

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

**18 OCTOBRE 2010**  
REUNION GENERALE A CERGY

Type de réunion :	<b>Réunion générale</b>
Date de la réunion :	<b>18 octobre 2010</b>
Lieu de la réunion :	<b>Cergy – Amphithéâtre du Parc Saint-Christophe</b>

*Introduction et rappel du cadre législatif*

**François Leblond**, président de la CPDP « Réseau de transport public du grand Paris », ouvre la séance et précise qu'il a personnellement souhaité la présente rencontre, afin que tous les territoires de l'Île-de-France puissent s'exprimer sur le projet du Grand Paris, même s'ils n'en sont pas directement affectés. C'est pourquoi d'autres réunions auront lieu à Sannois, à Villiers-le-Bel et à Argenteuil-Bezons à la demande du président du Conseil général du Val d'Oise. Il rappelle également les fondements législatifs et les objectifs de ce débat public.

**Dominique Lefèvre** remercie François Leblond de l'organisation de réunions de la CPDP dans les territoires situés hors des tracés du Grand Paris et d'Arc Express, car il importe de questionner la cohérence d'ensemble des schémas d'aménagement et de transport franciliens.

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

*Projection d'un film.*

**Brigitte Grégoire, le MO**, explique que la SGP a pour mission de concevoir et construire un métro automatique régional caractérisé par le bouclage de deux lignes de rocade (lignes rouge et verte) reliées par une dorsale Nord-Sud (ligne bleue) prolongeant l'actuelle ligne 14 vers les aéroports d'Orly et de Roissy. La ligne rouge maillera la première couronne au Sud-Ouest, et désenclavera des communes telles que Clichy-Monfermeil à l'Est ; la ligne verte partira de l'aéroport de Roissy et traversera la petite couronne Nord, desservant Le Bourget pour rejoindre le plateau de Saclay. La vitesse d'exploitation (65 km/h) sera supérieure à celle des RER actuels et la fréquence des rames pourra être très élevée. Le métro sera entièrement accessible aux handicapés. Les quais seront sécurisés et les gares, reliées aux transports collectifs et individuels, seront conçues comme de véritables espaces de vie. Le projet vise à répondre à la demande toujours croissante de trajets de banlieue à banlieue. Le tracé retenu allégera de 10 % à 15 % le réseau, puisque 85 % des gares seront reliés aux lignes actuelles ou en projet, comme avec les aéroports et les gares TGV. Si les transports collectifs sont par nature plus favorables au développement durable que l'automobile, une évaluation stratégique environnementale a de plus été menée très en amont et a conduit à opter, pour certains tronçons, à des tracés souterrains. L'Île-de-France est la première région économique d'Europe, mais a besoin d'un nouveau levier stimulant l'activité en renforçant l'attractivité de la région : le projet vise donc à répondre aux besoins actuels, mais aussi à tracer la région de demain. Les investissements prévus pour les infrastructures et pour le matériel roulant sont évalués à un total de 21 à 23 milliards d'euros en fonction du nombre de gares. Les travaux débiteront en 2013, pour des mises en service échelonnées entre 2013 et 2023.

Le département du Val d'Oise est très étendu d'Est en Ouest et est caractérisé par une majorité de déplacements internes alors que les lignes de RER et transiliennes qui le traversent sont focalisées sur Paris. Il n'existe aucune liaison directe vers les 100 000 emplois de Roissy. Ceci étant, la tangentielle Nord (Sartrouville-Noisy-le-Sec), ainsi que le boulevard du Parisis et le barreau de Gonesse (qui reliera les lignes B et D) sont en projet, et la ligne T2 sera prolongée depuis Bezons vers Argenteuil ou Sartrouville. Le Grand Paris complétera ce maillage grâce aux correspondances de La Défense, Bécon-les-Bruyères, les Grésillons ou Saint-Denis-Pleyel. Le temps de parcours de Pontoise à l'aéroport Roissy-CDG sera ainsi ramené à 56 minutes, soit une baisse de plus de 30 minutes. Le Val d'Oise compte deux grands territoires de projet. Le potentiel de la confluence Seine-Oise (qui conduit à la Normandie et à la Manche) est très fort grâce aux industries automobiles, au développement du port d'Achères et aux éco-industries, alors que Cergy possède le second campus universitaire d'Île-de-France. Par ailleurs, le pôle Roissy-Villepinte-Gonesse, où un tiers des nouveaux emplois franciliens est créé, sera desservi par deux stations au moins (CDG et Parc des expositions). Le temps de parcours de CDG à La Défense sera donc ramené de 52 à 23 minutes. En raison de l'existence d'importants projets de développement urbain (ZAC Nord des Tulipes et hôpital Nord de Gonesse) une station supplémentaire reste en option dans le triangle de Gonesse. Le présent débat public permettra d'en évaluer l'opportunité.

