

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

21 OCTOBRE 2010
REUNION GENERALE A EVRY

Type de réunion :	Réunion générale
Date de la réunion :	21 octobre 2010
Lieu de la réunion :	Evry – Génocentre

Introduction et rappel du cadre législatif

L'accueil est réservé à **Manuel Valls**, qui a plaisir d'accueillir le public pour un débat au cours duquel tous : élus, habitants, associations, etc., doivent pouvoir s'exprimer sur des projets dont l'Essonne, et la grande banlieue en général, sont les grandes « oubliées ».

François Leblond, président de la CPDP « Réseaux de transport du grand Paris », rappelle les fondements législatifs et les objectifs de ce débat public. Cette réunion a été voulue par la CNDP, car, même si Evry et plus généralement l'Essonne ne sont pas des territoires directement ou totalement concernés par le Grand Paris, il fallait que toute l'Ile-de-France puisse s'exprimer. D'autres réunions seront notamment organisées à Massy (le 23 novembre 2010) et à Saclay (le 13 décembre 2010).

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

Projection d'un film.

Thierry Bosquet explique que le métro Grand Paris sera un réseau de rocade formé de 3 lignes d'une longueur de 155 km et d'une capacité de 3 millions de voyageurs à terme :

- la ligne rouge reliera La Défense à l'aéroport du Bourget, puis les zones mal desservies de l'Est de la Seine-Saint-Denis (Clichy-Montfermeil, etc.) avant de rejoindre, au Sud-Est, les lignes RER et transiliens grâce aux gares des Ardoines et du Vert-de-Maisons ;
- La ligne verte reliera les aéroports de Roissy, du Bourget, et d'Orly, en passant par La Défense, Versailles et le pôle de Saclay ;
- La ligne bleue reliera Orly, Le Bourget et Roissy en passant par le cœur de Paris.

La vitesse commerciale moyenne sera de 65 km/h, les équipements seront entièrement accessibles aux handicapés et l'intervalle minimal entre deux trains sera de 85 secondes. Les 40 gares seront conçues comme des espaces de vie et de correspondance avec les autres modes de transport et seront accompagnées de parking relais. L'Essonne sera maillée par 6 gares : Massy-Palaiseau, Arcueil-Cachan, Les Ardoines, Le Vert-de-Maisons, Aéroport d'Orly et Saclay-Sud) et le projet a fait l'objet, dès sa conception, d'une évaluation stratégique environnementale. Il vise à réduire la part des trajets de banlieue à banlieue effectuée par route (90 % en grande couronne) ; 85 % des gares seront en correspondance avec le réseau actuel, qui sera soulagé de 10 à 15 %. Les réductions de temps de trajet sont importantes : de Noisy-Champs au Bourget, le trajet durera ainsi 18 minutes au lieu de 72 actuellement. Les investissements prévus sont évalués de 21 à 23 milliards d'euros au total. Les travaux débiteront en 2013, pour des mises en service échelonnées entre 2018 et 2023. Les infrastructures seront ensuite remises au STIF. Le Grand Paris vise à soutenir l'économie au travers de 8 pôles, dont 2 sont situés en Essonne : Saclay et Orly. Actuellement, le réseau (RER B, C et D) est, en Essonne, centré sur Paris. Le T7 est en construction pour relier Villejuif à Athis-Mons et pourra être prolongé jusqu'à Juvisy. Il sera en correspondance avec les lignes bleues et vertes à Orly et avec la ligne bleue au MIN de Rungis. Un tram-train reliera Evry à Massy en 30 minutes. Le territoire sera aussi desservi par le TCSP Saint-Quentin et le TCSP Corbeil-Sénart, qui sera mis en service en juin 2010. Les gains de temps seront forts : le temps de trajet passera ainsi de 52 à 11 min entre Massy et Saclay. Le plateau universitaire et de recherche de Saclay sera enfin desservi de façon rapide et stable à Paris et relié aux aéroports et pôles de développement. Sa desserte fine sera assurée par le TCSP Massy-Saint-Quentin-en-Yvelines. Le développement du pôle Paris-Sud (biotechnologies) sera soutenu par le tram-train qui le reliera à Massy. Le Grand Paris dynamisera aussi Rungis et Orly.

