

13 JANVIER 2011

COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE PROXIMITE DE SAINT-OUEN

Type de réunion :	Réunion de proximité
Date de la réunion :	13 janvier 2011
Lieu de la réunion :	Saint-Ouen

Introduction et rappel du cadre législatif

Jacqueline Rouillon, maire de Saint-Ouen, considère de bon augure pour les années à venir, de commencer l'année sur la question des transports, sujet crucial pour les habitants et salariés du territoire du nord-est parisien. Elle souhaite la bienvenue à la Commission du Débat Public et souligne l'importance de la contribution du public afin que la Commission puisse rendre la meilleure synthèse de ses attentes quant à l'évolution des transports. **Henri Watissee**, président de séance et membre de la CPDP, souligne qu'il s'agit là du 42^e débat depuis le 1^{er} octobre : 10 000 personnes ont déjà été touchées par ces réunions publiques. Ce nombre pourrait atteindre 15 000 d'ici la fin janvier, pour un total de 55 débats. Concernant plus précisément le territoire de Saint-Ouen, cinq débats ont été organisés fin 2010 et trois sont prévus prochainement. Henri Watissee précise que le débat de ce soir est un peu particulier, car Saint-Ouen bénéficie d'un projet déjà discuté et validé par le conseil du STIF du 7 juillet, à savoir le prolongement de la ligne 14 pour une mise en service en 2017. Le président de séance présente les membres de la Commission du Débat Public, et ceux de la Société du Grand Paris, avant d'énoncer les principes et les règles du débat public. **Lamia Abdel Naby**, membre de la CPDP, ajoute que le site internet a vu plus de 140 000 visiteurs depuis son ouverture le 1^{er} septembre. 668 questions ont été reçues et publiées sur le site, 595 ont reçu une réponse par le maître d'ouvrage, 353 avis ont été enregistrés, 59 contributions et 130 avis devant être remis par les collectivités, selon la loi du 3 juin. 204 cahiers d'acteurs ont été rédigés, dont 191 publiés sur le site. Des débats communs ont eu lieu : 72 avec Arc Express, un avec le projet d'interconnexion de la ligne Sud LGV à Orly, et deux avec Arc Express et le prolongement du RER vers l'Ouest (Éole).

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

Après la projection du film de présentation du projet, **Patrick Maugirard**, membre de la SGP, présente les principales caractéristiques du métro Grand Paris, ainsi que le tracé de ses différentes lignes et les bénéfices pour la vie au quotidien. L'Île-de-France doit faire face à une forte demande de mobilité, avec plus de 36 millions de déplacements quotidiens pour ses 11,5 millions d'habitants et 5,5 millions d'emplois. 64 % des déplacements internes à Paris se font par les transports en commun. Une fois le périphérique passé, ce taux descend à 23 % pour les déplacements internes à la petite couronne et à 10 % pour la grande couronne. De façon générale, les transports en commun entre banlieues sont difficiles, car toutes les lignes du RER convergent en étoile vers la capitale. Ceci oblige 10 % des voyageurs à passer par Paris pour effectuer leur trajet de banlieue à banlieue. Ce phénomène contribue à la saturation du réseau de métro au centre de Paris. 80 % de ces déplacements inter-banlieues s'effectuent en voiture et Paris est la ville la plus embouteillée d'Europe, avec 150 à 200 km de bouchons chaque matin. Pour la Seine Saint-Denis, près de la moitié des déplacements restent internes au département, mais si 63 % des trajets des Séquanos-Dionysiens vers Paris se font en transport en commun, ce chiffre est de 21 % pour les déplacements à l'intérieur de la Seine Saint-Denis, de 30 % pour la petite couronne et de 18 % pour la grande couronne. Le métro du Grand Paris a pour vocation d'une part, de répondre aux besoins des Franciliens dans leurs déplacements de banlieue à banlieue, d'autre part, de relier entre eux les pôles de développement, qui sont aussi des pôles d'emploi et d'habitat. Ce réseau souterrain est composé de 3 lignes, dont 2 en rocade, et une ligne nord-sud desservant le centre de Paris. Il représente 155 km de lignes nouvelles, dont 87 % en rocade, et 40 gares nouvelles en correspondance avec le réseau de transport en commun. Le réseau Grand Paris assurera quotidiennement 2 millions de voyages à sa mise en service et à terme, plus de 3 millions. Sa vitesse commerciale moyenne sera de 65 km/h (45 km/h pour le RER actuel), ce qui permettra de concurrencer plus efficacement la voiture et de réduire les temps de trajet. L'intervalle entre deux trains sera de 85 secondes aux heures de pointe. Les trains de 8 voitures pourront accueillir 1000 voyageurs. Les gares et les trains seront totalement accessibles et équipés des derniers systèmes d'information voyageurs, pour faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite ou à besoin spécifique. Les quais, longs de 120 m, seront équipés de façades qui permettront l'optimisation de la régularité en limitant les temps de stationnement. Les gares du métro Grand Paris seront conçues comme des espaces de vie au service des voyageurs et de la ville, et offriront des parkings de rabattement. Une politique d'aménagement autour des gares du métro Grand Paris en partenariat très étroit avec les collectivités locales sera négociée entre l'État et celles-ci dans le cadre des contrats de développement territorial.

