

23 NOVEMBRE 2010

COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE PROXIMITE DE MASSY

Type de réunion :	Réunion de proximité
Date de la réunion :	23 novembre 2010
Lieu de la réunion :	Massy / Gymnase de Villaine

### *Introduction et rappel du cadre législatif*

**Vincent Delahaye, maire de la ville de Massy**, salue les participants – élus, associations et citoyens – à un débat qui devra associer les questions de transport court et de long terme et qui sera, sans nul doute, passionnant. **Paul Carriot** rappelle les objectifs et les fondements législatifs du débat public.

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

*Un film est projeté.*

**Thierry Bosquet**, MO, rappelle que 63 % des trajets *intra-muros* sont effectués grâce aux transports collectifs. Cette part descend à 10 % pour les trajets internes à la grande couronne. Pour répondre aux besoins de transport de banlieue à banlieue, le grand Paris prévoit un métro de rocade automatique, rapide et d'une longueur totale de 155 km, offrant une quarantaine de gares nouvelles pour une capacité de 3 millions de passagers/jour à terme. La ligne rouge part de La Défense, en assurant un maillage fin à l'Ouest et au Sud-Ouest. Au Sud-Est, elle se connecte aux lignes de RER et du Transilien, avant de rejoindre Noisy-Champs, Chelles et Montfermeil, puis Le Bourget via Aulnay. La ligne verte relie les aéroports de Roissy, du Bourget et d'Orly, et dessert La Défense, Versailles (lignes C, U, L et N), le pôle de Saclay et Massy (RER B et C et gare TGV). Son tracé reste à déterminer au sein d'un faisceau reliant Versailles à Saclay. La dorsale de la ligne bleue prolonge la ligne 14 jusqu'à Orly, Le Bourget et Roissy et desservira plusieurs gares TGV ainsi que le métro et le RER.

Les gares et les rames seront confortables et accessibles à tous. L'intervalle séparant les trains sera modulable jusqu'à un minimum de 85 secondes. Le métro sera sécurisé. Conçues avec les acteurs locaux et selon les normes d'éco-conception, ses gares seront des espaces de vie urbains et des lieux d'échanges multimodaux proposant de multiples services et des parkings-relais. Ce métro maillé facilitera les transports de banlieue à banlieue, et soulagera le réseau des radiales de 10 % à 15 %. Les gains de temps seront importants : de Noisy-Champs au Bourget, le trajet durera par exemple 18 min (contre 72 à ce jour). Il soutiendra le développement et l'attractivité de la région, où 8 pôles économiques ont été identifiés. Autour des gares, des politiques d'aménagement pourront être mises en œuvre grâce aux contrats de développement territorial (CDT) qui pourront être négociés avec les collectivités locales. Le projet a bénéficié d'une évaluation stratégique environnementale exhaustive prise en compte très en amont. Le Grand Paris répond aux besoins franciliens d'aujourd'hui et de demain, et jouera un fort rôle social en sortant de l'isolement des zones mal desservies et en favorisant la restructuration urbaine.

Avec plus de 400 000 habitants, Massy est en contact avec les pôles de Paris-Saclay et de Paris-Sud et connaît un plein essor grâce aux projets de quartiers Vilmorin, Atlantis, Paris-Briis, Paris-Carnot et Ampère et au parc d'activités de La Bonde. La commune héberge 24 000 emplois et fait partie de la communauté d'agglomération Massy Europe Essonne et de l'OIN Paris-Saclay. Elle est desservie par les RER B et C, lequel constitue une rocade de Versailles à Juvisy. Un tram-train en projet reliera Massy à Evry autour de 2017, alors que les deux extrémités du TCSP Massy-Saint-Quentin sont déjà en service. Le RER C croisera la ligne verte à Massy et la ligne rouge aux Ardoines. Ce maillage complet est une opportunité forte pour Massy et d'Orly, où une interconnexion TGV-Sud est prévue. Le plateau de Saclay accueillera des établissements d'enseignement supérieur et recherche, tandis qu'Orly accueille déjà 65 000 emplois. L'opération Cœur d'Orly proposera plus d'un million de m<sup>2</sup> de surfaces tertiaires. La ligne verte sera aérienne entre Massy et les autoroutes A6 et A10. Le gain de temps sera de plus de 40 minutes entre Massy et Saclay. Ce projet nécessitera un investissement de 21 à 23,5 milliards d'euros selon les options. Après le débat public, la SGP devra proposer un schéma d'ensemble avant juin 2011 ; puis, durant 18 mois, la concertation et les enquêtes publiques permettront la conception fine des ouvrages. Le réseau sera mis en service de 2018 à 2023.