Débat avec la salle

➤ **Un projet qui oublie la grande couronne et les problèmes quotidiens des Essonnais**

La très grande majorité des élus et habitants essonnais s'étant exprimés font part de leur désapprobation du projet dès lors qu'il ne concerne pas véritablement Evry – et plus généralement l'Essonne et la grande couronne, quasi ignorée par les schémas de rocade étudiés.

Michel Berson indique que le Conseil général de l'Essonne a voté un avis unanime, estimant que les projets du Grand Paris et Arc Express sont trop centrés sur le cœur de l'agglomération. Il note de plus

que tous les pôles économiques retenus sont structurés autour d'une grande gare, à l'exception de celui de Paris-Sud, privé de l'axe structurant Evry-Orly. Pour **Manuel Valls**, le projet soumis est inadapté à la grande couronne. L'agglomération d'Evry-Centre-Essonne a ainsi engagé un programme de réalisation de 8000 logements entre 2010 et 2020 et n'est reliée à Paris que par la ligne D, dont la qualité de service se dégrade sans cesse. Le développement du pôle des biotechnologies, la construction de l'hôpital Sud Francilien et la présence d'un campus de 15 000 étudiants, et plus globalement et le respect de l'équilibre habitat/emploi commandent le renforcement de la desserte et de la gouvernance de proximité des transports, le traitement des urgences lourdes et la création d'une liaison stratégique Evry-Orly. **Etienne Chaufour** ajoute que Juvisy est la première gare francienne (hors Paris) et qu'il n'est toujours pas possible de dégager les 3 milliards d'euros pour rénover les lignes C et D. Ce contexte budgétaire laisse entendre que le Grand Paris, coûtant plus de 20 milliards, ne sera peut-être jamais réalisé. Alors que toutes les régions françaises et européennes jouissent de la compétence Transports, le Grand Paris a ôté celle-ci au STIF, qui devra ensuite assumer des coûts d'exploitation qui sont à long terme plus lourds que ceux des infrastructures. Il faut donc examiner d'autres options que celles proposées.

Marc Véron rappelle qu'après le discours prononcé le 29 avril 2009 par le Président de la République, il a été décidé d'aborder la question du Grand Paris pragmatiquement, par la question des transports. Faute d'investissements structurants, le réseau a accumulé 20 ans de retard en Ile-de-France. Il faut donc rattraper ce retard et préparer l'avenir, ce qui crée une « boule » de besoins de financement. Par ailleurs, le rapport Carrez éclaire la réalité (et les dérives) des coûts d'exploitations du STIF, qui, comme la SGP, doit rendre compte des coûts qu'il avance : pour mémoire, le coût du prolongement d'Eole est ainsi passé de 1 à 2 milliards d'euros en quelques années. Il faut aussi examiner le séquençage des opérations et des coûts. Alors que les travaux se termineront en 2023 et que la SPG a établi un plan de financement jusqu'à 2025, le CEPR actuel prend fin en 2013, ce qui crée de légitimes angoisses : c'est pourquoi il a été demandé aux autorités de tutelle d'établir un calendrier global jusqu'à 2025 pour tous les projets de transports franciliens. Quant aux RER, il est inutile d'y investir davantage sans créer des correspondances de quai à quai (ainsi que des capacités de retournement) et sans en simplifier la gestion. **Didier Bense** ajoute que la SGP n'a pas vocation à se substituer au STIF, mais qu'elle s'est efforcée de tisser des liens avec les projets d'amélioration, de desserte fine et de rabattement que l'Etat soutient au travers des CEPR conclus avec le STIF.

➤ **Investir dans les liaisons radiales pour rejoindre Paris et les rocades**

Tous les participants ont pointé l'état de dégradation du service et les souffrances quotidiennes vécues sur les lignes B, C et D : hausses de la fréquentation et des retards, déficit d'accessibilité, insuffisance des crédits engagés par l'Etat pour la mise à niveau, etc. Presque tous ont craint que le Grand Paris ne tarisse les financements de l'indispensable amélioration de ces lignes : ainsi, les retards très fréquents obligent très souvent des parents à aller chercher leurs enfants dans les commissariats de police, puisque les crèches ont fermé leurs portes lorsque les trains arrivent. Des questions ont remis en cause la pertinence de la desserte rapide des aéroports et rappelé que la CNDP a vocation à s'interroger sur le principe même des projets : pour qui a été conçu ce réseau ? Quelles ont été les études menées pour évaluer les volumes des trajets domicile-travail, des déplacements professionnels et des trajets à titre personnel ?