CPDP RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS

Le métro Grand Paris comportera trois lignes : la ligne bleue, prolongement de la ligne 14 prolongée au nord et au sud. Elle assurera une liaison stratégique entre les 3 plateformes aéroportuaires, ainsi qu'entre plusieurs gares TGV, existantes et futures. Elle conforte ainsi la dimension internationale de la région capitale. Longue de 50 km, dont 9 correspondent à la ligne 14 actuelle, elle permet de desservir 22 gares, dont 13 nouvelles. Elle sera en correspondance avec le réseau existant, métro, RER et Transilien. Les lignes bleue et verte ont une gare optionnelle à Gonesse, proposant une entrée sur le Val d'Oise et la desserte de la future zone d'aménagement du triangle de Gonesse. La ligne rouge est une ligne de rocade, longue de 60 km, elle relie La Défense à l'aéroport du Bourget, en desservant les secteurs denses du Val-de-Marne. Elle dessert 23 gares dont 6 en Seine Saint-Denis et offre une liaison rapide vers les bassins d'emplois du Bourget, Pleyel, Marne-la-Vallée et La Défense. Au sud, elle reprend intégralement le tracé du projet élaboré par l'association Orbival et met en relation l'est parisien et les secteurs denses de la rive gauche de la Seine. Avec le métro Grand Paris, la traversée de l'est de la Seine Saint-Denis s'effectuera en 20 mn au lieu de 72 actuellement. La ligne verte est une rocade de 75 km desservant 16 gares. Elle offre un nouveau maillage avec les futures gares TGV de Saint-Denis Pleyel, La Défense et le RER C à Versailles. Elle irriguera également le plateau de Saclay, à 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 les lignes TGV. Elle contribue enfin à la desserte de la plateforme d'Orly. Plusieurs variantes sont proposées.

La conception du métro Grand Paris a pris en compte les trois piliers du développement durable. Sur le plan social, elle répond au besoin de mobilité des Franciliens et accroît l'accessibilité des territoires peu ou mal reliés au reste de l'Île-de-France. Le métro Grand Paris est maillé et 85 % des gares sont en correspondance. Il « désature » le réseau ferré existant dans sa partie centrale, et allège la charge des lignes de métro en correspondance, ainsi que la ligne 13 et les RER A, B et D. Sur le plan économique, le métro Grand Paris met en relation les territoires à fort potentiel de développement et confortera l'attractivité de la région, tout en améliorant la qualité de vie. Les gares seront un atout d'une part, pour l'implantation d'entreprises en capacité de proposer des emplois à la population active résidente, et d'autre part, pour fidéliser la population et permettre la valorisation de l'habitat en favorisant la rénovation urbaine. Enfin, sur le plan environnemental, le projet a fait l'objet en amont d'une évaluation stratégique, dans la lignée du Grenelle de l'environnement. Un tracé en conséquence a été proposé.

Concernant plus précisément la Seine Saint-Denis et Saint-Ouen, le choix du tracé des lignes du métro Grand Paris a pris en compte les lignes de rocade ferrée ou de tramway existantes ou en projet, dans le cadre du contrat de plan Etat-Région 2007/2013. Hormis le T4, il est constaté un manque évident de rocade à l'est de la Seine Saint-Denis, ainsi que de liaisons efficaces vers La Défense et les aéroports du Bourget et de Roissy. Le métro Grand Paris vient combler ce déficit. La Seine Saint-Denis est concernée par les trois lignes du métro Grand Paris, soit 39 à 47 km d'infrastructures selon les variantes et 11 gares nouvelles. Le métro Grand Paris permet d'élargir le choix aux zones d'emplois, en réduisant leurs temps d'accès. Il permettra un accès plus rapide aux centres universitaires et de formation. Au-delà du temps, le gain est important en matière de fiabilité et de régularité des parcours.

