conditions de transport sont déplorables pour tous les Franciliens ?

Il ajoute qu'en ce qui le concerne, les liaisons à privilégier ne sont pas transversales entre la grande couronne et la petite couronne, mais bien celles qui mènent à Paris, à la Défense, ou aux principaux pôles d'activité – économique, culturelle, estudiantine, etc.

Marc Véron convient qu'il y a un fantastique retard en matière d'infrastructures de transport dans la région Île-de-France et qu'il faut résorber les erreurs du passé. Cependant, à ne se concentrer que sur les retards, sans préparer l'avenir, les retards continueront de s'accumuler. Il indique à toutes fins utiles qu'actuellement il y a environ une trentaine de projets qui réunissent l'État et la Région, avec un budget estimatif de près de 12 milliards d'euros qui visent à améliorer non seulement le schéma directeur du RER, mais aussi à prolonger certaines lignes de métro ou de tramways, et à créer de nouvelles lignes. Tout cela est en cours et n'est pas antinomique avec la préparation du futur et plus précisément avec le projet du grand Paris.

A l'instar de **Rémy Pradier**, président de l'association des usagers du RER D, il est également insisté sur l'importance de remédier à la vétusté de la ligne, à la saturation et à l'inadaptation criante des matériels. Demain matin, il continuera de voyager dans un petit gris...

Ainsi interpellés, **les représentants de RFF** et notamment **Nicolas Hanen**) confirme que les projets d'amélioration du RER D sont en cours et que tout récemment, le conseil du STIF a approuvé un premier volet investissement visant l'amélioration de la régularité de la ligne et le renforcement des dessertes. Il est ainsi travaillé sur la signalisation avec un horizon de mise en service en 2013 et 2014 tout en continuant à travailler sur des axes d'amélioration à plus long terme. Le RER D ne sera pas oublié ! Il est ajouté que, parallèlement, la SNCF investit sur du matériel roulant qui conduira à des améliorations notables de confort et de sécurité grâce, par exemple, à la vidéosurveillance.

Au cours de la soirée, il sera régulièrement rappelé que d'autres projets que celui du Grand Paris sont à l'étude. Sont-ils abandonnés ? **RFF** précise à cette occasion qu'ils sont évidemment poursuivis en parallèle et que d'ailleurs, qu'il est prévu d'organiser un débat public sur l'interconnexion Sud en 2010 et que la CNDP a déjà été saisie à ce sujet.

➤ **Doit-on craindre une cannibalisation des financements qui auraient pu être utilisés pour répondre à des besoins avérés, urgents et criants ?**

La question du financement inquiète tout particulièrement les participants qui ne voient pas comment ce projet trouvera son financement si ce n'est en cannibalisant les ressources existantes qui seraient vraisemblablement mieux employées à financer des réponses urgentes aux problèmes quotidiens des Franciliens, problématiques que d'aucun estiment bien mieux prises en compte par le plan de mobilisation pour les transports porté par la Région.

Marc Véron rappelle que législateur a veillé à ce que ce projet ne ponctionne en rien les financements de fonctionnement comme les investissements, et a inscrit cela dans une loi en juin dernier. Si cela ne suffisait pas, le président de la République s'est engagé récemment sur la tenue de tous les engagements préalables à ce projet et notamment de tout ce qui concerne le plan « espoir banlieues ». Ce projet n'a donc aucune capacité d'éviction.

D'ailleurs, la question du financement se posera plus utilement en temps et en heure.

- Une première loi dite IFR a permis de dégager le financement nécessaire à la réalisation des études.

- Viendra ensuite l'examen de la loi de finances qui statuera sur la dotation de l'État au réseau du métro du Grand Paris et sur les dispositifs fiscaux qui accompagneront l'inévitable création de richesse.
- Ensuite, à l'ouverture de l'exploitation, un droit d'usage, semblable à ce que cela SNCF acquitte pour l'utilisation du réseau ferré, viendra abonder le dispositif et sera réglé par l'exploitant que le STIF aura choisi.
- De plus, des recettes commerciales seront générées dans les gares qui auront fait l'objet d'une ingénierie financière particulière et qui ne sont à l'heure actuelle pas comprises dans le budget. Il ajoute que dans tous les autres pays que la France personne ne s'étonne d'un financement de projets de développement par valorisation foncière...
- Il existe également deux types de financement propres au STIF que le projet ne captera en aucun cas à savoir le VT (versement transport) que versent les entreprises et les tarifs acquittés par les usagers. Et si certains ont exprimé quelques doutes à ce sujet, il est certain que l'amélioration de l'offre générera un accroissement du nombre d'usagers...