Marianne Louis ne souhaite pas opposer le Grand Paris et le Plan de mobilisation, fortement porté par la Région et les Départements. En revanche, le tramway longeant la Nationale 7 au sud d'Athis-Mons, tout comme le tramway Massy-Evry et la modernisation de la gare de Juvisy, entre autres projets inscrits dans ce plan, ne sont toujours pas soutenus par l'Etat. **Olivier Léonhardt** note que 4,5 millions d'habitants de grande couronne sont exclus du Grand Paris et d'Arc Express, qui mobiliseront la majorité des finances. Bien qu'ils acquittent les abonnements les plus coûteux, leurs trajets dépassent souvent 2h30, et ce, dans des conditions parfois insupportables. Dans ce contexte, des « jacqueries de voyageurs » sont à prévoir, car les usagers (dans l'Essonne comme ailleurs) ne sont pas concernés par la desserte rapide des aéroports. **Thierry Mandon** observe que la stratégie du Grand Paris vise à « muscler » le cœur de l'agglomération en construisant des millions de m² de bureaux, et demandera aux communes de la grande couronne de construire des logements sans se soucier de conditions de desserte qui ne cessent de se dégrader. Améliorer les infrastructures de première couronne et de rocade n'a aucun sens si l'état des radiales des RER et les liaisons locales ne permet pas de les rejoindre.

Bruno Maury rapporte que la SNCF partage le constat de sous investissement chronique. Le Plan de mobilisation prévoit un certain nombre de réponses, mais les projets réellement financés ne permettent pas d'atteindre, dans des délais raisonnables, un niveau de service acceptable. Même si des initiatives telles que le schéma de principe du RED D ont été prises, RFF estime aussi qu'il faut

accélérer les investissements, note **Yves Joanique**. **Maryvonne Noël** souligne que le comité des usagers de la ligne C constate que cette liaison souffre d'un lourd manque d'investissement depuis des décennies : les conditions d'exploitation se dégradent quotidiennement pour des raisons financières. Le tracé de la ligne verte ne permet que marginalement aux Essonnais d'atteindre leurs principaux pôles d'emploi et le très faible nombre de gares prévues empêchera d'en rentabiliser l'exploitation tout en favorisant l'automobile.

La ligne verte fait le pari du potentiel de création de valeur dans la région desservie, et doit être pensée dans une logique d'intermodalité fine avec les moyens ressortant de la compétence des ART locales et du STIF, indique **Didier Bense**, qui précise que les aéroports constituent des bassins d'emplois de premier ordre : ils doivent donc être desservis et reliés aux zones très densément peuplées. Les scénarios prévoient des trafics de l'ordre de 10 à 15 000 voyageurs par heure aux heures de pointe : il ne s'agit donc pas uniquement des passagers des avions. **Marc Véron** précise que les modèles de prévision du STIF, de la RATP et de la DRE Ile-de-France ont été utilisés, et rappelle que certaines zones d'habitation sont parfois enclavées et à la limite de la rupture sociale, qu'il s'agisse de Clichy-Montfermeil ou de Sarcelles, par exemple.

➤ **De fortes interrogations en matière d'aménagement du territoire francilien**

Alors que le Grand Paris était initialement un projet d'aménagement de la région capitale, l'Etat a décidé de le concentrer sur un unique projet de transport, peu cohérent avec les exigences de construction de logements et d'ancrage de l'activité économique en grande couronne. Une question a aussi été posée par Internet sur l'avenir du ferroutage dans les réseaux de grande couronne.

