

19 JANVIER 2011

COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE PROXIMITE DU BLANC-MESNIL

Type de réunion :	Réunion de proximité
Date de la réunion :	19 janvier 2011
Lieu de la réunion :	Le Blanc-Mesnil

Introduction et rappel du cadre législatif

Didier Mignot, maire du Blanc-mesnil, accueille l'ensemble des participants. Il rappelle que le conseil municipal du Blanc-Mesnil s'est réuni à plusieurs occasions pour discuter de ce projet du Grand Paris. Des débats et des réunions publiques ont été organisés sur ce sujet et le journal municipal s'est fait largement l'écho des projets développés au sein du pôle métropolitain du Bourget.

Henri Watissee, président de séance et membre de la CPDP, indique que le débat de ce soir sera le 48^{ème} sur le projet du Grand Paris. Plus de 15 000 personnes auront participé à ces rencontres depuis le mois d'octobre, ce qui, dans l'histoire du débat public en France, constitue un record. Avant de lancer le débat, il fait un bref point de rappel historique sur cette notion de débat public, laquelle s'inscrit dans un processus dit de *démocratie participative*, fondé notamment sur la convention d'Aarhus, signée par les 27 membres de l'Union Européenne. Cette convention stipule que tous les citoyens ont droit à l'information sur les grands projets d'infrastructures et doivent pouvoir participer au processus décisionnel. Le débat est conduit et animé par une autorité indépendante : la commission nationale du débat public (CNDP). Les règles du débat public reposent sur cinq grands principes qui sont : la neutralité, l'indépendance, l'équivalence, la transparence et l'argumentation.

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

Après la projection d'un film, **Patrick Maugirard**, membre de la SGP, représentant le maître d'ouvrage (ou MO), présente les principales caractéristiques du métro Grand Paris dont l'enjeu principal est de rétablir l'équité de l'offre de transport en commun entre Paris intra-muros et la banlieue. Avec 11,5 millions d'habitants et 5,5 millions d'emplois, l'Ile-de-France doit faire face à une forte demande de mobilité (36 millions de déplacements quotidiens). Rappelons que 64 % des déplacements internes à Paris sont effectués en transports en commun ; que ce taux chute à 23 % au-delà du périphérique et à 10 % en grande couronne. D'une manière générale, les déplacements en transport en commun de banlieue à banlieue sont difficiles, notamment parce que le réseau de transport en Ile-de-France est en forme d'étoile et que toutes les lignes de RER et de métro convergent en radiale vers la capitale. Aujourd'hui, 10 % des utilisateurs des transports en commun sont obligés de passer par Paris pour aller d'une banlieue à une autre. Ce phénomène contribue à la saturation du réseau existant. Comment s'étonner alors que 80 % des déplacements s'effectuent en voiture et que Paris soit la ville la plus embouteillée d'Europe ?

Le Grand Paris se propose de soulager ce phénomène en créant de nouvelles liaisons performantes qui répondent à la fois aux besoins immédiats des usagers, à ceux des entreprises, mais aussi aux enjeux de développement économique des territoires de plus long terme. Le métro du Grand Paris est un réseau souterrain, composé de 3 lignes automatiques, dont 2 en rocade (rouge et verte) et une nord-sud (bleue) desservant le centre de Paris. Il est composé de 155 km de lignes nouvelles (dont 87 % de rocade) et de 40 gares, la plupart en correspondance avec le réseau de transports existant. Les études de trafic montrent qu'à sa mise en service, ce nouveau réseau accueillera 2 millions de voyageurs par jour (ce qui correspond au trafic cumulé actuel des lignes B, C, D et E du RER), et 3 millions à un horizon plus lointain.

Les performances dudit projet sont liées tant au caractère automatique du métro (amenant davantage de souplesse, de régularité, d'adaptabilité et de sécurité), qu'à sa vitesse commerciale de 65 km/h et à une fréquence optimale (85 secondes entre deux trains aux heures de pointe). Les quais des gares seront de 120 mètres de long. Les trains, de 8 voitures, permettront de transporter près de 1 000 voyageurs. Les gares et les rames seront équipées des derniers systèmes d'information aux voyageurs, accessibles de telle sorte à faciliter les déplacements des personnes à besoins spécifiques, des personnes avec handicap, des parents avec poussettes et des voyageurs encombrés de valises. Les quais seront équipés de façades qui empêcheront les chutes sur les voies et permettront une meilleure régularité.

