

20 JANVIER 2011

COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE PROXIMITE DE VILLIERS-SUR-MARNE

| | |
|----------------------|----------------------|
| Type de réunion : | Réunion de proximité |
| Date de la réunion : | 20 janvier 2011 |
| Lieu de la réunion : | Villiers-sur-Marne |

Introduction et rappel du cadre législatif

Jacques-Alain Bénisti, député maire de Villiers-sur-Marne et rapporteur du projet de loi, accueille les participants les enjoignant à faire entendre leurs attentes en précisant que, notamment par manque de possibilités de développement autour de la gare de Villiers, avec les maires de Brie et de Champigny, il a souhaité qu'une nouvelle gare – intermodale, permettant la jonction avec le RER, le bus TVM Est, Altival, mais aussi le projet de bus en ligne propre sur l'A4 - soit installée à la confluence des trois communes, au cœur de l'emprise de la desserte orientale (VDO). Elle pourrait ainsi devenir le cœur d'une zone particulièrement attractive autour du thème choisi par le *cluster* universitaire Descartes : le développement durable. Il rappelle qu'à l'origine du projet Grand Paris, résidait l'espoir d'un autofinancement grâce aux développements permis sur les réserves foncières environnant les gares. Cela n'arrivera vraisemblablement pas, mais on peut tendre vers l'objectif. La gare ainsi située permettra de relier la préfecture en 10 min, l'aéroport de Roissy en 20, celui d'Orly en 12 et rendra accessible toutes les villes de la petite couronne incitant ainsi à réduire l'usage de la voiture. Le projet du Grand Paris encourage à penser sur le long terme ; il souhaite ne pas manquer cette formidable opportunité de dynamisation du territoire. **Claude Bernet**, président de séance et membre de la CPDP, se réjouit d'être accueilli dans cette intercommunalité active, présente les membres de la CPDP présents, ceux de la Société du Grand Paris (SGP) ainsi que les représentants des réseaux existants, et rappelle les objectifs et les fondements législatifs du débat public. Ce débat est organisé par une autorité indépendante (la CPDP) avec l'objectif d'informer et de recueillir les avis de la population. En l'occurrence alors qu'aucun débat de ce type n'avait recueilli plus de 90 cahiers d'acteurs, il y en a déjà 250 ! Il ajoute qu'après la dernière réunion, la CPDP aura deux mois pour réaliser une synthèse retraçant les grandes tendances de l'opinion et les idées qui auront émergé, qui sera publique, publiée et adressée au maître d'ouvrage (MO) qui s'en saisira pour finaliser sa proposition.

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

Cyrille Tricot, membre de la SGP, représentant le MO, indique que la réunion de ce soir est la 50^{ème} du débat public et que désormais des discussions sont en cours entre l'État et la Région pour tenter de faire converger Arc Express et le Métro automatique du Grand Paris. Pour autant, *après un film de présentation*, il souligne les caractéristiques du projet initial du métro Grand Paris (MGP). L'écart entre l'offre de transport à Paris intramuros et celle en banlieue est criant ainsi, à Paris 63 % des déplacements se font en transports en commun, alors que passé le périphérique, ce taux descend à 23 %. En zone dense, le département du Val-de-Marne est d'ailleurs le moins bien servi avec seulement 18 % des déplacements en transports en commun. Le réseau de transport collectif en étoile ne favorise pas les déplacements de banlieue à banlieue, contribue à la saturation du réseau existant et incite les franciliens à utiliser leurs voitures. On trouve d'ailleurs à Nogent le plus important bouchon d'Europe. Face à ce défi, et pour répondre aux besoins des franciliens, la SGP propose un réseau de métro automatique, en rocade et en souterrain, composé de 155 km de voies nouvelles avec trois lignes et 40 gares pour la plupart connectées avec les réseaux existants. Les franciliens emprunteront ce métro pour aller au travail, pour les études, les loisirs et pour réaliser toutes les démarches de la vie quotidienne. Parallèlement, le MGP permettra une liaison efficace et rapide entre les aéroports, les gares de TGV, les pôles de recherche et de développement économique : il répond donc aussi aux attentes des entreprises. Le trafic, estimé à la mise en service à 2 millions de voyages quotidiens, pourrait atteindre 3 millions de voyages/jour. Ce métro sera rapide (65 km/h en moyenne et 85 secondes entre deux trains aux heures de pointe), fiable, adaptable, sûr, et offrira des conditions de confort et d'accessibilité inégalées en ce qui concerne les rames comme les quais et les gares. La ligne rouge, en rocade, d'une longueur de 60 km, offre 23 nouvelles gares dont huit dans le Val-de-Marne, accueillera jusqu'à 800 000 voyageurs/jour à sa mise en service, dessert des pôles d'emplois importants comme La Défense et Marne-la-Vallée et des zones d'habitat dense comme Chelles et Clichy Montfermeil, reprend dans le Val-de-Marne l'intégralité du tracé porté par l'association Orbyval et facilite les déplacements dans toutes les directions grâce au faisceau de correspondances avec les métros 4, 8 et 14 mais aussi avec les RER B, C, D, E, le futur tramway sur la RD5 et le projet de tangentielle est. Le centre de maintenance des trains de la rocade et le principal centre de remisage sera situé entre Brie, Villiers et Champigny. Il souligne que grâce au travail local réalisé autour d'un projet de métro dans le Val-de-Marne, cette ligne rouge a recueilli une large approbation - à

