

18 JANVIER 2011

COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE PROXIMITE DU KREMLIN-BICETRE

Type de réunion :	Réunion de proximité
Date de la réunion :	18 janvier 2011
Lieu de la réunion :	Le Kremlin-Bicêtre

### *Introduction et rappel du cadre législatif*

**Michel Rostagnat**, président de séance et membre de la CPDP, accueille l'ensemble des participants avant de céder la parole à **Jean-Luc Laurent**, maire de du Kremlin-Bicêtre. Il rappelle que ce débat public est l'occasion, pour les citoyens, de prendre connaissance des projets, mais également d'intervenir en faisant part de toutes leurs interrogations. Il ne souhaite pas mentionner, à ce stade, la position de la ville du Kremlin-Bicêtre. Il aura l'occasion d'y revenir dans le cadre du débat. **Michel Rostagnat** tient à signaler que Le Kremlin-Bicêtre a été la première commune d'Ile-de-France à exprimer un avis officiel sur ce projet du Grand Paris. De surcroît, Jean-Luc Laurent est le co-auteur de trois cahiers d'acteurs au titre de la commune, de la communauté d'agglomérations et de l'association des maires pour le prolongement de la ligne 14.

**Paul Carriot**, membre de la CPDP, fait un point de rappel historique sur la notion de débat public, laquelle s'inscrit dans un processus dit de *démocratie participative* visant à mettre en présence la population et une institution porteur d'un projet ayant une incidence sur son environnement et son quotidien. Ainsi, aujourd'hui, les citoyens sont invités à examiner l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques du projet du Grand Paris. Pour rappel, la commission nationale du débat public (CNDP) a été créée le 2 février 1995 dans le cadre de la loi Barnier. En 1998, l'ONU signe la convention Aarhus qui stipule que tous les citoyens ont le droit à l'information ; convention qui fut transposée en France dans une nouvelle loi du 27 février 2002 sur la démocratie de proximité qui fait de cette commission une « autorité administrative indépendante ». Les règles du débat public reposent en outre sur cinq grands principes que sont la neutralité, l'indépendance, l'équivalence, la transparence et l'argumentation.

**Marie-Hélène Coux**, membre de la SGP, représentant le maître d'ouvrage, indique que le débat de ce soir sera le 46<sup>e</sup> sur le projet du Grand Paris. Les premiers débats ont permis de faire évoluer le projet. Des discussions sont en cours entre l'État et la Région pour aboutir à une vision partagée du futur réseau de transport francilien. Toutefois, à ce stade, la SGP souhaite présenter ce projet tel qu'il a été exposé dans les autres communes lors des débats précédents.

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

Après la projection d'un film, **Marie-Hélène Coux** présente les principales caractéristiques du métro Grand Paris. Rappelons, au préalable, que 63 % des déplacements internes à Paris sont effectués par le biais des transports en commun. Ce taux descend à 23 % au-delà du périphérique, et à 18 % dans le Val-de-Marne qui est particulièrement mal desservi. D'une manière générale, les déplacements en transport en commun de banlieue à banlieue sont difficiles, notamment parce que le réseau de transport en Ile-de-France est en forme d'étoile et que toutes les lignes de RER et de métro convergent vers la capitale. Ce phénomène contribue à la saturation du réseau existant. Aujourd'hui, 10 % des utilisateurs des transports en commun sont obligés de passer par Paris pour aller d'une banlieue à une autre. Comment s'étonner alors que 80 % de ces déplacements s'effectuent en voiture et que l'on trouve, dans le Val-de-Marne, le plus gros bouchon d'Europe, à la jonction de l'A4 et de l'A86 !

Le métro du Grand Paris est un réseau souterrain, composé de 3 lignes automatiques, dont 2 en rocade (rouge et verte) et une nord-sud (bleue) desservant le centre de Paris. Il est composé de 155 km d'infrastructures nouvelles (dont 87 % de rocade) et de 40 gares, la plupart étant en correspondance avec le réseau de transport en commun existant. Ce réseau permettra de répondre, d'une part, aux besoins des Franciliens pour leurs déplacements de banlieue à banlieue et, d'autre part, d'assurer une liaison performante entre les aéroports, les gares TGV franciliennes, La Défense et les pôles de recherche et d'enseignement. Ce réseau répond à la fois aux besoins des populations et des entreprises qui souhaitent un système de transport fiable, rapide et efficace pour se développer. Les études de trafic montrent qu'à sa mise en service, ce nouveau réseau accueillera 2 millions de voyageurs par jour (ce qui correspond au trafic cumulé actuel des lignes B, C, D et E du RER), et 3 millions à un horizon plus lointain.