*Débat avec le public*

---

- **Un projet qui ferait l'impasse sur une grande partie du Val d'Oise, tout en obérant la capacité à financer d'autres projets ?**

**François Pupponi** souligne l'intérêt majeur du projet de gare de Gonesse, car les communes environnantes, bien que situées à quelques kilomètres du pôle de Roissy, concentrent des zones de très grande pauvreté. Il est urgent de relier leurs populations aux emplois générés à leurs portes.

**Léo Moreau** insiste sur le fait que la communauté universitaire et de recherche, qui regroupe près de 26 000 étudiants et chercheurs à Cergy-Pontoise, a réalisé ce qui demeure en projet à Saclay : or, le Grand Paris ne dessert en rien ce pôle alors que les étudiants, quotidiennement, font face à d'importantes difficultés de déplacements, à la fois en raison des problèmes récurrents de la ligne A et de l'état actuel des réseaux de proximité, qui rend très difficiles la desserte locale et la collaboration avec les Instituts Universitaires de Technologie d'Argenteuil et de Sarcelles.

Le MO, Marc Véron précise que Le Grand Paris vise à desservir des parties du territoire aujourd'hui non reliées aux pôles d'emploi : c'est le cas de la région de Sarcelles. Par ailleurs, dès que le tracé et les gares retenues auront été définis par le décret qui sera publié en juin 2011, la loi du 3 juin 2010 précise que les moyens de rabattement devront être définis en partenariat avec RFF, la SNCF, la RATP, la SGP et le STIF. Durant les 18 mois suivant la publication du décret, l'État pourra signer avec les collectivités des contrats de développement territorial précisant les conditions de maillage, les politiques locales de mixité, de logements et d'aménagement.

**Brigitte Grégoire** ajoute que le prolongement d'Eole jusqu'à Mantes pourrait permettre de débrancher la branche A de Poissy, ce qui permettra d'améliorer ses conditions d'exploitation – ce face à quoi **Jean Faussurier** précise que l'un des objectifs d'Eole est de soulager le RER A, mais non de fermer la branche de Poissy en raison des trafics prévus sur le secteur de Mantes.

**Pierre Steinlein** note que la présentation de la SGP confirme le délaissement du Val d'Oise en termes de transports, alors que le département contribue activement au développement international de l'Ile-de-France. Alors que la desserte par rail et l'entretien du réseau actuel sont passablement mauvais, comment ce projet – qui n'améliore pas l'accès des Parisiens aux richesses naturelles et culturelles du Val d'Oise – entend-il véritablement être « durable et solidaire » ?

**Jean-Paul Malleret** déclare que la SNCF juge urgente la remise à niveau d'un réseau aujourd'hui saturé : sur ce point, les projets communs SNCF-RFF ne sont pas tous actés. Le prolongement de la tangentielle Nord du Bourget à Sartrouville doit encore être financé, alors que la tangentielle Ouest n'est pas lancée. Il faudra aussi que toutes les nouvelles lignes soient connectées aux réseaux transilien et TGV actuels et futurs. **Manuel Leconte** précise que RFF partage ces priorités et s'est engagé auprès du STIF à ce que les revenus de péage perçus en Ile-de-France soient réinvestis dans le réseau francilien. **Didier Bense** explique que le Grand Paris n'a pas retenu de tracé médian entre Roissy et Saint-Germain-en-Laye (par exemple), car il existe déjà des projets de tangentielles, mais aussi des projets routiers, permettant d'effectuer ces trajets.

