

18 JANVIER 2011

COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE PROXIMITE D'ARGENTEUIL BEZONS

Type de réunion :	Réunion de proximité
Date de la réunion :	18 janvier 2011
Lieu de la réunion :	Argenteuil Bezons

### *Introduction et rappel du cadre législatif*

**Philippe DOUCET**, maire d'Argenteuil, précise que le maire de Bezons étant à l'étranger ne peut malheureusement pas être présent puis accueille les nombreux participants à cette réunion avec d'autant plus de plaisir qu'initialement il n'était pas prévu d'organiser de débat public à Argenteuil.

**François LEBLOND**, président de la CPDP, rappelle les objectifs et les fondements législatifs du débat public, une procédure créée, dans le cadre de la convention d'Aarhus, pour faire en sorte qu'on consulte les populations avant toute réalisation de grand projet d'infrastructure. Il précise s'être entouré d'une équipe qui, pour la première fois dans l'histoire du débat public, est composée également d'hommes et de femmes et majoritairement de personnes en activité. Il indique qu'après plus de 40 réunions, 15 000 personnes ont été entendues ce qui ne s'était jamais vu et prouve l'ampleur du sujet. Vigilant à associer à ce débat la plus grande partie de l'Île-de-France, et heureux que les acteurs du transport se parlent, il donne la parole au maître d'ouvrage (MO).

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

Après un court film de présentation, **Thierry BOSQUET**, représentant le MO, souligne les principales caractéristiques du métro Grand Paris (MGP) mais aussi les bénéfices pour les franciliens comme pour les Argenteuillais et Bezonnais. Il rappelle qu'à Paris, 64 % des déplacements se font en transports en commun, mais que passé le périphérique, ce taux descend à 23 % et tombe à 10 % en grande couronne. Comment s'étonner alors que 80% des déplacements de banlieue à banlieue s'effectuent en voiture particulière ? Les différents réseaux de transport collectifs convergent en étoile vers le centre de Paris ce qui contribue à saturer largement la capitale. Ainsi, pour répondre aux besoins des franciliens, le MGP est un réseau en rocade composé de trois lignes, avec 150 km d'infrastructures nouvelles, 40 gares, une vitesse rapide – trois fois supérieure à celle d'un tramway actuel et double de celle d'un RER - et un trafic estimé à 2 millions de voyages/jour à l'ouverture puis de 3 millions de voyages/jour à terme. La ligne rouge, en rocade, d'une longueur de 60 km, relie La Défense à l'aéroport du Bourget, est ponctuée de 23 gares, et accueillera jusqu'à 800 000 voyageurs/jour dès sa mise en service. A l'ouest et au sud-ouest son maillage de la petite couronne la met en correspondance avec les lignes de métro et de Transilien. Au sud-est, elle rejoint les RER et Transilien, alors qu'à l'est, elle dessert de nombreux bassins d'emplois et désenclave plusieurs territoires mal desservis. La ligne verte est une rocade de 75 km ponctuée de 16 gares. Elle relie les aéroports, dessert l'ouest parisien et notamment La Défense et Versailles où elle offrira un nouveau maillage avec le RER C et les Transiliens comme avec les futures gares TGV de Saint-Denis Pleyel et La Défense. Elle irrigue également le plateau de Saclay, pôle de recherche à vocation internationale. Elle accueillera à 400 000 voyageurs/jour à son ouverture puis environ 500 000. Plusieurs variantes ont été laissées à l'appréciation des populations : au nord autour du triangle de Gonesse, à l'ouest au niveau de Versailles ou encore sur le plateau de Saclay. La ligne bleue, longue de 50 km, véritable colonne vertébrale du réseau, prolonge la ligne 14, reliant l'aéroport d'Orly au nord à celui de Roissy au sud. Elle est en correspondance avec le réseau existant par l'intermédiaire de 22 gares. Le trafic serait d'un million de voyages/jours à son ouverture. Rapide et automatique - ce qui permettra de moduler l'intervalle entre les trains suivant la demande -, le MGP sera accessible à tous les publics et offrira entre 10 000 et 40 000 places par sens et par heure. Les rames seront confortables, permettant la circulation entre elles. Les quais seront équipés de portes améliorant la sécurité et permettant l'optimisation de la régularité et de la vitesse commerciale en réduisant les temps de stationnement en gare. Les 40 gares du réseau Grand Paris, composantes emblématiques des villes, conçues selon les normes de l'éco conception, en étroite collaboration avec les acteurs locaux, seront des espaces de vie et des lieux d'échanges offrant une large palette de services. Un grand soin sera apporté aux correspondances entre les différents modes de transport (bus, tram, train, vélo, marche à pied, etc.).