Les performances du projet sont liées au caractère automatique du métro, à sa vitesse commerciale de 65 km/h et à une fréquence optimale (85 secondes entre deux trains aux heures de pointe). Les quais des gares feront 120 mètres de long. Les trains, de 8 voitures, permettront de transporter près

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

de 1000 voyageurs. Les gares et les rames seront accessibles et équipées des derniers systèmes d'information aux voyageurs pour faciliter les déplacements des personnes à besoins spécifiques, des personnes avec handicap, des parents avec poussettes et des voyageurs encombrés de valises. Les quais sont équipés de façades qui empêcheront les chutes sur les voies et permettront une meilleure régularité. Le métro du Grand Paris propose donc une qualité de service optimale : régularité, souplesse, adaptabilité (à la demande) et sécurité. Quant aux gares, elles sont conçues comme de véritables lieux d'échanges intermodaux, proposant en outre toutes sortes d'équipements publics et contribuant ainsi au développement urbain des villes concernées.

Le Grand Paris est constitué de 3 lignes nouvelles :

- La ligne rouge, première ligne de rocade, 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. La rocade dessert des pôles de croissance importants comme La Défense et Marne-la-Vallée, et des zones d'habitat denses, comme Clichy-Montfermeil. Dans le Val-de-Marne, la ligne reprend l'intégralité du tracé d'Orbival – depuis Bagnex jusqu'à Villiers-sur-Marne – qui fait l'objet d'un consensus politique et citoyen sans précédent. 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 du métro, 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 rocade et le principal centre de remisage. La ligne rouge, entre Châtillon-Montrouge et Le Blanc-Mesnil, a recueilli une approbation unanime, à l'exception de la commune de Saint-Maur, très partagée.
  - La ligne verte est la deuxième ligne de rocade. Elle est longue de 75 km et compte 16 gares ; elle crée une nouvelle liaison avec les aéroports, dessert le parc des expositions de Villepinte, L'aéroport du Bourget, Le Blanc-Mesnil, Saint-Denis, Gennevilliers, Nanterre, La Défense, Rueil-Malmaison... ; à l'ouest, elle constitue une rocade de moyenne couronne et offre un nouveau maillage avec le RER C à Versailles, avant d'aller irriguer le plateau de Saclay (pôle à la vocation scientifique internationale) ; au sud, elle se connecte sur le pôle de Massy où elle fait la jonction avec les RER B et C et avec les lignes TGV (à la gare de Massy). La ligne verte contribue enfin à la desserte en transports en commun de la plateforme d'Orly.
  - Enfin, la ligne bleue, colonne vertébrale du Grand Paris, est longue de 50 km, dont 9 km correspondant à l'actuelle ligne 14. Elle compte 22 gares, dont 13 nouvelles, relie les 3 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<sup>er</sup> centre européen de lutte contre le cancer qui n'est desservi que par bus et offre de plus un très fort potentiel foncier alentour (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 le 1<sup>er</sup> pôle économique du Sud francilien. S'agissant de la nouvelle gare « Kremlin-Bicêtre Hôpital », il avait été prévu, initialement, de la situer au niveau de l'entrée Est de l'établissement hospitalier. À la demande du maire du Kremlin-Bicêtre – rencontré le 22 octobre dernier –, il est envisagé de repositionner cette gare à l'ouest de l'hôpital, à proximité de sa nouvelle entrée. La gare sera ainsi plus fonctionnelle pour les 11 000 salariés et visiteurs quotidiens. La nouvelle gare permettra également de relier le CHU aux autres centres hospitaliers et au laboratoire de la vallée scientifique de la Bièvre. Enfin, cette gare sera très utile aux habitants des quartiers environnants, par exemple celui de la Reine-Blanche, à Gentilly.
- 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 définis en conséquence). C'est la mise en cohérence de ces trois aspects qui caractérise et fait la force du projet.
- Les gains de temps seront importants pour les usagers (ex. : Kremlin-Bicêtre -> La Défense en 25 min au lieu de 40 min actuellement ; autre ex. : Kremlin-Bicêtre -> Créteil-L'Echat en 17 min au lieu de 40 min actuellement). Ces résultats sont obtenus grâce à la combinaison des trois lignes et 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).
- 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<sup>e</sup> génération d'investissements dans le domaine des transports en Ile-de-France, après le métro au début du XX<sup>e</sup> 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'échelonnera entre 2018 et 2023.