Le projet urbain d'éco-quartier des Docks, situé sur un espace de 100 hectares, devrait permettre à l'horizon 2025 d'accueillir 10 000 salariés et plus de 12 000 habitants supplémentaires. Saint-Ouen fait partie du pôle de développement des industries de la création, et le réseau de transport du Grand Paris sera un puissant levier de développement de celui-ci.

La mise en œuvre du projet nécessite entre 21,4 et 23,5 Mds€ selon les variantes du tracé, le nombre de gares retenues, et la proportion de section aérienne choisie. Le montant prévisionnel comprend le coût des infrastructures, y compris les stations de base et leurs accès, celui du matériel roulant et des acquisitions foncières. Cela correspond à une troisième génération d'investissement après la création du métropolitain il y a plus d'un siècle, et celle du RER il y a 40 ans. Les infrastructures, le matériel roulant et les gares seront remis intégralement au STIF, clé en main.

Concernant le calendrier : le débat public se poursuivra jusqu'au 31 janvier 2011. A sa clôture, la loi impose à la SGP de proposer un schéma d'ensemble par un acte motivé et public avant fin mai 2011. Celui-ci devra tenir compte des observations et avis collectés par la CNDP et devra constituer une base largement partagée. S'ensuivra une période de 18 mois pendant laquelle les rencontres avec les citoyens, les élus et les partenaires seront permanentes lors des enquêtes publiques. Il restera alors à réaliser les travaux dans les meilleurs délais, les mises en service se succédant de 2018 à 2023.

Avant de donner la parole au public, **Henri Watissee** signale la présence dans la salle de personnes susceptibles de répondre aux questions les concernant : Olivier Milan de la Société de Réseau Ferré de France, Florence **Frechet** de la SNCF, et deux représentants de la RATP, Benjamin Claustre, directeur de l'agence de développement territorial de la Seine Saint-Denis, et Bruno Dumontet, directeur de la ligne 13.

Débat avec la salle

➤ **Sur les enjeux du débat public et le rôle de la CNDP**

Des intervenants s'interrogeant sur les enjeux du débat de ce soir, **Henri Watissee** et **Lamia Abdel Naby** rappellent que deux débats sont menés en parallèle sur deux projets : Arc Express présenté par la Région et le métro Grand Paris par la SGP. Toutes les réunions ne sont pas communes, et ce soir il est question du tracé du métro Grand Paris. Les débats ont souligné le besoin de convergence des deux projets, et ce point a été pris en compte par les maîtres d'ouvrage. Le mot de « fusion » a même été évoqué par M. Huchon, Président du Conseil Régional, le 15 novembre. Des discussions ont lieu en ce sens au ministère de MM. Mercier et Leroy. Le législateur a cependant voulu qu'il y ait deux débats sur les deux projets, qui donneront lieu à deux comptes-rendus. **Marc Véron** président du directoire de la SGP, explique que le débat public concernant le projet de la SGP se déroule selon des modalités pratiques et calendaires prévues par la loi du 3 juin 2010. Ce processus aboutira à l'adoption d'un décret en Conseil d'État, fixant le tracé définitif et la localisation précise des gares. Si ce processus n'était pas respecté, une nouvelle loi devrait fixer de nouvelles modalités de consultation. Cela signifierait des délais qui enterreraient le projet. La convergence doit donc intervenir entre le 31 janvier -date de clôture de la consultation du public -, et le mois de mai au cours duquel le Conseil de surveillance de la SGP doit statuer, afin que le Conseil d'État puisse se prononcer.

Bruno Vassal, membre de l'ACQSO, s'interroge sur la transparence du tracé et de la gouvernance, et demande si une expertise indépendante est faite, au sein de la Commission, sur le chiffrage de chacun des projets pour éviter des fluctuations importantes de prix. **Marc Véron** renvoie aux consultations et d'appels d'offres internationaux, ce qui est nouveau. Sur le réseau de métro du Grand Paris, la SGP est tenue, pour tous les lots, de faire de tels appels d'offres. **Henri Watissee** rappelle que la Commission est saisie dans le cadre d'un projet pour coordonner et animer un débat public. Sa mission n'est pas de faire un audit, ni de s'interroger sur le coût des réalisations.