Jacques Picard pointe que l'Etat vient de reconnaître la valeur du SDRIF, issu d'une concertation locale longue de quatre ans en Ile-de-France, mais qu'il n'en a pas moins décidé de reprendre la main sur l'aménagement de la région. L'absence d'investissements est à l'origine de nombreux goulets d'étranglement. Pièce majeure du Plan de mobilisation, Arc Express est un projet de rocade de petite couronne, qui, beaucoup plus maillé au réseau existant que le Grand Paris, permet des gains de temps depuis l'ensemble des points du réseau. Ce plan considère notamment la liaison Evry-Juvisy-Orly comme prioritaire, alors qu'il prévoit la création de bus TZ reliant Corbeil-Essonnes, Evry et Grigny, ainsi qu'un plan d'amélioration des RER C et D (à hauteur de 480 millions d'euros). Afin de définir les dessertes complémentaires, la Région appelle de ses vœux une collaboration étroite entre les initiatives des élus et la création d'ART de proximité. Et par ailleurs, sans prétendre régler tous leurs problèmes, le projet de création d'un pass Navigo à tarif unique profitera financièrement aux usagers de grande banlieue.

Le Grand Paris n'a pas de compétence en termes de fret, note **Marc Véron**, qui rappelle qu'après l'intervention du Président de la République, une discussion a eu lieu entre la présidence de la Région, le Secrétariat au Grand Paris et le Préfet de Région, afin que le SDRIF puisse être transmis au Conseil d'Etat en y intégrant un certain nombre de lignes directrices du Grand Paris. Or le projet d'accord du 13 juillet 2010 n'a pas été soumis au Conseil régional et est donc resté lettre morte. La SGP est par ailleurs, elle aussi, favorable à la création d'ART de second rang permettraient de régler les questions de desserte locale – y compris à Saclay.

Selon **Philippe Camo**, le Grand Paris relève d'une « politique ségrégative », visant à relier neuf pôles d'excellence définis par le seul gouvernement et gérés par un EPIC ne disposant d'aucune légitimité démocratique et jouissant de pouvoirs d'urbanisme « exorbitants ». Il faut mettre en cohérence le Grand Paris et Arc Express afin de désenclaver les territoires qui en ont véritablement besoin. Ce n'est pas le cas du plateau de Saclay : le tracé prévu pour la ligne verte favorise en effet l'étalement urbain et la mise en concurrence des territoires. Il faut, au contraire, développer des liaisons en site propre pour atteindre ce plateau depuis Massy, en lien avec les projets de liaisons Sénart-Corbeil-Evry et Villejuif-Juvisy-Evry, et créer une liaison Saint-Quentin-Orly. L'Etat doit participer au financement du Plan de mobilisation et financer réellement le Grand Paris – ce qui est loin d'être assuré à ce jour. Il doit aussi verser à la Région la somme de 1,7 milliard due au titre du FARIF et porter à 2,6 % le Versement Transports (VT) acquitté par les entreprises. **Sylvain Tanguy** note que la ligne D (de l'aveu même de son directeur) ne peut plus absorber de nouveaux passagers, alors que les documents d'urbanisme demandent aux élus de construire de nouveaux logements, ce qui est incohérent. Dans le même temps, l'Etat a diminué l'autonomie du STIF en faveur du Grand Paris ; à cet égard, s'il ne répond que fort peu aux besoins de la grande couronne, Arc Express respecte davantage le principe constitutionnel de subsidiarité, le SDRIF étant le fruit d'une longue concertation locale. Dans ces conditions, il faut catégoriquement refuser le Grand Paris.

Marc Véron ne peut laisser entendre que le Grand Paris ponctionne les ressources destinées à

d'autres projets de transports en Ile-de-France puisque la loi du 3 juin 2010 s'y oppose expressément. Du reste, l'Etat finance les CEPR à hauteur de 30 % – allant jusqu'à 50 % pour le plan Espoir Banlieues. La loi propose aussi aux collectivités de conduire avec l'Etat une négociation durant les 18 mois suivant la publication du décret fixant le tracé et les gares du Grand Paris pour conclure des contrats territoriaux sur l'aménagement, la mixité, le logement et le développement local.