l'exception de la Ville de Saint Maur qui reste partagée – ce qui permettra de lancer rapidement les études complémentaires nécessaires. Il ajoute que les maires ont demandé que la gare initialement prévue dans le centre de Villiers soit déplacée vers un emplacement au nord de l'emprise de la VDO. La SGP est favorable à l'étude de cette variante mais, la pertinence de cette gare suppose la création d'une nouvelle gare sur le réseau du RER E ; l'étude devra donc se faire conjointement avec le STIF et RFF. La ligne verte est une seconde rocade de 75 km ponctuée de 16 gares, proposant une nouvelle liaison directe entre les aéroports d'Orly et de Roissy, passant par Villepinte, desservant l'ouest parisien où elle offre un nouveau maillage avec le RER C à Versailles, irriguant le plateau de Saclay, pôle de recherche à vocation internationale et, au sud, se connectant à Massy avec les TGV et les RER B et C. La ligne bleue, longue de 50 km, prolonge la ligne 14 au nord et au sud, assurant une liaison stratégique entre les trois aéroports et plusieurs gares et futures gares TGV, confortant la dimension internationale de la région capitale. Dans le Val-de-Marne, au nord, une nouvelle gare est prévue dans le secteur hospitalier de Bicêtre ; une autre est prévue à Villejuif au niveau de l'IGR ; alors qu'à la gare Marché de Rungis s'effectuera la correspondance avec le TVM et le futur T7 ; avant la future gare du secteur d'Orly dont l'emplacement définitif tiendra compte des remarques issues de l'actuel débat public sur les interconnexions TGV sud. Le MGP améliore ainsi les déplacements pour tous – les temps de trajets sont spectaculairement réduits et on reliera par exemple Villiers à Villejuif en 16 min au lieu de 50 aujourd'hui -, décharge le réseau existant avec une baisse prévisible de trafic de 10 à 15 % en moyenne pour les lignes en correspondance, et soutient le développement économique et territorial - à Fontenay-sous-Bois, Champigny et Villiers, Noisy-le-Grand ou encore autour du projet abandonné d'autoroute VDO dont l'emprise réservée sera le lieu de création de 4 500 logements et 19 000 nouveaux emplois. Enfin, le MGP participe au développement durable notamment grâce à la réalisation en amont d'une étude environnementale stratégique. La conjonction de ces éléments fait la force de ce projet équilibré et d'intérêt national qui pour sa réalisation nécessitera entre 21 et 23 mds€, infrastructures, matériels roulants et acquisitions foncières compris. L'effort financier est d'importance, correspond à une troisième génération d'investissements après la réalisation des métros et RER et contribue à préparer l'avenir de la région. Après la fin du débat public et la remise du rapport de la CPDP, la SGP proposera un schéma d'ensemble du réseau avant de commencer les travaux en 2013 ; les mises en service se succédant de 2018 à 2023.