Le président du directoire de la Société du Grand Paris, Marc Véron, exprime à cette occasion sa volonté d'avancer en étant constructif, mais aussi une conviction forte : les méthodes du passé ne sont pas toujours les bonnes et notamment celle qui semble a priori si raisonnable du « phasage » qui, en morcelant les projets et en conduisant souvent à ce qu'ils soient interrompus avant leur terme, n'a pas prouvé son efficacité, loin de là. En l'occurrence, ce projet sera mené de manière continue en respectant les engagements pris pour qu'il soit réalisé dans son ensemble.

Gilles Battail propose également de faire confiance à l'avenir estimant que si le projet irrigue intelligemment des territoires riches de potentiels de développement, les financements pourront être trouvés alors que **François Kalfon** insiste sur l'importance de faire converger tous les projets afin de pouvoir sortir par le haut de ce débat et de trouver ensemble des réponses à des manquements manifestes. Globalement, pour **Marc Véron**, il n'y a de toute façon aucun sens à opposer des projets complémentaires. En l'occurrence, le projet Arc Express comme celui du métro automatique avanceront au même rythme et en se complétant.

- **Paris devient une ville le monde, mais pourquoi continuer à renforcer ce qui est déjà fort et se désintéresser des territoires dont le potentiel de développement mériterait d'être soutenu ?**

À quand un tracé définitif et sur quels critères ? Par l'intermédiaire d'une webcam, **une jeune femme** demande notamment à savoir quand le trajet définitif de ce métro sera connu et souhaite savoir quels ont été les critères utilisés pour définir les villes reliées et desservies par ce nouveau métro. **Didier Bense** rappelle que le travail initial a été un travail sur les territoires afin de déterminer les potentiels de développement dans le cadre de la vision d'une métropole multipolaire. Les potentiels de territoires ayant été identifiés, le projet de tracé a été élaboré. Quant au calendrier, la loi impose une certaine rigueur et les conclusions seront apportées quatre mois après la fin du débat public. Ensuite, les différents maîtres d'ouvrages coordonneront les travaux enfin de minimiser les nuisances.

Une affaire de développement du territoire qui s'articule au niveau régional. **Jean-Jacques Fournier**, maire de Moissy et président de la Ville nouvelle de Sénart, milite à cet égard pour une vision plus équilibrée du développement en Île-de-France. Fondamentalement hostile à ce projet, où, une fois de plus, le Sud-est francilien est oublié ainsi que les besoins réels et actuels de la population, il comprend qu'on souhaite faire de Paris une « ville monde » et adhère évidemment à cette ambition, mais, l'avenir n'est-il pas plutôt à un équilibre entre les zones d'habitation et d'emploi et n'aurait-il pas été plus pertinent d'envisager de soutenir des pôles nouveaux plutôt que de conforter des pôles déjà existants. Ce projet contribuera à créer davantage d'inégalités, et le développement économique sera à nouveau concentré

dans quelques endroits qui attireront les investissements au détriment de tout le reste du territoire. Il aurait aimé que le projet du Grand Paris soit réellement traité à l'échelle de l'Île-de-France en se préoccupant de traiter équitablement tous les Franciliens. *Il est rappelé qu'il n'y a pas de limite territoriale au Grand Paris et que le législateur a souhaité qu'avant de traiter de gouvernance, on traite du projet en lui-même. Ce projet concerne donc l'Île-de-France dans son ensemble, ainsi que les communes alentour.*

Le transport un axe concret qui permet de démarrer la dynamique. **La SGP** souligne également à toutes fins utiles et à plusieurs reprises au cours de la soirée que ce projet est avant tout un projet d'aménagement du territoire et, s'il peut convenir que certains ne soient pas d'accord sur les options retenues, et que des questions de méthodologie peuvent se poser, l'aménagement du territoire est incontestablement le cœur du projet. Cela se traduit ensuite, concrètement, par un tracé et des options de transport qui permettent de lancer la dynamique de l'investissement et du développement.