Comme d'autres intervenants de la salle, **Didier Arnal** pointe que le projet ambitieux du Grand Paris ne concerne pas le Val d'Oise (hormis sa partie Est). Il est à craindre que l'impact financier du projet n'empêche d'améliorer les infrastructures existantes, tout en pesant sur les contribuables valdoisiens. Pour **Dominique Lefebvre**, le principal problème est l'accessibilité du Val d'Oise. Si la tangentielle Nord et le projet Eole n'étaient pas menés à bien, de pair avec le décrochage de la branche du RER A menant à Poissy, et si Cergy était la seule ville nouvelle exclue de la desserte TGV, il faudrait renoncer développement urbain de Cergy-Pontoise. Sur un budget de 23 milliards d'euros, l'Etat n'a apporté à ce jour que 4 milliards, alors qu'il semble que les futurs coûts de maintenance aient été sous-estimés. Où le STIF trouvera-t-il les moyens nécessaires à l'exploitation ? Comment l'Etat soutiendra-t-il les pôles situés hors du schéma du Grand Paris ? Comment se garder des phénomènes d'éviction financière et territoriale ?

- **Un pari de croissance du Grand Paris et la méthode de répartition des crédits publics**

**Marc Véron** explique qu'obtenir une croissance supérieure à la tendance observée depuis 15 ans est impératif pour que l'Ile-de-France puisse financer ses projets d'infrastructures et créer de l'emploi. Attirer les investissements disputés par d'autres métropoles est indispensable pour relever la croissance, donc les recettes fiscales : il ne faut pas raisonner à budget constant. La SGP a prévu un plan de financement jusqu'en 2025, alors que les travaux prendront fin en 2023. En parallèle, le CPER s'achève en 2013. D'une part, la loi prévoit qu'aucun des financements du Grand Paris ne puisse

affecter les CPER conclus ; d'autre part, l'amortissement des infrastructures du Grand Paris sera effectué par la SGP grâce à des ressources qui seront votées par le Parlement. L'étanchéité des financements est donc garantie. Les charges d'exploitation seront ensuite assumées par le STIF, qui perçoit à cet effet les recettes de tarification, le versement Transport et des contributions des collectivités. La SGP n'est pas légitime en la matière. Le rapport publié par Gilles Carrez a dressé une liste exhaustive des besoins et des sources de financement disponibles et propose d'établir des tableaux de phasage calendaire des investissements liés au Grand Paris et aux autres projets jusqu'en 2025 afin d'établir, pour chacun d'entre eux, la liste des moyens alloués. Il a aussi montré que la contribution des passagers d'Ile-de-France à l'exploitation est moindre que dans d'autres agglomérations françaises et internationales, et pointe qu'il est impératif de chiffrer le potentiel d'amélioration de la productivité de l'exploitation. L'Etat cofinance aussi de nombreux projets régionaux à hauteur de 30 % (allant jusqu'à 50 % pour le plan Espoir Banlieues. Enfin, Cergy-Pontoise est un pôle majeur de création d'entreprises nouvelles, et ce, dans tous les domaines : sur ce point, il faut rappeler que les pôles retenus à ce jour par le Grand Paris ne sont pas définitivement actés et ne se limitent pas aux territoires traversés par le métro.

**Valérie Péresse** rappelle que les budgets des CPER et du Grand Paris ne sont pas fongibles, mais qu'il sera sans doute impossible de financer à la fois Arc Express et le Grand Paris. Pour autant, les deux tracés se recoupent à 70 % sur le fuseau de l'arc Express Nord. Il faudrait donc évoquer, dans toutes les réunions publiques, les possibilités de convergence.

**François Leblond** transmettra cette observation à la CPDP d'Arc Express, dont les débats sont menés en cohérence avec la CPDP du Grand Paris. Des réunions communes ont été prévues en ouverture et en clôture du débat, mais aussi sur des sites concernées par les deux projets : La Défense, Créteil, etc. Les réunions propres à chaque projet sont projetées auprès des principales gares prévues par chacun d'eux. Il a aussi été jugé utile de réunir des débats là où Arc Express n'a pas encore défini son tracé, c'est-à-dire à Saint-Cloud et à Bondy. Au moins 8 réunions publiques seront communes à Arc Express et au Grand Paris.