### *Débat avec la salle*

➤ **Ne pas oublier l'amélioration de l'existant et la desserte fine, s'opposer à la spéculation**

*L'association Tangentielle 8 rappelle qu'il existe déjà une liaison directe du RER C entre Juvisy, Massy et Versailles, qui, extrêmement utilisée, doit être entretenue et modernisée. Quelle que soit leur opinion sur le Grand Paris, de très nombreux élus et habitants ont insisté sur la nécessité absolue de rénover de façon urgente les RER et les réseaux actuels, déjà inadaptés, et de ne pas oublier les dessertes fines (TCSP) notamment vers Saint-Quentin, Arpajon, Courtabœuf et Les Ulis. Le parc d'activités de Courtabœuf est en effet situé au premier rang en France.*

**Vincent Delahaye** explique que Massy et l'agglomération Massy Europe Essonne sont favorables à cette infrastructure, qui sera nécessaire, dans 20 ans, pour relier les pôles économiques et de recherche, mais aussi pour soulager les transports de banlieue à banlieue. Pour autant, il ne faut pas oublier les graves difficultés des RER C et B. Les nouvelles infrastructures doivent bénéficier de financements propres : c'est pourquoi une taxe spécifique de 10 % doit être appliquée sur les plus-values immobilières dans un rayon de 3 km autour des gares, de pair avec une taxe de 50 euros par m<sup>2</sup> sur les constructions neuves. Le produit de 33 milliards d'euros qui serait dégagé permettrait de financer Arc Express et la Grande Boucle. Il faudrait aussi prolonger la ligne 14 d'Orly à Massy, où se trouvent des infrastructures de stockage des rames. **Joëlle Pinna** relève que le projet de métro du Grand Paris n'a pas été élaboré démocratiquement et qu'il n'apporte rien à l'amélioration des transports existants et des services rendus à la population. Par ailleurs, le dossier de la SGP est pour le moins laconique sur les financements, l'État n'apportant que 4 milliards. Quel impact sur la tarification et sur les équipements publics ? Alors même que l'État prévoit de « ponctionner » les bailleurs sociaux d'un milliard entre 2011 et 2013, la SGP elle-même appuie ses ressources sur la perspective de la spéculation foncière autour des gares : où les communes pourront-elles construire des logements sociaux, et à quel prix ?

**Didier Bense**, le MO, prend note des propositions fiscales effectuées par Massy. Il est légitime que l'investisseur public capte une partie de la valeur créée : la loi du 3 juin 2010 prévoit de taxer à 15 % les plus-values dans un rayon de 800 m autour des gares et à hauteur de 25 % celles qui seront liées aux CDT. Ces contrats seront l'outil organisant l'aménagement autour des gares (transports de surface, logement, etc.). La loi du 3 juin 2010 prévoit la construction de 70 000 logements par an en Île-de-France et la SGP recommande l'intégration tarifaire de son métro avec le réseau du STIF.

➤ **L'aménagement de Saclay et le débat sur l'opportunité de la démarche de la SGP ; la position du Conseil général de l'Essonne**

*Un élu a pointé la situation paradoxale de Saclay, déjà engorgé alors que la SGP trace des projets de long terme qui ne répondent pas aux problèmes quotidiens tout en prétendant déplacer les logements sur les futures lignes afin de financer un projet a posteriori. Il serait préférable de développer la montée en puissance progressive des réseaux actuels. La SGP doit tenir compte des spécificités du plateau, qui doit devenir un pôle scientifique tout en maintenant les activités agricoles dans un cadre équilibré. Enfin, en quoi serait-il utile à ses chercheurs de se rendre à La Défense ?*

**Michel Berson** constate que la situation des transports de l'Essonne est inacceptable. Ces souffrances quotidiennes doivent cesser. Il note aussi que c'est sur le territoire du plateau de Saclay que règne le plus grand flou quant aux tracés, alors que des bruits laissent entendre que cette portion de la ligne verte serait tracée en dernier. A l'unanimité, le Conseil général de l'Essonne a rendu son avis le 22 novembre 2010 : moderniser les RER, créer un maillage complet de rabattement afin de servir les citoyens au quotidien, et faire converger les projets du Grand Paris et d'Arc Express afin d'éviter les captages des crédits au détriment des maillages fins. Car en son état actuel, le projet ne concerne pas véritablement la grande couronne – dont fait partie l'Essonne.