Le métro du Grand Paris propose donc une qualité de service optimale : régularité, souplesse, adaptabilité (à la demande) et sécurité.

Quant aux gares, elles sont conçues comme de véritables lieux d'échanges intermodaux, proposant toutes sortes d'équipements publics et contribuant ainsi au développement urbain des villes concernées.

Le Grand Paris est constitué de 3 lignes nouvelles :

- La ligne rouge, première ligne de rocade, compte 60 km et 23 gares – dont 6 en Seine-Saint-Denis – et répond principalement au besoin de déplacement de banlieue à banlieue. Elle accueillera 800 000 voyageurs par jour. La rocade dessert des pôles de croissance importants comme les bassins d'emploi de Pleyel et du Bourget au Nord, La Défense à l'Ouest et Marne-la-Vallée à l'Est. C'est le métro attendu par les habitants de l'ouest de la Seine-Saint-Denis compris entre Le Blanc-Mesnil et Clichy-Montfermeil. Au Sud, elle reprend intégralement le tracé élaboré par l'association Orbival. Elle met en relation l'Est parisien et les secteurs denses de la rive gauche de la Seine. Cette rocade assure la correspondance avec les principales lignes ferrées en Seine-Saint-Denis (RER A, B et E, le futur T4, la tangentielle Est et le futur prolongement de la ligne 7 au Bourget).
- La ligne bleue, colonne vertébrale du Grand Paris, est longue de 50 km, dont 9 km correspondant à l'actuelle ligne 14. Elle dessert 22 gares, dont 13 nouvelles, relie les 3 aéroports, mais aussi les futures gares TGV de Saint-Denis Pleyel et Orly, confortant ainsi la dimension internationale de la région capitale. Cette ligne a un tronçon commun de 21 km avec la ligne verte et dessert le Bourget, la Courneuve et Le Blanc-Mesnil (à l'aéroport du Bourget). Les lignes bleue et verte ont aujourd'hui une gare optionnelle à Gonesse offrant une entrée sur le Val-d'Oise et la desserte de la future zone d'aménagement du Triangle de Gonesse.
- La ligne verte est la deuxième ligne de rocade. Elle est longue de 75 km et compte 16 gares ; elle crée une nouvelle liaison avec les aéroports, dessert le parc des expositions de Villepinte, L'aéroport du Bourget, Le Blanc-Mesnil, Saint-Denis, Gennevilliers, Nanterre, La Défense, Rueil-Malmaison... ; à l'ouest, elle constitue une rocade de moyenne couronne et offre un nouveau maillage avec le RER C à Versailles avant d'aller irriguer le plateau de Saclay qui a vocation à devenir un pôle scientifique international ; au sud, elle se connecte sur le pôle de Massy où elle fait la jonction avec les RER B et C et avec les lignes TGV (à la gare de Massy). La ligne verte contribue enfin à la desserte en transports en commun de la plateforme d'Orly.

La conception du métro du 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'Ile-de-France. Sur le plan économique, elle met en relation les territoires à fort potentiel de développement. Sur le plan environnemental, le projet a fait l'objet, en amont, d'une évaluation stratégique. C'est la mise en cohérence de ces trois aspects qui fait la force du projet.

Le projet du Grand Paris, irrigué par ses 40 nouvelles gares, est un levier important pour augmenter l'attractivité de la région Ile-de-France. Huit grands pôles de développement « phare » ont été identifiés, dont 5 concernent la Seine-Saint-Denis. Si ce projet a pour objectif de stimuler la croissance de ces territoires, il a aussi pour objectif d'améliorer la qualité de vie des riverains. Les gares seront un atout pour l'implantation d'entreprises industrielles ou tertiaires en capacité de proposer des emplois à la population active résidente. Elles seront aussi un atout pour fidéliser celle-ci et permettre la valorisation de l'habitat.