Le MGP – un réseau en rocade fortement maillé - apporte ainsi une réponse aux besoins de mobilité des franciliens dont les déplacements se font pour 80% de banlieue à banlieue sans que l'infrastructure de transport ne soit adaptée ni aux besoins d'aujourd'hui ni à ceux de demain. Il décharge les réseaux actuels en proposant une alternative et permet de gagner du temps sur de nombreux trajets. Il est par ailleurs un levier important du développement économique et de l'attractivité de la région parisienne, reliant 8 grands pôles de développement identifiés – Argenteuil Bezons étant au contact de plusieurs d'entre eux. Quant au développement durable, il est assuré par le fait qu'avant même la conception du projet, une évaluation stratégique environnementale a été conduite sur un

faisceau d'au moins 3 km de large, pour aider aux diagnostics initiaux puis à trancher et documenter les choix techniques et les options de tracé, et enfin, pour permettre de concevoir un suivi pertinent de la phase de chantier puis d'exploitation du réseau. Apportant un bouclage complet autour de Paris, le projet du métro automatique du Grand Paris est ainsi un projet complet, équilibré, d'intérêt national et régional, qui a l'ambition de dynamiser tous les potentiels du territoire et qui renforce les liens de la région avec le reste du pays. Son coût se situera entre 21,4 mds€ et 23,5 mds€ : 80% du budget finançant l'infrastructure ; 12% le matériel roulant ; le solde, les acquisitions foncières nécessaires. Concernant le Val d'Oise et la communauté d'agglomération Argenteuil Bezons plus spécifiquement, il rappelle que la zone est déjà desservie par les lignes J, L et H ainsi que par lignes de RER A, B, C, D et E et que les projets en cours sont le prolongement d'Éole – pour lequel les travaux commencent en 2013 -, le prolongement du T2 au pont de Bezons dont la mise en service est programmée pour 2012, la tangentielle nord qui à terme reliera Sartrouville à Noisy-le-Sec mais aussi la création de deux voies nouvelles sur la Grande Ceinture, ou encore le TCSP Bezons-Villepinte qui est à l'étude, le prolongement du T1, comme la mise en service du tramway Saint-Denis Epinay Villetaneuse. Le MGP dessert « la porte d'entrée du val d'Oise » qu'est le pôle urbain de la communauté d'agglomération Argenteuil Bezons essentiellement par ses lignes verte et rouge, les connexions se faisant à la Défense, Saint-Denis Grésillons, Pleyel, Ermont Eaubonne, et aux deux gares d'Argenteuil, réduisant les temps de trajets – on gagnera plus d'une heure en reliant le pont de Bezons à l'aéroport d'Orly - et ouvrant l'accès à de nouvelles destinations. Les projets de développement sont d'ailleurs nombreux. A une réflexion menée sur le cœur de ville, s'ajoutent la création d'un nouveau quartier, l'installation d'activités tertiaires, mais aussi du pôle mécatronique sur les berges de la Seine et la construction de nombreux logements. Il rappelle qu'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 réaliser une enquête publique courant 2012 et de commencer les travaux en 2013 ; les premières mises en service étant programmées pour 2018, celle du réseau complet intervenant en 2023.

### Débat avec la salle

➤ **Deux priorités locales : la sanctuarisation du budget de la tangentielle nord et l'installation d'une gare de correspondance à Bois-Colombes**

*L'assemblée est unanime : le Val d'Oise dont le potentiel de développement est particulièrement important ne mérite pas d'être le grand oublié du Grand Paris. Tous insistent spécifiquement sur l'importance de réaliser rapidement la tangentielle nord, indispensable au développement du territoire, promise et repoussée depuis trop longtemps, mais aussi sur la nécessité de créer une gare de correspondance à Bois-Colombes.* **Philippe DOUCET** exprime une conviction forte : « rien n'impose que les habitants de la grande couronne soient condamnés à regarder les pâquerettes depuis des voies routières saturées » alors que les parisiens peuvent vivre et se déplacer sans posséder de voiture. Le développement économique doit aller de pair avec le développement des transports en commun. Ainsi, il regrette qu'il n'y ait pas de boucle équivalente à celle qui couvre l'est de la Seine Saint-Denis sur l'ouest de l'Île-de-France et notamment sur le Val d'Oise avant de résumer deux demandes traduites par ailleurs dans un cahier d'acteur : le grand huit du MGP, comme la rocade Arc Express d'ailleurs - et quels que soient les projets convergents qui résulteront des discussions en cours -, ne peuvent pas se faire au détriment du budget de la tangentielle qui permet à Argenteuil Bezons de s'accrocher à l'ensemble des lignes de RER et qui doit être réalisé au plus tôt ; et il faut, pour ouvrir le territoire vers le sud, une connexion entre le grand huit et la très efficace ligne J à Bois-Colombes et non pas comme actuellement prévu uniquement à Saint-Lazare, au cœur de la capitale. **Didier ARNAL** souligne également la forte mobilisation du département et de ses populations, incarnées dans les 4 cahiers d'acteurs qui expriment leurs demandes : la tangentielle nord et une gare de connexion à Bois-Colombes. **Didier BENSE** rappelle que le projet du MGP a été élaboré en tenant compte des projets de maillage des territoires en cours et notamment celui de la tangentielle nord que la SGP ne souhaite en aucun cas « concurrencer ».