**Didier Bense** rappelle que des voix (et non des moindres) se sont élevées contre la ligne verte. La stratégie déterminée de la SGP, au contraire, consiste à « booster » les investissements privés et à favoriser l'implantation d'entreprises grâce au renforcement de l'attractivité du plateau de Saclay. La SGP ne s'est jamais opposée à l'amélioration du réseau et des matériels actuels. L'État apporte 3 milliards d'euros à travers le CEPR 2007-2013, de façon « étanche » par rapport aux ressources du Grand Paris, car il faut rattraper le retard accumulé et traiter le quotidien tout en traçant les infrastructures et les projets d'aménagement de demain. C'est pourquoi la SGP défend le principe d'une convergence du Grand Paris, d'Arc Express et du prolongement d'Eole.

**Hicham Affane** doute fort de la capacité réelle à financer tous ces projets de grande envergure, alors que l'État peine à débloquer les 30 millions d'euros nécessaires pour achever le TCSP reliant l'Ecole Polytechnique au plateau de Saclay. Le tronçon Orly-Versailles est très fragile, car les flux prévus par la RATP (6000 voyageurs/h maximum) justifient très difficilement le choix du métro. Un tramway succédant à l'actuel TCSP correspondrait mieux à ces flux et permettrait d'économiser 3 milliards. **Olivier Rechauchère** explique que l'association Citoyens active et solidaire demande en vain depuis 4 ans l'organisation d'un débat public sur l'aménagement du plateau de Saclay, où l'activité économique est déjà présente : il s'agit d'une agriculture locale, toujours négligée par les autorités. L'association propose de maintenir la faculté Paris-Orsay et de la densifier, tout comme les sites scientifiques présents en bordure du plateau. Il n'est alors plus besoin de desservir son sommet ; les économies ainsi réalisées permettraient de moderniser le RER C et de financer les dessertes locales. Cette hypothèse a-t-elle été sérieusement étudiée par la SGP ?

**Didier Bense** explique que les flux ne peuvent être évalués par tronçon, car le principe même d'un réseau est

celui du maillage et de la non-rupture de charge. Mettre en œuvre un tramway qui sera saturé dès sa mise en service à Saclay n'a que peu de sens, puisque les trafics attendus à partir de Versailles sont de l'ordre de 10 000 voyageurs, ce qui justifie le choix d'un mode lourd – la vitesse étant par ailleurs déterminante pour décourager le transit par Paris. La loi du 3 juin 2010 prévoit la protection de 2300 hectares de terres arables sur le plateau de Saclay, mais le scénario ci-dessus n'a pas été étudié par la SGP, car tel n'est pas son mandat. Ce projet ne s'oppose pas aux projets de TCSP en cours (complémentaires en termes de maillage fin) et dont la compétence revient au STIF. Celui-ci entend renforcer la ligne Massy-Saclay à partir de 2012, l'État étant prêt à accompagner cet effort via le CEPR. Bien entendu, certaines des gares du Grand Paris ont été situées, non dans les zones d'habitation, mais dans les zones d'emploi telles que les aéroports ou La Défense, qui doivent être accessibles en transports en commun. Le projet vise à « polariser la ville » autour des attracteurs que sont les gares, afin de dépenser moins d'énergie et moins d'espace. A cet égard, les élus locaux ont les clés en main, étant responsables des politiques de l'emploi et de mixité du logement (y compris social). Enfin, l'expérience montre que même les territoires très denses en emploi hébergent des personnes travaillant ailleurs : il ne faut donc pas négliger la politique de mobilité, qui doit accompagner les rééquilibres urbains.

➤ **La position de la Région ; points de vue divers exprimés par la salle**

*Un participant de la salle a noté que l'A104 et l'A86 sont quotidiennement très peu utilisées et a remis en cause la demande de déplacements de longue distance en rocade, puisque la majorité des trajets banlieue-banlieue s'effectuent sur de courtes distances. Par ailleurs, les retards ont été systématiques sur les projets de prolongements et de Tangentiels. A quand le TGV à Orly ? Quel est l'avenir de la CDG Express ? Plusieurs personnes ont rappelé qu'il faut relier Massy et Versailles, mais qu'il serait choquant de tracer une ligne verte qui ne sera pas rentable (comme le Préfet de Région l'a affirmé) alors que la ligne C existe déjà. D'autres estiment que le TCSP n'est pas à ce jour une solution crédible pour rejoindre Saclay depuis Massy. Et l'exploitation de lignes d'une longueur atteignant parfois 70 km sera-t-elle vraiment possible compte tenu des cadences prévues ?*