➤ **Tout est-il joué ou bien les « oubliés » peuvent-ils encore se faire entendre ?**

Peut-on encore intervenir ? C'est la question qui se pose pour beaucoup de participants, méfiants quant à l'utilité de l'organisation d'un tel débat, parfois même convaincu que « tout est déjà décidé ». Plusieurs voix s'élèvent pour demander si le projet est encore amendable. Ainsi, par exemple, Denis Jumellier, en citant Sénèque - « ce n'est pas parce que les choses sont difficiles que nous n'osons et c'est parce que nous n'osons qu'elles sont difficiles – pour se réjouir de voir se déployer une réflexion ambitieuse en matière de transports en Île-de-France, convient que le Grand Paris relève un défi important et a son intérêt, mais, la région Seine-et-Marne étant la grande oubliée du projet, se demande si elle peut encore être entendue. Peut-il encore être modifié le projet afin que soient trouvés des financements pour améliorer la gare de Melun, pour doubler le tunnel du Châtelet, pour travailler au contournement de Melun qui désenclaverait l'agglomération, pour améliorer également l'accessibilité ?

Heureux de ce type de questions qui soulignent le dynamisme de la région, **Marc Veron** précise que le projet du Grand Paris a comme objectif non pas de répondre à toutes les problématiques du territoire, mais de contribuer à être un levier de développement. Il faudra évidemment que l'argent et les initiatives privées viennent compléter l'investissement public. Ainsi, ce projet, comme la mise sur la table de fonds publics, est un acte de confiance dans l'avenir collectif. Il est également rappelé que les projets ne s'excluent pas les uns des autres et que par exemple en ce qui concerne l'accessibilité, le plan de mobilisation de la région prévoit d'ores et déjà 2 milliards d'euros d'investissement.

Défendre d'autres options ? *Plus fondamentalement, il y a effectivement des zones de développements qui ne sont pas sur le tracé comme par exemple le territoire entre Achères et Cergy-Pontoise et peut-être la zone de Sénart et il appartient à ces territoires de démontrer la matérialité de leur potentiel de développement. À y travailler collectivement, il est alors tout à fait possible que ces zones soient finalement prises en compte dans le projet.*

➤ **Concrètement, les choix annoncés sont-ils vraiment pertinents ? Faut-il construire cette infrastructure ?**

Le projet, tel que présenté est un investissement important, tout le monde en convient, mais est-on certain de la pertinence de son tracé ? Jean-Pierre Guérin n'est par exemple pas certain que même si le projet était réalisé, il ne soit finalement pas préférable pour un Seine et marnais de passer par les Halles pour aller à Roissy. Un simple habitant Didier Peyrot regrette que ces lignes nouvelles ne fassent que continuer d'organiser la paupérisation de la Seine-et-Marne et sa transformation en une campagne-dortoir ! Remy Pradier est également dubitatif quant au choix des gares actuelles qui seront interconnectées avec le nouveau réseau. Ainsi, la gare de Le Vert de Maison fonctionne avec un quai central. Comment peut-on raisonnablement imaginer que l'interconnexion se fera sans heurts pour les milliers d'utilisateurs ? Il soumet à cette occasion la proposition de créer une nouvelle

gare entre Maisons-Alfort et Le Vert de Maison, deux gares vétustes, et annonce que cela fera vraisemblablement l'objet de la rédaction d'un cahier d'acteurs.

Denis Masure rassure : il y aura évidemment des aménagements sur les infrastructures existantes pour accompagner le projet conformément aux prévisions de trafic.