Débat avec la salle

➤ **Une gare, non pas à Villiers même, mais entre les communes de Villiers, Brie et Champigny, sur l'emprise de la VDO, assortie d'un centre de maintenance**

Le consensus est évident, a déjà été exprimé à de nombreuses reprises au cours des débats et est finalisé dans un cahier d'acteur : l'emplacement prévu pour la gare de Villiers n'est pas le plus pertinent dans cette zone. Jacques-Alain Bénisti insiste sur le fait que l'emplacement initialement prévu pour la gare à Villiers-sur-Marne, dans un centre-ville déjà constitué ne permet pas de développements nouveaux alors que le nouvel emplacement proposé offre 104 hectares pour des développements à venir et irriguera tout le bassin d'emploi. Le centre de maintenance ne sera à cet égard pas tout proche de la gare où tout sera fait pour maximiser le potentiel de développement. Il souligne que la connexion avec le RER est évidemment indispensable et annonce qu'ayant assisté à la cérémonie des vœux du maire de Saint Maur celui-ci semble finalement d'accord pour aller vers une connexion au sein d'une des gares existantes, souterraine et sans développement économique de surface. **Christian Fautre**, 1^{er} adjoint au maire de Champigny, est heureux de voir reprises les recommandations des trois maires – exprimées notamment lors du débat à Champigny - et espère que les deux projets Arc Express et MGP se compléteront plutôt qu'ils ne s'opposent tant il est nécessaire qu'il y ait enfin du transport moderne et rapide dans l'est parisien, dans une zone qui subit les nuisances dues aux milliers de voitures en transit, et qui souffre d'un manque de développement économique alors que des dizaines d'hectares sont disponibles. La chance de les valoriser doit être saisie pour y faire des logements, mais aussi pour l'emploi ! Enfin, **Frédérique Massot**, conseiller municipal de Villiers-sur-Marne, se demandant ce qui change pour la SGP d'avoir une gare à Villiers centre ou aux confins de Brie, Villiers et Champigny, **Didier Bense**, membre du directoire de la SGP, répond que cette proposition est presque plus naturelle, cohérente en terme de tracé, renforçant la pertinence d'une hypothèse de centre de maintenance/atelier/dépôt, et justifiée par un fort potentiel foncier. Les études de faisabilité seront donc faites, mais, la gare ne pourra pas exister si tous les partenaires (RFF, STIF etc.) ne sont pas d'accord pour faire émerger un réel pôle multimodal. Répondant à **Claude Lobry**, président du CODEVI, Comité de défense de Villiers et des Villiérais, qui souhaite en savoir plus sur le dépôt prévu, **Christian Garcia**, membre de la SGP, répond que l'emprise foncière doit être de 10 à 12 hectares pour pouvoir remiser environ 15 mètres et réaliser la maintenance d'environ 17 mètres. Cette surface doit être à proximité de la ligne et idéalement à moins de 300 m pour ne pas générer des dépenses qui ne servent pas directement aux voyageurs. L'emprise de la VDO correspond aux besoins de la SGP même si l'emplacement exact n'est pas encore défini. Il accueillera entre 250 et 300 emplois.

➤ **La reprise du tracé d'Orbyval est appréciée et se doit d'être complète alors que d'autres suggestions d'adaptations locales émergent**