➤ **De fortes interrogations sur les scénarios de développement, la stratégie économique globale et l'évaluation des coûts d'investissement et d'exploitation**

**Alain Richard** observe que l'Ile-de-France dégage déjà 29 % du PIB de la France pour 18 % de sa population et que la concentration de la compétitivité sur une seule région n'est qu'une option politique parmi d'autres. Il faut souligner que comme les infrastructures de transport, la politique de logement est porteuse de réduction des inégalités. Or le déficit actuel de logements franciliens explique, pour une large part, le solde migratoire négatif de la région. Il est aussi grand temps d'exploiter au mieux les territoires urbains existants plutôt que de continuer à empiéter sur des zones agricoles et naturelles. S'il n'y a pas de fongibilité des enveloppes, le budget de l'Etat est tout de même unique et très fortement contraint. Il est donc essentiel que le tableau évoqué par Marc Véron soit établi rapidement et soumis au débat. En outre, les coûts d'Eole et de Météor ont été initialement largement sous-évalués – d'où le fait que ces deux projets ne sont toujours pas terminés. L'expertise du coût des projets pourrait donc être une mission de premier intérêt pour la Cour des Comptes. Dans toutes les réunions, il est indispensable qu'un document permette de comparer les services et les coûts prévisionnels du Grand Paris et d'Arc Express. Enfin, il est à craindre que l'espacement important prévu entre deux gares par les lignes du grand Paris ne conduise à des pratiques substantielles de rabattement par automobile, ce qui est contraire à l'effet recherché.

**François Delcambre** ne partage pas l'objectif du Grand Paris, qui consiste à défendre la place de Paris dans le « développement du capitalisme international ». Telle n'est pas la préoccupation de millions de Franciliens, qui souhaitent avant tout se déplacer. C'est en revanche l'objectif d'Arc Express, qui est l'une des pièces maîtresses du SDRIF, élaboré au terme d'une très longue concertation, et qui prévoit plusieurs traversées Est-Ouest du Val d'Oise. Selon **Vincent Gayrard**, des bruits laissent entendre que le Grand Paris pourrait contribuer à financer le BIP (projet d'autoroute urbaine traversant le Sud du Val d'Oise), ce qui serait en totale contradiction avec le principe du Grand Paris, qui est avant tout un projet de métro – remarque à laquelle **Daniel Bazin** répond que le financement du BIP ressort de la compétence du Département, et non de l'Etat.

Marc Véron évoque le fait que les études conduites dans d'autres pays montrent que l'effet d'entraînement d'une capitale est crucial pour l'ensemble des pays et précise qu'il faut combattre l'illusion d'un effet d'éviction sur ce point, qui ajoute que le Grand Paris s'est attaché à exploiter au maximum le potentiel des zones déjà urbanisées au Nord et que la loi du 3 juin 2010 a prévu un objectif de 70 000 nouveaux logements par an. Quant aux coûts d'investissement, ils ont été calculés à partir de l'expérience récente de la RATP, mais aussi des nouveaux réseaux de Madrid et de Barcelone.

**Didier Bense** confirme que le fait de multiplier les gares reviendrait à ralentir la vitesse de circulation, donc à éloigner des bassins d'emploi des zones d'habitation telles que celles de Clichy-Montfermeil et Sevran. L'implantation retenue pour les gares tient compte des caractéristiques du tissu urbain et entend le densifier autour de celles-ci.

➤ **Une forte crainte sur la capacité de financement des liaisons Est-Ouest**

**Céline Pinna** doute fort que l'Etat puisse à la fois financer le Grand Paris et accorder les dotations prévues au Plan de mobilisation construit dans le cadre du SDRIF, qui prend en compte à la fois les problématiques sociales et économiques et qui s'attaque aux problèmes immédiats de transport. Plusieurs habitants, dont **José Guérin** et **Benoît Rogeon**, remarquent que le Grand Paris n'améliore en rien les parcours transversaux dans le Val d'Oise, alors qu'au vu de l'état des finances publiques, des menaces pèsent sur la réalisation d'autres projets qui apporteraient des progrès sur ce point ; les Valdoisiens seront, en revanche, affectés par le Grand Paris en tant que contribuables. **Anne Gellé** explique qu'Argenteuil attend de longue date la tangentielle Nord, dont le financement n'est toujours pas assuré. Le Grand Paris ne se fonde que sur les zones d'emplois déjà existantes et survalorise les aéroports, qui favorisent les émissions de CO<sub>2</sub>. Elle craint que la mauvaise définition de la frontière de la région n'intensifie les transits routiers et que le maillage prévu par les correspondances du Grand Paris soit insuffisant.