**Jean-Vincent Placé** juge qu'en tant que société d'État, la SGP ne manque pas de toupet en évoquant la complémentarité avec les projets du STIF, la loi du 3 juin 2010 ayant été votée sans concertation avec les acteurs locaux alors que les tracés ont été conçus par des bureaux d'études, tandis que la réalité de son financement (même après la communication du dernier Conseil des ministres) suscite toujours les plus vives inquiétudes. De son côté, depuis 2006, le STIF collabore avec les Conseils généraux, les collectivités et les entreprises. Aujourd'hui, tous les acteurs locaux sont à la recherche d'un développement juste et équilibré du plateau de Saclay et réclament à court terme le TCSP, alors qu'un tramway est envisagé dans un second temps. La Région estime que des convergences sont possibles sur le tracé de la ligne rouge et pour la desserte d'Orly et de Roissy. Mais le tracé vert n'est pas prioritaire pour l'Essonne. Ce projet, résultant d'une gouvernance inadaptée, ne correspond pas aux attentes des citoyens et n'est pas financé.

**Didier Bense** rappelle que le TCSP est attendu depuis une douzaine d'années par les élus de Saint-Quentin, ce qui illustre les retards accumulés. Le projet du Grand Paris permet d'aller au-delà de la simple logique de rattrapage. La SGP bénéficiera d'une dotation initiale de 4 milliards d'euros et de recettes qui seront précisées par les actuels débats budgétaires. Ces moyens permettront de financer les études et le démarrage des travaux jusqu'en 2014, avant que l'emprunt ne prenne le relais. La définition du projet a bénéficié des apports de très nombreux élus – certes, tous les élus du plateau de Saclay n'ont pas été sollicités – et, lors des débats publics successifs, l'intérêt des citoyens et des élus pour le tracé et les gares ne se dément pas. Hors des zones denses, la SGP propose un réseau rapide doté de gares espacées afin d'entrer en compétition avec la voiture. Il s'agit aussi de compléter de métro rapide, d'ampleur régionale, par les modes de transport classiques, grâce aux correspondances avec les réseaux actuels (prévues dans 85 % des gares), avec les projets du Plan de mobilisation, mais aussi avec le vélo. Les problèmes d'exploitation ne sont pas liés à la longueur des lignes, mais au nombre de gares et aux conditions d'embarquement des voyageurs – qui sont optimisées par les lignes automatiques. Il faut aussi noter que la proposition des architectes converge largement avec celles de la SGP et d'Arc Express. Ils proposent cependant de compléter des liaisons rapides multipliant les ruptures de charge par des métros de desserte fine, ce qui semble coûteux et peu pertinent. Il semble enfin que le projet CDG Express, reliant directement Roissy à la gare de l'Est pour un tarif élevé, soit en passe d'être réalisé.

**Pierre Veltz** confirme que le fait de s'appuyer sur un large marché de l'emploi est le propre d'une métropole, et pointe que le pôle Paris-Saclay (Massy inclus) doit être articulé avec ceux d'Orly et de Paris-Centre, ce qui est crucial pour les entreprises et les salariés. Le projet de la SGP et de TCSP sont donc complémentaires

**Thierry Mandon** rappelle que le réseau de transports que la SGP entend compléter est en péril. Alors que la SGP prévoit des budgets supérieurs à 20 milliards d'euros, il n'est prévu d'investir que 750 millions d'euros sur les lignes B et C, ce dont la responsabilité ne peut uniquement être renvoyée au STIF. Dans ce contexte, pourquoi la réunion prévue le 8 novembre 2010 en présence de Gilles Carrez a-t-elle été annulée ? Que répondre à Jean-Paul Huchon, qui a récemment proposé un schéma de fusion des projets et des

financements ? **Gérard Huot** affirme que la CCI de l'Essonne est favorable à la double boucle à condition que les urgences des RER soient traitées, qu'il n'y ait aucun phasage et que Massy, Orly, Saclay et Corbeil soient desservies par un maillage complémentaire. Les entreprises participent déjà à hauteur de 47 % au financement des transports franciliens et refusent de payer plus.