Après cette présentation générale, Patrick Maugirard propose de s'intéresser plus précisément au territoire du Blanc-Mesnil. Force est de constater, hormis le T4, un manque évident de rocadés à l'Est de la Seine-Saint-Denis. De la même façon, on souligne le manque de liaisons efficaces vers La Défense et les aéroports du Bourget et de Roissy. La ligne rouge et les rocadés bleue et verte viennent combler ce déficit de réseaux lourds. Bien entendu, le réseau d'autobus sera réaménagé de manière à favoriser l'accessibilité et les correspondances avec les gares. Le département de la Seine-Saint-Denis est concerné par les trois lignes du métro Grand Paris ; soit 39 à 47 km d'infrastructures nouvelles (selon les variantes) et 11 gares (ce qui représente 25 à 30 % du projet). La station du Bourget constitue une véritable porte d'entrée des quartiers nord du Blanc-Mesnil vers le métro Grand Paris.

Enfin, en termes de mise en œuvre, il est précisé que ce projet d'intérêt national nécessite entre 21,4 et 23,5 milliards d'euros suivant les tracés, dont 20 milliards pour les infrastructures, le matériel roulant et les acquisitions foncières. Il incarne la 3^e génération d'investissements dans le domaine des transports en Ile-de-France, après le métro au début du XX^e siècle et le RER dans les années 70. À l'issue du débat public, la SGP proposera un schéma d'ensemble, avant la fin mai 2011, qui tiendra compte des avis exprimés. Puis s'ensuivra une période de 18 mois pour élaborer la programmation des travaux. La mise en service s'échelonnera entre 2018 et 2023.

Débat avec la salle

➤ **La philosophie du projet du Grand Paris**

Alain Brunel, habitant du Blanc-Mesnil, constate que les propositions qui sont faites par le Grand Paris permettent de rejoindre rapidement les grands pôles d'excellence de la région parisienne ; pôles dont on peut d'ailleurs discuter la pertinence. L'objectif de vitesse est légitime, mais force est de constater qu'un grand nombre de populations sont exclues de ce projet. Ce chantier du Grand Paris,

souligne **Didier Mignot**, ne peut pas avoir pour seul objectif de faire de la région une grande place financière mondiale. D'autres grandes métropoles se sont développées avec ce seul objectif et l'on y voit bien aujourd'hui que la plus grande richesse y côtoie, malheureusement, la plus grande pauvreté. Paris se distinguerait en construisant une région capitale solidaire, active contre les inégalités sociales et territoriales, créatrice d'emplois, notamment dans la production. Ces questions se posent avec encore plus d'acuité en Seine-Saint-Denis, un département, comme le rappelle **Mme Békas**, habitante du Blanc-Mesnil, qui a été totalement abandonné, depuis plusieurs décennies, par l'État. Le Grand Paris offre l'opportunité à la France de développer un projet qui puisse « devenir un modèle à suivre dans le monde entier » ; un modèle qui allie ambitions économiques et humaines ! Enfin, Alain Mignot, habitant du Blanc-Mesnil, regrette que ce projet du Grand Paris ne favorise en rien la mixité sociale. Pour appuyer son propos, il prend pour exemple le regroupement sur le plateau de Saclay d'une nouvelle communauté de scientifiques.

➤ **La demande pour l'implantation d'une seconde gare au Blanc-Mesnil**

Plus qu'abandonné, **Carole Soucaille**, responsable de la mission locale sur la commune du Blanc-Mesnil, estime que le département a été malmené. La mission locale est chargée de l'accompagnement social des 16-25 ans déscolarisés dans leurs parcours d'insertion. Leur première priorité aujourd'hui est de pouvoir se déplacer pour aller travailler. En dehors des difficultés qu'ils rencontrent (chacun sait que les jeunes de Seine-Saint-Denis sont stigmatisés) sur le marché de l'emploi, les employeurs ont parfaitement intégré que ces jeunes ne bénéficiaient pas d'un réseau de transport fiable et qu'ils n'avaient, de ce fait, aucun intérêt à prendre le risque d'embaucher cette population. Il en résulte que la création d'une gare au Blanc-Mesnil est vitale pour cette partie de la population qui vit sur le grand ensemble des Tilleuls ou en centre-ville.