Jean-Daniel Amsler, vice-président délégué aux transports urbains et déplacements et Plan Local des Déplacements; Premier Adjoint au Maire de Sucy, souligne combien ce projet est une chance pour la région qui aborde ainsi la question du transport en profondeur, sur un territoire considéré comme un ensemble plus large que la simple petite couronne. Pour autant, il précise que le MGP ne reprend pas tout à fait le tracé d'Orbyval qui prévoyait une correspondance avec la branche A2 du RER A. Cette correspondance ayant été oubliée, le MGP prive 500 000 habitants de connexion. Les communes du plateau Briard, le CR du Val-de-Marne et la communauté d'agglomération du Haut Val-de-Marne (CAHVM) réclament donc que cette interconnexion soit rétablie. **Christian Garcia** confirme qu'il y a deux différences avec le projet Orbyval. La station Villejuif Aragon était annoncée comme optionnelle, mais elle a été plébiscitée au cours des réunions, elle sera donc vraisemblablement intégrée au réseau. En ce qui concerne la connexion à Saint Maur - il rappelle que 700 personnes particulièrement pugnaces ont accueilli la présentation du projet Arc Express lors du débat public à Saint Maur -, la SGP continue de dialoguer avec la municipalité pour tenter de trouver un terrain d'entente et permettre la liaison avec le RER A dans l'intérêt collectif. Il rappelle que l'association Orbyval a fait un travail remarquable sur lequel la SGP s'est appuyée ; ils ont notamment décelé 8 millions de m² de shon mutables ce qui correspond à deux fois et demie La Défense. **Edmond Barriquand**, maire adjoint d'Ormesson-sur-Marne, Conseiller de la Communauté d'Agglomération du Haut Val-de-Marne (CAHVM), réfléchit au rabattement sur la nouvelle gare très favorable à une partie de la communauté de communes CAHVM, alors que le sud de la CAHVM gagnerait à se rabattre sur trois des gares existantes de la ligne RER A2 ce qui fonctionnerait sans souci sans l'actuelle congestion automobile. Il faudrait alors prévoir une gare de connexion à Saint Maur Champigny. Il s'étonne par ailleurs que les importants équipements de la SNCF semblent ignorés par le projet alors qu'ils ne sont pas saturés et gagneraient à être raccordés au réseau. **Richard Della Mussia**, conseiller municipal de Chennevières-sur-Marne, délégué aux transports et à l'agenda 21, alerte sur le fait qu'en remontant par le pont de Chènevrière, là où il fallait 20 min en car il y a 20 ans, il faut désormais 45 minutes. Peut être serait-il pertinent de réfléchir à passer sous les emprises autoroutières et prévoir dans le tracé des « portes d'entrée », légèrement extérieures au tracé, mais qui accueilleront les voitures dans des parcs spécifiques ? **Christian Garcia** répond que c'est pertinent. **Michel Glomot**, de la SNCF, confirme l'intérêt des débats publics qui permettent de faire émerger des solutions intéressantes comme le barreau de Gonesse, le schéma d'Eole, une étude d'amélioration du RER A et là, une offre complémentaire en tram train ! Il souligne l'évidence de l'indispensable modernisation de ce qui existe.

➤ **Le dimensionnement du projet et la prise en compte des besoins de demain, du développement économique ou encore des besoins des franciliens plus distants**

Devant les diverses inquiétudes exprimées par l'assemblée sur le dimensionnement du projet et la prise en compte des réalités d'aujourd'hui, de demain, mais aussi de ceux qui habitent au-delà de la zone du Grand Paris, **Didier Bense** précise que les prévisions de trafic qui ont servies à élaborer le projet sont basées sur des anticipations à horizon lointain, à savoir 2025 et 2035, et ce, en tenant compte d'hypothèses de croissance économique, de croissance de la population et d'évolution de la localisation des logements et des emplois. Si ces hypothèses n'étaient pas vérifiées, des tests de sensibilité montrent que le trafic prévisible ne serait modifié que de 2 à 3 %. C'est l'occasion de rappeler que le projet Grand Paris n'est pas seulement un projet de transport, mais bien un projet sociétal qui a pour ambition de densifier les villes autour des gares, densification qui est perçue par les urbanistes comme le modèle de ville le plus efficace eu égard aux ambitions de développement durable. Un autre enjeu est le transfert modal estimé à 10 à 12 % ce qui correspondrait à 150 à 200000 voitures en moins sur le territoire. **M. Bechenit**, habitant de Villiers-sur-Marne, s'étonne d'une présentation en deux dimensions. « Où est la troisième ? Comment casera-t-on tout le monde – et leurs bagages, dossiers, documents ? » Ne faut-il pas d'ores et déjà prévoir des trains à deux étages et en tout cas des tunnels qui permettront qu'ils passent. **Didier Bense** répond que les trains pourront accueillir 4 voyageurs/m², une norme internationale admise comme correcte sauf en Chine où l'on se base sur 6 voyageurs/m² et en Inde où le ratio est de 8/m². Les trains sont du type de ceux de la ligne 14, allongés de deux rames et pouvant accueillir 1000 personnes. À cet égard, et techniquement, le dimensionnement du réseau résulte de projections réalisées à partir de deux des trois modèles existants à ce jour, celui de la RATP et celui de la DRIEA – ancienne direction de l'équipement, qui ont abouti à une demande de l'ordre de 23 à 25000 voyageurs/heure dans le tronçon le plus chargé du Val-de-Marne. Il faut donc en effet prévoir un métro de grande capacité, et donc des trains longs et fréquents. Sur la ligne rouge, un passage est ainsi prévu toutes les 100 s, intervalle qui pourra à terme être réduit à 85 s. **Didier Bense** ajoute que le STIF a par ailleurs fourni son avis à partir de son propre modèle. L'écart est clair et le projet qu'il porte prévoit d'ailleurs des trains deux fois plus petits que ceux du Grand Paris et moins fréquents. Il espère qu'il n'y a pas là une sous-estimation des besoins et estime qu'il faudra vraisemblablement s'en expliquer. **Christian Garcia** ajoute que le réseau