### *Débat avec la salle*

---

#### ➤ **Débat sur l'implantation des gares**

Plusieurs participants interviennent sur la question de l'emplacement de la future gare du Kremlin-Bicêtre ; emplacement qui ne leur semble pas optimal. **Christian Garcia**, membre de la SGP, rappelle que la localisation des gares sera décidée en étroite concertation avec les municipalités concernées et en fonction d'études très concrètes. Il est encore trop tôt pour arrêter l'emplacement de la future gare du Kremlin-Bicêtre. On peut, tout au plus, dire qu'il semble plus logique de positionner la gare à la future entrée de l'hôpital. Ce choix est soutenu par de nombreux représentants dudit hôpital, et notamment par **Christophe Robert**, élu du personnel CGT Bicêtre, persuadé que cet emplacement permettra de réduire le coût des échanges par la proximité des relations. Toutefois, si **Lise Didier Moulonget**, habitante du Kremlin-Bicêtre, admet que l'hôpital mérite une desserte de qualité, elle fait remarquer que cette gare – telle qu'elle est localisée – ne répond pas aux attentes d'une grande partie des habitants de la commune.

Cela dit, **Serge Lalet**, habitant du Kremlin-Bicêtre, souhaite être assuré quant au fait que cette nouvelle gare sera réellement construite. **Marie-Hélène Coux** le rassure, précisant que l'implantation d'une gare au Kremlin-Bicêtre ne sera jamais remise en cause.

*Par ailleurs, un large consensus se fait jour sur le fait que la gare de Villejuif Louis-Aragon ne doit pas être optionnelle.*

Un autre enjeu du débat concerne le prolongement de la Ligne 14.

Plusieurs intervenants regrettent (et s'étonnent) que les lignes 14 et 7 ne se connectent pas, par exemple à Maison-Blanche. Pourtant, comme le souligne **Fabien Guillaud-Bataille**, adjoint au maire du Kremlin-Bicêtre, cette connexion permettrait de désengorger la ligne 7.

Plusieurs voix s'élèvent pour la création d'une gare supplémentaire sur l'extension de la ligne 14, laquelle serait située à l'intersection des communes de Villejuif, L'Haÿ-les-Roses et Chevilly-Larue.

**Yannick Piau**, adjointe au maire au développement urbain, évoque la situation de L'Haÿ-les-Roses, une ville qui n'est pas desservie par les transports lourds. À noter, par ailleurs, que la commune est également traversée – sans sortie – par l'autoroute A6. En bref, « la commune subit beaucoup les transports, sans en bénéficier ! »

**Marie-Hélène Coux** rappelle que toutes les demandes de gares supplémentaires ne pourront pas être retenues – la SGP a enregistré, à ce jour, 17 demandes – et cela, pour des raisons essentiellement budgétaires. Il ne faut pas oublier que le coût d'une gare est estimé à environ 80 millions d'euros ! Cela étant dit, elle tient à préciser que le projet de connexion entre les lignes 14 et 7 à Maison-Blanche ne lui semble pas pertinent. Non seulement la zone du 13<sup>e</sup> arrondissement est déjà très fortement desservie en transports lourds, mais la SGP a la volonté de maintenir une vitesse de circulation assez importante sur la ligne 14. La desserte fine du territoire sera assurée à la fois par la ligne 7 et par le futur T7. Quoi qu'il en soit, la SGP a bien pris note des suggestions et des demandes apportées au cours du débat.

Sur ce point, **Michel Rostagnat** précise que la CNDP rédigera une synthèse de l'ensemble des débats publics. Ce rapport sera rendu public. Il assure l'assemblée quant au fait que toutes les interventions seront prises en compte. **Marc Véron**, président du directoire de la SGP, profite de l'occasion pour revenir plus en détail sur le processus de décision. Les éléments de synthèse qui seront remis par la CNDP ont pour but d'éclairer la SGP, à qui il appartient de prendre ensuite une décision motivée et dûment argumentée.

#### ➤ **La difficile question du financement du projet du Grand Paris et des besoins immédiats**

*Bien évidemment, de nombreuses questions ont porté sur le financement du projet.* **Marc Véron**, président du directoire de la SGP, se propose d'explicitier le processus de financement de l'investissement (la conception et la construction du futur réseau). Plusieurs intervenants estiment que ce processus n'est pas forcément limpide et qu'il laisse planer quelques zones d'incertitude. Marc Véron en convient. Ces incertitudes sont dues au fait que les tracés et le nombre des gares n'ont toujours pas été fixés. Cela dit, la SGP dispose de plusieurs sources de financement. Les premières sont de nature fiscale et l'on peut citer à cet égard trois types de ressources : une taxe spéciale d'équipement (que vont acquitter tous les ménages de la région parisienne), une taxe sur les bureaux

et une taxe perçue sur les matériels roulants. La seconde source de financement est une dotation de l'État de 4 milliards d'euros. Enfin, l'endettement constitue la troisième source de financement et la question qui se pose alors est celle de l'amortissement de la dette (sur environ 40 ans). Pour ce faire, et outre les ressources fiscales susmentionnées, Marc Véron cite les ressources liées à l'exploitation même du réseau ; ainsi que les ressources commerciales (les recettes provenant des gares).