Les opposants au projet sont légion et argumentent... **Philippe Sainsard**, conseiller régional et administrateur du STIF, annonce qu'au moins pour quatre bonnes raisons, il n'est pas pertinent de construire cette infrastructure telle que présentée ce soir ! D'abord, elle n'est pas adaptée aux besoins actuels et elle n'a d'ailleurs pas fait l'objet d'une réflexion commune avec les collectivités territoriales. Ensuite, il s'agit d'un projet fort coûteux qui, dans l'état actuel des finances publiques piratera inévitablement, et malgré ce qui peut être dit, d'autres fonds. Enfin, il s'agit de réponses inadaptées à l'aménagement régional, car seuls quatre ou cinq territoires ont été ciblés alors que la richesse de la région est bien plus large. Et puis, ce projet a été bâti de manière archaïque, isolée, et rappelle malheureusement la manière dont on menait l'aménagement dans les 30 glorieuses. **Vincent Eblé** aimerait quant à lui être certain que l'on se dirige effectivement vers un grand Paris et non pas simplement vers un « gros Paris ». Il souhaite ainsi qu'une gare d'interconnexion TGV soit effectivement implantée en Seine-et-Marne, et que les réflexions soient reprises sur l'interconnexion sud, ce qui servirait également les mobilités franciliennes de grande couronne. Il aimerait que tout cela soit intégré au projet du grand Paris ! **Pierre Carassus** estime que ce projet est une erreur magistrale qui néglige complètement les atouts d'une région importante et notamment sa réserve foncière.

Mais tout le monde n'est pas contre ! **Marc Véron** souligne que tous les maires et élus territoriaux ne sont pourtant pas hostiles à ce projet !. En l'occurrence, mettre fin à une situation inédite par rapport à toutes les autres capitales en reliant les aéroports, se donner les moyens d'exploiter de larges friches comme par exemple celle qui existe autour d'Orly, désenclaver des zones sensibles, et enfin, faire en sorte que les investissements privés puissent trouver à s'exprimer... ne lui semblent pas un mauvais projet. Il propose d'ailleurs de ne pas se placer toujours dans une perspective frileuse de « budget constant » et de croissance molle – un raisonnement économique qui ne peut conduire qu'à une impasse - mais plutôt de préparer l'avenir en misant sur le développement avec énergie et courage.

Le Grand Paris est ambitieux, mais ne peut pas tout... **Marc Véron** précise à toutes fins utiles qu'il serait bon de ne pas faire de transfert de responsabilités. La société du Grand Paris présente ici un projet de réseau de métro automatique, un projet qui lui semble un bon levier pour la région, mais qui n'a évidemment pas la capacité de régler tous les problèmes d'urbanisme, de développement, et de transport de la région parisienne.

EN CONCLUSION, MALHEUREUSEMENT, CE PROJET NE CONCERNE EN RIEN LA SEINE-ET-MARNE !

Après trois heures de débat, il n'est pas certain que la Seine-et-Marne se sente plus concernée par ce projet. Elle ressent avoir été oublié et s'inquiète même d'un éventuel contre coup de cet inversement qui pourrait priver le département des moyens de réparer son présent et de préparer son avenir. **Bernard Gasnos** résume d'ailleurs la situation en constatant « qu'au moins une chose aura été clarifiée ce soir : le projet ne concerne en rien le département ! ». Il rappelle alors que la Seine-et-Marne compte tout de même 1,3 million d'habitants, qu'il s'agit de la moitié de la surface de l'Île-de-France, et qu'il s'agit d'un TIRN, territoire d'intérêt régional et national, avec un CPR qui a généré un GP3 et que, si cette accumulation de sigles ne fait peut-être pas sens pour tous, il s'agit tout de même d'un indice en faveur du dynamisme du territoire. Il espère cependant en alertant sur l'urgence d'intervenir et sur l'erreur qu'est ce visible désintérêt pour le département faire mentir Churchill qui disait que « quand on dit qu'il y a urgence, il est déjà trop tard ». **Yannick Bodin** conclut quant à lui cette soirée en remerciant les participants pour ce débat intellectuellement intéressant, mais qui montre à quel point il est urgent de chercher d'autres

interlocuteurs pour que la Seine-et-Marne puisse travailler concrètement à améliorer son avenir.

Marc Véron répond que ces messages ne peuvent évidemment qu'être entendus et est en l'occurrence convaincu que ce projet de développement économique, en enrichissant le tracé de l'offre des transports publics, bénéficiera à tous les Franciliens en améliorant les conditions de l'emploi, du développement économique et les opportunités d'investissement.

Puis, clôturant la réunion en se disant heureux d'avoir pu entendre une population qui, pour l'intérêt général, doit effectivement absolument être entendue, **François Leblond** remercie les intervenants pour la force de leur engagement, mais également pour leur courtoisie malgré leurs nombreux désaccords et le sentiment général de frustration.