Olivier Chupin souhaite qu'un état du consensus et des tractations entre les deux grands acteurs soit soumis au public afin qu'il y ait une vraie interaction avant la prise de décision. **Henri Watissee** rappelle que la Commission n'a aucun rôle dans ces tractations, mais a pour objectif de recenser les attentes et les besoins du public. Sa mission n'est pas non plus d'en faire une synthèse. **Marc Véron** ajoute que la loi du 3 juin précise la manière dont le Conseil de surveillance de la SGP doit délibérer sur le tracé, les gares et sans doute aussi sur la séquence des travaux. Suite à cette délibération, un décret sera adopté en Conseil d'État qui constituera le document opposable aux tiers sur le fond du dossier. Il est prévu dans la loi que la SGP devra énoncer publiquement les raisons de ses choix eu égard au rapport de synthèse qui lui aura été transmis par la CNDP et qui sera public. Lorsque le Conseil d'État se réunira, il aura à sa disposition les deux documents que sont le rapport de synthèse remis par la CNDP et la justification fournie par le Conseil de surveillance de la SGP et qui sera également publique. Par ailleurs, le Président du Conseil de surveillance de la SGP doit rapporter aux commissions compétentes des deux chambres les raisons de son choix. Il est important que tout cela soit public, car s'il doit y avoir contentieux, il se fondera sur les écarts constatés et sur le non-respect de la procédure.

➤ **Sur la prolongation de la ligne 14 et la « désaturation » de la ligne 13**

Valérie Bernard et **Bruno Vassal**, membres de l'ACQSO (association citoyenne pour la qualité de vie à Saint-Ouen), se montrent sceptiques quant à la « désaturation » de la ligne 13 par le prolongement de la 14. En effet, la 13 est déjà surchargée de 20 %. Ils rappellent que la prolongation de la ligne 4 jusqu'à Pleyel avait été proposée. De plus, il est suggéré de mettre à profit les bus 81, 66 et 60 en attendant 2018.

Patrick Maugirard précise que la ligne bleue est prolongée à Pleyel, jusqu'à la mettre en interconnexion avec le RER D et la ligne H. Cette ligne bleue rejoint le RER B à la gare du Bourget et permettra les liaisons vers Roissy et Gonesse. La ligne 14 jusqu'à Pleyel permettra de rattraper la ligne verte qui descend sur La Défense et Rueil-Malmaison, générant des gains de temps appréciables. Par ailleurs, les personnes se rendant dans les Hauts-de-Seine pourront avoir un accès direct par la ligne verte, sans saturer la ligne 14. A l'horizon 2030/2035, le problème porte sur le tronçon Gare de Lyon-Châtelet, sur lequel le calcul des répercussions des « désaturations » des lignes A et 1 automatisée n'a pas encore été fait. Par son prolongement vers la mairie de Saint-Ouen et au-delà, la ligne 14 passera de 6 à 8 voitures, soit de 700 à 1000 voyageurs par rame. **Marc Véron** indique qu'une priorité sera logiquement accordée à la dorsale constituée par la ligne 14 prolongée au nord et au sud. Par ailleurs, le débat public a clairement démontré qu'il y avait des consensus très forts s'agissant de portions importantes du réseau.

À propos de la ligne 4, **Benjamin Claustre**, directeur de l'agence RATP 93, rappelle que son prolongement était une des options envisagées lors de la concertation de l'an dernier, mais dans l'immédiat, elle n'a pas été retenue. Le prolongement de la ligne 14 a semblé plus pertinent. Cela permettra de tripler le nombre de trains dans le même laps de temps vers le centre de Paris. Pour les

bus, un programme du STIF en 2008 a consolidé l'offre, et en 2011, il est prévu de renforcer plusieurs lignes et d'en prolonger d'autres. **Bruno Dumontet** de la RATP, directeur de la ligne 13, partage le diagnostic sur les problèmes de régularité et de saturation de la ligne 13. La RATP est consciente de ces difficultés et en a fait sa priorité en investissant 250 M€ sur cette ligne, tant en matériel qu'en personnel. Depuis fin 2008, ces mesures ont porté leurs fruits avec une baisse de 40 % des incidents et une diminution de l'intervalle entre deux trains à l'heure de pointe. Bruno Dumontet se dit à l'écoute et prêt à recevoir des associations, des comités d'usagers ou des responsables politiques.