**Didier Bense** juge que l'on ne peut comparer des budgets de construction et d'amélioration de réseaux. En la matière, le STIF est compétent et fera ses propositions ; la SGP estime néanmoins qu'il faudrait prendre des décisions de structure, par exemple en décrochant le barreau Juvisy-Versailles de la ligne C. La proposition faite par Jean-Paul Huchon au Premier ministre acte notamment le soutien de la Région à la ligne rouge (dans l'Est) et au prolongement de la ligne 14 jusqu'à Orly et fournit une bonne base de discussion, même si des désaccords importants demeurent, par exemple quant à la desserte l'Orly par le T7, soutenue par la Région. En termes de financement, l'Assemblée nationale a adopté en première lecture les taxes sur les bureaux et sur les équipements. Tout phasage est exclu par la SGP, en raison des retards et coûts supplémentaires qu'il entraînerait. **Michel Rostagnat** précise que la CNDP a décalé la réunion thématique sur les financements au 5 janvier 2011 pour pouvoir débattre à partir des éléments issus des décisions parlementaires.

➤ **Retour sur les besoins immédiats ; critique de la gouvernance de la SGP**

*Une élue a pointé qu'alors qu'il faut redonner à la SNCF et à la RATP les moyens humains et financiers d'améliorer le service, la SGP n'apporte aucune réponse aux besoins actuels des habitants et propose un schéma reliant des pôles d'excellence alors qu'il faudrait instituer une tarification en zone unique et cesser de mettre les territoires en concurrence. Alors que le budget de l'État est en grande difficulté, un habitant a noté que le projet favorise une fois encore « les riches » de l'Ouest de l'agglomération. La SGP est-elle vraiment indépendante de l'État ? N'est-ce pas le Président de la République qui prend in fine les décisions, comme le montre le fait qu'il ait lui-même désigné les architectes chargés d'élaborer des propositions, alors qu'un concours international aurait pu être ouvert ? La gare de Saclay sera-t-elle suffisamment fréquentée pour être rentable ?*

**Jérôme Guedj** souligne qu'il n'est plus possible à la SGP d'ignorer les attentes des élus. Lorsqu'elle est contestée sur ce point, la SGP s'appuie toujours sur le consensus régnant sur les tracés en zones denses. Or, la ligne verte représente 40 % à 50 % du coût du projet, alors que son tracé est incertain et que ses gares sont trop espacées. Il ne faut pas se laisser séduire par « les sirènes d'un projet enchanteur », alors que le Conseil général de l'Essonne a affirmé à l'unanimité que le Plan de mobilisation – qui pour 18 milliards d'euros, permet de tracer une boucle en zone dense et d'améliorer les autres liaisons – constitue une alternative crédible. Mais le plus regrettable est que ce projet entérine l'éloignement séparant les lieux de résidence et de travail. **Christian Leclerc** remarque qu'alors que le nombre de personnes en provenance du Sud de l'Essonne, voire du Loiret, ne cesse de croître, aucune connexion n'a été prévue avec des axes routiers qui pourraient ultérieurement accueillir lignes de transports en commun. **Michel Leboeuf** indique qu'un débat public sera prochainement ouvert sur l'interconnexion TGV Sud, et qu'une réunion commune est prévue le 13 décembre 2010 avec la CPDN Grand Paris. La SNCF a mené une première étude montrant qu'il serait possible que les métros et TGV partagent l'usage d'une partie des infrastructures, ce qui permettrait de rentabiliser le projet, y compris en impliquant financièrement plusieurs Régions.

**Didier Bense** ne nie pas que les difficultés actuelles sont lourdes, mais rappelle que le STIF a fait des propositions d'améliorations à travers son Plan de mobilisation, soutenu à hauteur de 30 % par l'État. Le Grand Paris transportera 2 millions de personnes dès son ouverture : il ne concerne donc pas que des hommes d'affaires. Il desservira des zones populaires (notamment à l'Est) afin d'accéder à des zones d'emplois. La SGP est un EPIC dirigé par un Conseil de surveillance comptant 11 fonctionnaires et 10 élus. Il rendra ses décisions par un rapport motivé à la lumière de la synthèse des débats de la CNDP. Il est difficilement imaginable que les fonctionnaires prennent seuls les décisions sur le projet de synthèse qui sera retenu. Un TCSP vers Courtaboeuf est tout à fait justifié. Le coût de la ligne verte est comptablement surévalué, car les coûts de l'infrastructure commune avec la ligne bleue entre Le Bourget et Roissy lui ont été imputés à 100 %. Par ailleurs, une fois la convergence établie entre les rocades, les budgets du Plan de mobilisation et de la SGP devraient avoisiner 35 milliards, ce qui correspond au budget global du Grand Paris. La réflexion sur la convergence entre les infrastructures de la ligne verte et le contournement Ouest du TGV est en cours. Enfin, la fréquentation gare de Saclay dépassera très aisément 6000 personnes/jour, ce qui justifie sa création.

**Paul Carriot** clôt la séance et remercie les intervenants pour leur courtoisie.