François Durovray observe que les deux projets n'améliorent que marginalement la situation de la grande banlieue. Créer des rocade sans investir une douzaine de milliards d'euros dans des lignes radiales confrontées à de très lourdes difficultés en raison des hausses de trafic n'a pas de sens : le budget total à réunir serait de 40 milliards environ (ce qui est réaliste pour une région dont le PIB est de 500 milliards). Par ailleurs, le VT ne peut augmenter de la même façon en zone dense et en grande banlieue, où l'activité doit être soutenue afin de limiter les besoins de transport. **Stéphane Beaudet** remarque que le clivage entre élus est territorial et non partisan. Ils dénoncent un projet incohérent avec la politique d'aménagement du territoire. Alors que la 4^{ème} couronne (Reims, Amiens, etc.) se rapproche de Paris, la 3^{ème} couronne s'en éloigne : 35 ans après l'ouverture du RER D, le temps de transport a augmenté entre Evry et Paris. Comme les précédents projets de rocade, le Grand Paris et Arc Express omettent la véritable question : le rapprochement des lieux de travail et de résidence, donc le maintien de l'attractivité de la grande banlieue. A défaut, ses particuliers et ses entreprises risquent, en tant que contribuables, de faire les frais de ces nouvelles infrastructures sans pour autant bénéficier d'améliorations du service.

Carmelo Piccioto observe que le coût d'un kilomètre de métro automatique est le décuple de celui d'un kilomètre de tramway : il est donc possible, si l'on abandonne le principe de la grande vitesse, de desservir toute l'agglomération à un prix raisonnable et dans un délai plus rapide. Le fort espacement des stations provoque en outre la saturation des autres lignes. **Pierre Jacquemart** note quant à lui que le Grand Paris brise la liaison Juvisy-Massy-Versailles, qui est aujourd'hui directe.

Ce dernier point ressort de la discussion sur la modernisation des RER, note **Didier Bense**, qui indique que données actuelles évaluent plutôt le rapport entre les coûts du métro et du tramway comme étant compris entre 3 et 5. Or, la capacité du tramway ne peut dépasser 6000 passagers/h, alors que le Grand Paris prévoit des flux bien supérieurs. **Marc Véron** rappelle à nouveau que la loi du 3 juin 2010 prévoit l'interconnexion et le maillage, qui devront, selon ses termes, être tissés en négociation avec le STIF, les collectivités et les opérateurs.

➤ **Le retour de la question du financement**

Tout au long de la réunion, les participants ont craint que les financements massifs mobilisés n'empêchent la rénovation des RER et le maillage fin de l'Essonne (infrastructures, accessibilité, confort, sécurité des sites et matériels roulants). Alors que la priorité consiste aussi à tracer des tangentiels (dont le tram-train Massy-Evry), comment garantir que le Grand Paris n'asséchera par les financements, par l'Etat, de projets prévus, notamment, par le Plan de mobilisation ?

Jean-Luc Laurent rappelle ainsi que d'autres projets de rocades ont été proposés depuis le lancement des RER, mais n'ont jamais été réalisés faute de financement. Il est impossible de se projeter dans des projets de moyen terme sans régler les problèmes d'aujourd'hui et de demain, c'est-à-dire en réalisant le Plan de mobilisation voté unanimement en Ile-de-France (par-delà les clivages politiques) et pour lequel 12 milliards sur 18 sont déjà engagés par les collectivités alors que l'Etat ne valide pas son engagement. Discuter les priorités, le phasage des travaux et la compatibilité (voire la complémentarité) entre les deux projets de rocades suppose de construire une concertation avec tous les élus locaux et d'examiner scrupuleusement les coûts d'investissement et d'exploitation, qui reviendront au STIF – donc aux contribuables et usagers franciliens. En particulier, pourquoi le débat parlementaire sur le projet de financement de 4 milliards de la SGP a-t-il été reporté de l'examen à l'examen du projet de Loi de Finances Rectificative 2011 ?

Marc Véron indique que le débat public portant sur les financements aura lieu le 5 janvier 2011, après le vote du budget 2011 par le Parlement, afin d'appuyer sur des faits et non sur des suppositions. Ce débat devra porter à la fois sur les dépenses engagées par le SGP et le STIF. Enfin, il ne faut pas raisonner à budget constant (pour l'Etat comme pour la Région), mais anticiper la création de richesses que dégagera le Grand Paris, qui apporteront des ressources additionnelles. Quant à la hausse du VT, elle ne peut intervenir, *a priori*, qu'après amélioration du service.

François Leblond remercie chacun de la qualité et de la courtoisie de ses interventions. Il indique d'une réunion thématique « urbanisme et quartiers » sera organisée le 27 octobre 2010.