**- La tangentielle nord**

Devant la levée de bouclier en faveur d'une réalisation rapide de la tangentielle et devant l'inquiétude exprimée notamment par **Bernard CHARPENTIER**, **Roger OUVARD**, et **Didier GUIVARCH**, de ne jamais « voir » le tronçon Sartrouville, Le Bourget, Noisy-le-Sec qui n'est pas financé à ce jour, **Didier BENSE** rappelle que la SGP n'est pas responsable de la tangentielle mais, qu'elle partage la volonté de voir le territoire maillé dans son intégralité. Il ajoute que M. Huchon, s'adressant au Premier ministre pour affirmer, en novembre, sa volonté d'aller vers une convergence des réseaux, le faisait sous réserve qu'on lui garantisse le financement de certains projets dont celui de la tangentielle phase 2. **Stéphane MENARD**, de RFF, directeur du projet tangentielle nord ajoute quelques éléments factuels. Le premier tronçon est en cours de travaux et sera mis en service fin 2014. Le prolongement est en étude d'avant projet, et c'est à l'issue de cela, en fin d'année, que sera bâtie la convention de financement avec le STIF et les principaux financeurs, tous souhaitant aller au bout du projet. Pour

mettre le débat en perspective, **Anne GELLE** rappelle à cette occasion que la tangentielle existait en 1904 et qu'alors, on reliait Argenteuil à Sartrouville en 14 min !

**- La gare de connexion ?**

En ce qui concerne la gare de Bois Colombes, **Didier BENSE** indique que les arguments sont écoutés et que sa faisabilité sera étudiée ainsi que l'opportunité de son implantation. Il y a en effet peut-être eu là une erreur d'appréciation puisque dès le démarrage du débat public cette question de l'interconnexion manquante au profit du Val d'Oise a été soulevée. Il rappelle cependant que grâce à la ligne J, Argenteuil est à 10 min de Saint-Lazare et donc relativement proche de La Défense, qu'Asnières permet de rejoindre la Défense alors que la tangentielle ouvre vers Le Bourget et la Seine Saint Denis. Le besoin d'interconnexion sera également examiné en prenant en compte les « pertes de temps » occasionnées par cet arrêt supplémentaire pour ceux que le lien avec la ligne verte n'intéresse pas. **Vincent VIER** s'interrogeant, au delà des intérêts d'Argenteuil, sur la pertinence d'une interconnectivité gérée avec une gare à Bécon-les-Bruyères, **Didier BENSE** rappelle que le projet présenté est issue de nombreuses discussions et études et que cette gare, à l'intersection des communes de Courbevoie, Asnières et Bois-Colombes est a priori tout aussi recevable que la gare nouvelle proposée notamment par les Argenteuillais. Sur le fond, ajouter des gares n'est d'ailleurs vraisemblablement pas la solution adéquate - la région ne pourra jamais être aussi densément maillée que Paris intra-muros - et c'est sur la complémentarité des transports qu'il faut jouer. À toutes fins utiles, il rappelle que tous les présidents de conseil généraux de la région sont membres du directoire de la SGP qui tranchera sur le tracé et qu'ils sont naturellement les garants du respect des demandes issues de leurs territoires.

**- D'autres idées : la 13, les trams, le fleuve**

D'autres idées concrètes sont également exprimées. **Chantal COLIN** souhaite que les deux lignes de tramway T2 et T8 soient ramenées vers la gare d'Argenteuil ce qui confirmerait ainsi sa vocation intermodale alors que **Georges MOTHRON**, député, propose un franchissement supplémentaire de la Seine dans le prolongement de la ligne 13 « desaturée ». Il suggère également de s'inspirer du net regain d'intérêt pour le transport fluvial de fret et d'envisager d'utiliser le fleuve pour transporter également les personnes - pourquoi pas jusqu'à La Défense ?