Didier Mignot, maire du Blanc-Mesnil, est convaincu que la desserte de la commune serait un puissant levier, à la fois pour les projets de développement économique et urbain, mais aussi – et surtout – pour satisfaire les besoins de la population en matière de transports ; ceci en complément de la modernisation, attendue pour 2012, de la ligne B du RER. La création d'une gare face à l'entrée de l'aéroport du Bourget constitue d'ores et déjà une formidable opportunité. La communauté blanc-mesniloise veut franchir une nouvelle étape avec la création d'un second arrêt. Le site proposé, sur l'emprise actuelle du Gymnase Langevin, se situerait à mi-chemin entre la gare d'Aulnay et celle du musée de l'air. L'infrastructure permettrait une couverture optimale de la commune. La station, à deux entrées, desservirait d'un côté le grand ensemble des Tilleuls (et les cités le prolongeant), le centre-ville et sa zone pavillonnaire, le secteur Libération avec ses équipements publics et de l'autre côté, les zones d'activités du Coudray et du Vieux Pays, jusqu'au futur Ecopôle. Plus de 20 000 habitants et quelque 2 000 emplois seront ainsi desservis dans un rayon de 1 000 mètres autour de la station. Cette future « station jardin », comme l'appellent déjà les architectes qui travaillent à sa conception, constituerait le point d'ancrage essentiel au développement du Blanc-Mesnil. Respectueuse des valeurs du développement durable, cette station privilégiera l'accessibilité par les bus et les modes de déplacement doux. À noter enfin que les terrains pressentis pour l'implantation de cette gare sont propriété de la ville. **Jean-Christophe Lagarde**, maire de Drancy, tient à signaler que ce projet est soutenu par les conseils municipaux de Drancy, du Bourget et Digny.

Didier Bense, membre du directoire de la SGP, rappelle que les choix des nouvelles gares ont été faits en fonction de plusieurs critères. Le Grand Paris est un réseau d'ambition régionale offrant une vitesse commerciale élevée, ce qui implique de ne pas avoir trop de stations. Une récente étude de sensibilité a d'ailleurs démontré que 10 % de vitesse en moins entraîne une baisse de la fréquentation de 8 % sur le réseau. Cela étant dit, la desserte fine du territoire se fera essentiellement par la complémentarité des modes de transports. La vertu du débat public est de permettre de faire émerger ce type de demandes. La SGP a enregistré, à ce jour, plus de 17 demandes de gares supplémentaires sur l'ensemble du réseau. Toutes les demandes ne pourront évidemment être retenues, et ce, pour des raisons essentiellement budgétaires. En effet, il faut compter, selon le degré de complexité, entre 60 et 80 millions d'euros par gare nouvelle. La SGP prend l'engagement d'étudier avec la plus grande objectivité – en fonction de la synthèse qui lui aura été remise par la CNDP – l'ensemble des demandes qui auront été formulées.

Sur le tracé du Grand Paris, et au-delà de la question de l'implantation d'une gare supplémentaire au Blanc-Mesnil, **Jean-Christophe Lagarde** s'étonne que la ligne rouge ne soit pas reliée directement au RER B au niveau de la gare « Le Bourget RER B ». Ce projet est également soutenu par **Vincent Capocanellas**, maire du Bourget.

➤ **La délicate question du financement**

Se pose bien sûr la délicate question du financement. **Yazid Belouchat**, habitant du Blanc-Mesnil, convient que la construction d'une gare supplémentaire constitue un coût. Or, ces 17 demandes

supplémentaires représentent, au plus, un montant de 1,5 milliard d'euros ; une somme qui, si elle semble énorme à première vue, ne représente, au final, que 5 % du coût total initial ! Quoi qu'il en soit, **Alain Mignot**, habitant de la commune, tient à souligner que ces 17 demandes supplémentaires correspondent à des vrais besoins et il regrette que cette question soit balayée d'un revers de main. De surcroît, force est de constater que le nombre de stations prévu sur l'arc ouest de la ligne rouge est largement supérieur au nombre de gares proposé à l'est. L'équilibre doit donc être rétabli !