francilien qui chaque année absorbe, en termes de voyageurs, l'équivalent d'une ville comme Montpellier ou Bordeaux, est saturé. L'ambition du Grand Paris est de trouver une solution pour décharger les lignes radiales qui vont directement à la capitale suivant un modèle déjà éprouvé par exemple à Madrid ou Singapour. **Claude Bernet** imagine qu'en Ile-de-France, l'expérience du passé avec la création de ce grand réseau express régional qui s'est trouvé saturé du fait de son grand succès incite à des inquiétudes. Les investissements les plus audacieux peuvent, l'expérience le prouve, être finalement rapidement dépassés. Il ajoute à toutes fins utiles, que le rapport de la Cour des comptes sur le transport dans la région est disponible sur le site de la CPDP et particulièrement éclairant de ce point de vue. **Xavier de Lacoste**, habitant de Villiers-sur-Marne, insiste sur une différence avec Madrid où les boucles sont connectées entre elles, sans tangentielle et sans passer par le centre-ville. Il ajoute que le fait d'oublier les habitants de la grande couronne, en Seine-et-Marne et en Essonne, fait qu'ils continueront d'utiliser leurs voitures et bloqueront Champigny et Villiers-sur-Marne. **Didier Bense** répète alors que le projet de la SGP doit évidemment s'interconnecter avec un réseau complémentaire qui maillera finement le territoire. Il ajoute que le projet n'a pas été conçu sans se préoccuper de questions financières – le budget ne permet pas construire plus de 155 km de voie, il a donc fallu trancher entre certains territoires -, et de rentabilité socio économique - un métro automatique ne permet pas de desservir des zones de trop faible densité. Pour autant l'Essonne comme la Seine-et-Marne ne sont pas tout à fait oubliées, **Cyrille Tricot** rappelant que les habitants de la grande couronne peuvent se greffer sur le réseau, à Chelles ou à Vert-de-Maison via le RER B.

Frédéric Massot revient sur le nécessaire rééquilibrage économique entre l'est et l'ouest parisien qui pourrait éviter d'avoir à gérer des flux de personnes qui, chaque jour, traversent Paris et sa région de bout en bout ! La question dépasse les microzones de développement autour des gares. **Didier Bense** comprend, mais indique que plutôt que de travailler à l'émergence d'un nouveau grand pôle du type de celui de La Défense, la dynamique actuelle s'articule plutôt autour de villes plus denses, de pôles multiples et d'une accessibilité accrue.