➤ **Sur la question du financement et de la tarification**

En réponse à un habitant de Saint-Denis s'interrogeant sur le prix futur de la carte Orange, **Marc Véron** explique que la Région et le STIF n'auront pas à investir sur ce réseau de métro automatique. Le poids moyen s'établit à 22,7 Mds€, soit 2,7 Mds€ de matériel et 20 Mds€ d'infrastructure, dont 1,2 d'acquisition foncière pour le tracé du métro. Le STIF aura à choisir un exploitant à travers un appel d'offres. Quant au coût de fonctionnement, il y aura des recettes, notamment commerciales, du fait de la fréquentation des rames. Le versement transport acquitté par les entreprises et calculé sur leurs masses salariales sera revu à la hausse du fait de l'investissement créé avec la nouvelle gare et du reclassement par le haut des entreprises. L'autre effet concernera les bases qui, par exemple sur les bureaux, n'ont pas été revues depuis 1999. Tout cela vient en contrepartie des coûts d'exploitation. **Jacqueline Rouillon** considère que la tarification est une question essentielle pour l'égalité des Franciliens face à la mobilité. Quant aux financements, même s'ils s'appuient sur le développement économique, ils ne devront pas faire monter les prix du foncier, ce qui pourrait se traduire par l'exclusion de population et d'activités économiques, à l'instar de nombreuses métropoles.

➤ **Sur les contrats de développement territoriaux**

Niane Bokar, habitant de Saint-Ouen, s'interroge sur les contrats de développement territorial. Comment les municipalités sont-elles engagées, notamment sur les questions de politique et d'aménagement urbain ? **Marc Véron** précise qu'il s'agit de contrats qui font l'objet de négociations entre les communes et l'État représenté par le préfet de Région, dans un principe de continuité territoriale autour des gares. C'est un principe contractuel de libre discussion et de libre entente entre les parties. Ce contrat de développement territorial peut traiter de questions très larges (aménagement, urbanisme, mixité urbaine, logement, etc.) et c'est en fonction des considérations locales qu'il apparaîtra plus pertinent de traiter tel ou tel point. La durée de ces contrats est laissée à l'appréciation des parties. La période de formation de ces contrats se situe entre la prise du décret en Conseil d'État et 18 mois au-delà.

➤ **Divers**

John Crowley, usager quotidien de la ligne 13, souligne que les travaux sur la ligne 4 sont les moins chers et les plus rapides, mais les plus tardifs. Selon lui, il s'agit d'une volonté de garder des marges de manœuvre pour les projets à long terme. Par ailleurs, le projet semble fondé sur la notion de « cluster », plutôt que sur une réflexion sur l'articulation réelle des territoires à long terme. Enfin, il considère que la dimension durable paraît mal intégrée dans la présentation du projet. La distribution du logement, du commerce, et de l'emploi sur cette agglomération a-t-elle été correctement envisagée ? **Marc Véron** répond que le métro du Grand Paris permet une liaison directe entre les aéroports et le cœur de la capitale. C'est un élément majeur de stratégie et de développement. D'autre part, le passage par des communes totalement enclavées est un élément de stratégie sociale majeur. Lors des différents débats, ce tracé a remporté l'adhésion des élus et des populations des communes populaires. Sur la notion de « cluster », la SGP n'a pas inventé le concept de « territoire de la création », ni de « vallée scientifique de la Bièvre ». La région parisienne sera-t-elle capable de mobiliser ses atouts, de faire des investissements publics, et de prendre ainsi le parti d'une croissance soutenue sur le long terme ?

En conclusion, **Jacqueline Rouillon** fait observer que ces discussions permettent de mieux maîtriser et de mieux comprendre les enjeux pour l'Île-de-France. Elle considère que dans le cas du Grand Paris, les propositions sont assez favorables à Saint-Ouen. En attendant la réalisation de ces projets, elle s'associe à la demande des habitants pour trouver des alternatives de transport. Elle remercie tout le monde pour le travail accompli dans le cadre de cette écoute et invite les personnes ayant exprimé des désaccords ou d'autres points de vue de les formuler également par écrit.

Henri Watissee remercie Mme le maire pour son accueil et rappelle que la réunion commune de clôture avec Arc Express aura lieu le 31 janvier à Paris.