Didier Bense explicite le processus de financement de l'investissement (la conception et la construction du futur réseau). La SGP dispose de plusieurs sources de financements. Les premières sont de nature fiscale et l'on peut citer trois types de ressources : une taxe spéciale d'équipement (que vont acquitter tous les ménages de la région parisienne), une taxe sur les bureaux et une taxe perçue sur les matériels roulants. La seconde source de financement est une dotation de l'État – à partir de 2014 – de 4 milliards d'euros. Enfin, l'endettement constitue la troisième source.

Guy Blondeau, habitant du Blanc-Mesnil, propose alors de créer une cotisation « solidarité du Grand Paris » payable par les entreprises du CAC 40. Cette proposition répond, lui semble-t-il, aux objectifs que le président de la République assigne au projet ; des objectifs de nature économique et qui visent avant tout à améliorer l'activité des entreprises dans la région IDF.

Au-delà de la question du financement, plusieurs intervenants évoquent celle de la tarification. Sur ce point, **Didier Bense** rappelle que la SGP n'est pas compétente pour fixer les tarifs. Cette responsabilité incombe au Syndicat des Transports d'Ile-de-France (le STIF). Cela dit, Didier Bense est convaincu que le projet du Grand Paris, tel qu'il a été conçu, ne pourra être efficace et durable sans une tarification intégrée. En effet, un des effets attendus est de décharger les lignes existantes.

➤ Des aménagements urbains autour des gares

Patrick Norymberg, habitant du Blanc-Mesnil, souhaite savoir quels types de garanties la SGP peut offrir quant à la constitution de véritables « espaces de vie » autour des gares. Toujours sur ce point, **Pierre Lavigne**, également habitant la commune, a cru comprendre que la SGP avait le contrôle absolu du foncier, ce qui n'est pas sans l'inquiéter.

Nicole Pouilly, membre de la SGP, convient que la gare constitue un véritable enjeu d'aménagement du territoire. Tous les aspects de la vie urbaine pourront être discutés dans le cadre des contrats de développement territoriaux qui seront conclus entre les élus locaux et l'État.

Toutefois, **Didier Bense** précise que la loi du 3 juin prévoit qu'en l'absence de contrat, la SGP pourra s'abroger un droit foncier dans un rayon de 400 mètres (environ 50 hectares) autour des gares ; mais loin d'elle l'idée d'intervenir de façon autoritaire sur le territoire et de ne pas se concerter avec les élus locaux.

➤ Divers

- Qui exploitera le futur réseau du Grand Paris ? **Didier Bense** indique que le projet du Grand Paris est un « jeu à quatre acteurs ». La SGP, chargée de la construction du réseau, reste propriétaire des infrastructures jusqu'au remboursement de l'emprunt. Les infrastructures en tant que telles seront gérées par la RATP. Le STIF (qui fixera les objectifs de service public et les tarifs) désignera enfin l'exploitant par appel d'offres. La loi exige, en effet, que les nouvelles installations doivent systématiquement faire l'objet d'une mise en concurrence des exploitants.
- A propos du plateau de Saclay. **Jean-Yves Souben**, représentant de l'association Le Blanc-Mesnil Écologie, estime que l'évocation récente d'un métro automatique léger et à grande capacité desservant Saclay est incompatible avec la vision d'une métropole solidaire que portent les écologistes. Ces derniers refusent de voir sacrifiées les terres agricoles du plateau en question pour y construire un pôle uniquement dédié à satisfaire l'appétit restreint d'un certain nombre de privilégiés !

Henri Watissee remercie tous les participants et rappelle que toutes questions qui n'auraient pu être traitées aujourd'hui le seront via internet.

La séance est levée.