➤ **Chantier, phasage, exploitation, options techniques**

Emilie Marais, habitante Pontault-Combault, s'inquiétant du phasage de l'opération et **Yasmina Delporte**, habitante de Villiers-sur-Marne, souhaitant savoir où les « trous » nécessaires au chantier seront faits au cœur de toutes les petites villes du Val-de-Marne. **Didier Bense** confirme que les travaux devront être organisés et que la SGP ne le fera pas sans s'entourer des acteurs locaux. Il ajoute que pour les gares évidemment le chantier n'ira pas sans nuisances. Pour les tunnels par contre, les tunneliers se déplaçant à partir de sites d'approvisionnement et de déchargement des gravas en général situés près des voies fluviales ou ferrées, une fois le tunnelier sous terre, il n'y a pas de réels dérangements sauf pour des questions de sécurité avec des accès pompiers ici ou là. Ces notions seront précisées au niveau du schéma d'ensemble, mais d'ores et déjà, pour tenir le rythme des mises en services annoncées, il est certain qu'il y aura plusieurs fronts d'attaque avec d'abord la mise en œuvre des projets les plus avancés - comme sur le nord de la ligne 14 déjà en phase d'avant-projet - et de ceux qui auront vu émerger le consensus le plus marqué comme par exemple ici, dans le Val-de-Marne. Pour le reste, la loi du 3 juin donne quelques outils permettant de réduire la durée de la partie administrative du chantier, alors que 5 ans de travaux sont un délai réaliste et normal qui intègre de probables difficultés ponctuelles.

Frédéric Pereira, habitant de Villiers-sur-Marne, souhaitant connaître les futures zones tarifaires sur l'ensemble du tracé, **Didier Bense** précise que la SGP a été créée spécifiquement pour proposer, concevoir et construire ce métro, mais qu'elle n'a pas vocation à l'exploiter, ce qui reviendra au STIF. L'objectif a priori partagé par tous étant toutefois que le réseau du MGP soit totalement intégré au système tarifaire du réseau de l'Île-de-France sans quoi les effets de décharge et d'interconnexion ne fonctionneraient pas.

Jérôme Croizy, habitant du Plessis-Trévisé, revenant sur les éventuelles portions aériennes du tracé, **Cyrille Tricot** précise que l'essentiel du réseau est souterrain et que sur le Val-de-Marne n'effleurerait a priori que la partie au sud de Villejuif le long de l'A6.

Florence Ferra-Wilmir, habitante de Villiers-sur-Marne, alerte sur la difficulté d'arriver sur les quais de la ligne 14. Rien ne semble conçu à ce jour pour le nombre de voyageurs quotidiens ; elle espère que le MGP améliorera ce principe. **Didier BENSE** confirme qu'à Gare de Lyon il y a, du fait du quai central, un réel problème, mais un projet de complément d'accès a été décidé et financé. De manière générale, il y aura des travaux d'adaptations sur la ligne 14 du fait de l'afflux supplémentaire de voyageurs. Il est ainsi déjà prévu de rallonger les trains (les quais sont déjà dimensionnés pour) et de passer de 6 à 8 rames (donc augmenter les capacités de 30 %), mais aussi d'ajouter parfois des accès depuis la surface.

➤ **Une décision politique, experte, en tout cas informée**

Un intervenant demandant à être rassuré sur le fait que les politiques ne prendront pas le dessus sur les experts et que les critères de décision seront objectifs afin de désenclaver, décharger, et

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

finalement viser le maximum d'utilité pour tous. **Claude Bernet** rappelle que la démocratie confie à ses élus le rôle de faire des choix et **Jacques-Alain Bénisti** que sans les élus, ce projet n'existerait pas ; ils défendent l'intérêt des administrés, toujours en privilégiant l'intérêt général à l'intérêt particulier et, en l'occurrence, sans exercer de pression grâce notamment à la procédure du débat public qui permet à chacun de s'exprimer librement. **M. Benchenit** ajoute à cette occasion que les procédures auraient pu être modernisées et les documents remis par exemple sur clé usb plutôt que sur papier. **Joëlle Fodor Eskenazi**, membre de la CPDP, rappelle alors que tous les documents sont disponibles sur le site internet qui a d'ailleurs également valeur d'archive.

En l'absence de questions complémentaires, **Claude Bernet** clôt le débat.