**Patrick Perin**, habitant du Kremlin-Bicêtre, a cru comprendre que la SGP avait recueilli 18 demandes de nouvelles gares. Cela représente, d'après ses calculs, un montant supplémentaire de 1,5 milliard d'euros ; une somme assez faible quand on l'a comparé au coût total du projet et qui pourra, qui plus est, être amortie en deux ans. Ne serait-il pas, dans ce contexte, plus pertinent de rallonger la période d'amortissement, et ainsi, s'assurer d'un maillage pérenne ?

Compte tenu des sommes engagées, plusieurs participants s'inquiètent en outre quant au financement des travaux de rénovation du réseau existant ; un point dont chacun, ici, s'accorde à souligner l'importance, et même l'urgence ! **Marc Véron** rappelle que le STIF demeure l'autorité compétente en matière d'amélioration du réseau existant et un plan de mobilisation de 11,9 milliards d'euros a été voté à cet effet.

Au-delà des enjeux de financement, **Patricia Tordjam**, maire de Gentilly, aborde la question de la tarification. Elle évoque, à ce titre, les augmentations régulières des tarifs sur le RER B, augmentations qu'elle considère « inversement proportionnelles à l'amélioration des équipements ». Malheureusement, **Marc Véron** est incapable d'apporter des précisions sur cette question de la tarification dont la responsabilité – conformément à l'ordonnance du 7 janvier 1959 – incombe au STIF.

#### ➤ Sur la philosophie du Grand Paris

**Daniel Benerton**, habitant de Villejuif, s'interroge sur la réelle philosophie du projet du Grand Paris. À en croire le maître d'œuvre, l'un des principaux objectifs serait de rejoindre rapidement les aéroports. Or, qui ici dans cette salle se rend à Orly tous les jours ? Le principal objectif d'un projet de cette envergure devrait être de desservir les zones les plus enclavées. Les besoins des citoyens ne sont pas suffisamment pris en compte. S'agissant du Val-de-Marne, **Christian Garcia** tient alors à rappeler que le métro du Grand Paris reprend l'intégralité du tracé Orbival, un projet soutenu par plus de 50 000 citoyens.

#### ➤ Divers

- Qui aura la responsabilité de l'exploitation du réseau ? **Marc Véron** indique qu'une fois achevée la construction, l'intégralité du réseau sera mise à disposition du syndicat des transports d'Ile-de-France pour son exploitation. Le STIF procédera à une consultation pour en choisir l'opérateur. Il profite de l'occasion pour indiquer qu'il existe, depuis le 3 décembre de l'année 2009, une application directe en droit français d'un règlement européen (OSP) qui prévoit qu'obligation est faite au propriétaire – pour tout nouveau réseau – de procéder par appel d'offres pour désigner la société exploitante.
- La question des expropriations. **Marc Véron** tient à rappeler que le métro sera souterrain, ce qui, dans les zones denses, évite d'avoir à se poser trop souvent la question des expropriations ; mais elle se pose toutefois au niveau de l'implantation des gares.
- La connexion avec les gares TGV franciliennes. **Yves Martineau**, habitant du Kremlin-Bicêtre, s'étonne que le tracé de la ligne bleue ignore la gare du Nord. **Marc Véron** rappelle que la gare du Nord est saturée. Il évoque le projet de création d'une nouvelle gare mixte (métro et TGV) à Pleyel. D'autres gares TGV vont être élargies dans leurs fonctions ou créées. C'est le cas par exemple à Orly. Un débat public sur un projet d'interconnexion Sud des lignes LGV Est d'ailleurs en cours. Quoi qu'il en soit, la question des gares TGV sera essentielle dans l'avenir.
- Enfin, plusieurs intervenants s'interrogent quant à l'utilité réelle de ce débat public. Sur ce point, **Marc Véron** se propose de commenter un exemple qui touche directement les habitants du Kremlin-Bicêtre. Si l'on observe le tracé Sud – depuis Saint-Cloud jusqu'à Villiers-sur-Marne –, tous les débats organisés dans les communes traversées ont été conclusifs, que ce soit sur la question du tracé ou celle de la localisation des gares. Dès lors, il ne peut imaginer un seul instant que l'État ou la Région décident de modifier le tracé tel qu'il a été présenté et cautionné par l'opinion publique.

**Michel Rostagnat** remercie finalement l'ensemble des participants à ce débat.