Le budget prévu pour le Grand Paris atteint 22,7 milliards en l'état actuel, précise **Didier Bense**, qui distingue, au sein du Plan de mobilisation, les projets d'action d'urgence des projets de prolongements de lignes, et, surtout, des chantiers majeurs d'Arc Express et du prolongement d'Éole, dont le coût est, au total, de 19 milliards d'euros – Arc Express n'étant pas totalement financé. Les engagements du CPER 2007- 2013 seront respectés. Le CPER 2014-2020 sera négocié en prenant soin de bâtir un échéancier précis jusqu'à 2025. 85 % des nouvelles gares seront en correspondance avec les lignes existantes afin d'assurer le rabattement, afin de démultiplier l'effet réseau du Grand Paris, qui vise à valoriser au maximum le potentiel économique des aéroports – contrairement au Plan de mobilisation. Pour autant, si le Grand Paris améliorera la part des transports collectifs en grande couronne, il ne résoudra pas tous les problèmes, car l'urbanisation de cette zone est très diffuse.

**Marc Véron** explique que le Parlement décidera des moyens accordés au Grand Paris dans le cadre de la discussion du projet de Loi de Finances 2011. Il note que Cergy-Pontoise n'est pas plus desservi par les projets liés au SDRIF que par ceux du Grand Paris.

➤ **Un cluster oublié par le Grand Paris ? Cergy-Pontoise**

**Jean-Paul Jeandon** prend positivement acte de la volonté de dynamiser le développement économique et de construire un réseau maillé au niveau régional : pourquoi alors exclure de son tracé Cergy-Pontoise, qui est déjà un pôle économique comparable à celui que l'État entend favoriser à Saclay ? L'agglomération compte en effet un nombre croissant de logements, mais surtout 100 000 emplois (dont 50 000 occupés par des personnes résidant hors de l'agglomération) et 26 000 étudiants, et est en forte relation économique avec les pôles de Roissy et de La Défense. Or, le schéma retenu ne permet de gagner que 10 minutes pour rejoindre Roissy, et il reporte aussi l'engorgement du RER A *intra-muros* sur le tronçon Nanterre-Sartrouville. **Jean-Noël Carpentier** observe aussi que le Val d'Oise doit être considéré comme un pôle de développement et non uniquement comme un territoire de résidence, et note que la SGP explique elle-même aux Valdoisiens que son projet ne répond pas à leurs besoins. Quelles sont alors les réponses concrètes à leurs difficultés, comme à celles d'autres départements de seconde couronne oubliés par le projet ?

**Marc Véron** rappelle que d'autres projets de transport public desservant Cergy sont à l'étude. La SNCF du effectuera la synthèse des problèmes de desserte, de maillage et de rabattement sur les gares du Grand Paris. Elle sera utilisée par tous les acteurs du transport en Île-de-France (au premier rang desquels le STIF) pour définir, dès juin 2011, les maillages pertinents. **Daniel Bazin** confirme que le prolongement de la LGV vers la Normandie et l'interconnexion LGV Ouest sont à l'étude. Ils pourraient conduire à une amélioration de la desserte TGV à Saint-Denis Pleyel. **Didier Bense** ajoute que la teneur des réunions de Roissy, Villepinte, Gonesse et Villiers le Bel donnera sans doute un éclairage différent quant à l'intérêt du Grand Paris pour le Val d'Oise. Les tangentielles Nord et Ouest proposent des solutions avec lesquelles la SGP s'efforcera de définir la meilleure articulation possible – même si elle n'en est pas responsable.

**François Leblond** clôt la séance et rappelle, une fois encore, son attachement au fait que les arguments et les critiques exprimées par les acteurs des territoires non directement concernés par le Grand Paris soient pris en compte.