➤ **Le principe du débat public : espoir et frustrations**

**Francis GABOULEAUD** estime primordial que la place soit donnée aux citoyens dans ce projet, l'exercice de démocratie participative devant permettre de peser concrètement sur un projet qui deviendrait ainsi un projet où les personnes se retrouvent en influant sur le tracé, mais aussi en militant pour la manière dont ils veulent vivre, à l'avenir, dans leur région. **Alain LEIKINE** alerte la CPDP sur l'importance du rapport qui sera remis et sur les conséquences éventuellement dramatiques qui pourraient résulter d'un nouvel oubli des enjeux du Val d'Oise. **François LEBLOND** rappelle alors que la loi du 3 juin 2010 a prévu un débat public, qu'il est d'ampleur et enrichi notamment par 200 cahiers d'acteurs, des contributions nombreuses, un site internet consulté 200 000 fois, des centaines de délibérations de conseil municipaux de la région parisienne et que cela sera traduit dans un rapport transmis au MO qui doit en tenir compte dans sa décision finale. Il lui semble que ce dispositif aura permis à la population et aux élus non seulement d'être informés, mais aussi de se faire entendre et de dialoguer. La CPDP aura pour le moins fait ses meilleurs efforts en ce sens. **Jean-Claude CAVARD** ancien enseignant en géographie, félicite d'ailleurs les membres de la CPDP notamment pour la rapidité de la mise en ligne des informations et synthèses des débats et suggère qu'une fois le rapport remis, ce corpus soit versé à la bibliothèque de Beaubourg. Il serait en effet dommage que la richesse informative de tout premier ordre ainsi constituée sur la problématique des transports en région parisienne - fruit de la plus vaste mobilisation jamais vue sur ce sujet en France - soit réservée aux seuls spécialistes.

➤ **Des partis pris théoriques discutables et discutés**

**- La théorie des pôles exclut des territoires à fort potentiel dont le Val d'Oise et plus précisément Argenteuil Bezons.**

**Philippe DOUCET** récuse la théorie d'un développement de la région autour de quelques « pôles » estimant qu'il faut se battre pour le développement de tout le territoire qui bénéficiera à tous les habitants de la région. Ainsi, on doit penser la circulation de banlieue à banlieue dans une logique de densité et non pas égrener simplement de grandes gares éloignées les unes des autres. Les présentations de la SGP insistant sur les « 8 pôles de développement », celle-ci considère donc vraisemblablement que le département n'est pas un pôle de développement estime **Chantal COLIN**. C'est une erreur qui doit être rectifiée. **Didier BENSE** répond que la notion de pôle, et peut-être de « marque Grand Paris », a une vocation de marketing international fort utile au territoire, pour autant, le développement sera évidemment reparti harmonieusement dans toute la région. **Roger OUVRARD** s'inquiète plus généralement pour les banlieues. On a parlé d'un « plan Marshall pour les banlieues », il n'en reste rien alors qu'elles en ont tant besoin !

**- Pourquoi faudrait-il plus de transport ? Une réflexion sur les modes de vie s'impose.**

**Anne GELLE** évoque le cadre de vie et l'environnement. Le transport en commun n'est pas à la hauteur de l'ambition de la ville ; à titre personnel **Chantal COLIN** souhaite que la SGP ne s'arrête pas à la proposition d'infrastructure de transport et aille plus loin dans la conception de l'évolution de la ville et de la métropole. **Michel VAMPOUILLE** s'étonne que dans le cadre de préoccupations de développement durable il n'y ait aucune réflexion sur la prévention. Le projet GP abandonne malheureusement l'idée qu'en Ile-de-France il pourrait y avoir des bassins de vie dans lesquels les équilibres logements/emplois existent, et où il ferait bon vivre. Pourquoi partir du fait que les franciliens veulent faire vite le tour de leur région alors qu'on pourrait plus utilement s'attacher à réduire leurs besoins de se déplacer ? Il évoque également le transport de marchandises qui sature les réseaux et pollue plus que le transport de passagers. **Didier BENSE** entend ces remarques et répond que la SGP partage ces convictions autour de la qualité de vie et la qualité environnementale : elle a réalisé une étude stratégique environnementale qui nourrit les diagnostics, les études et la définition d'indicateurs de suivi ; le fret a été évoqué, mais l'expérience prouve qu'un métro automatique n'est pas une réponse pertinente aux enjeux du fret lourd, même si la diffusion des colis en ville à partir des gares devra faire partie des réflexions des urbanistes ; enfin, l'augmentation des déplacements courts et de proximité est un des enjeux poursuivis et affirmés notamment par la volonté de densifier l'habitat dans les zones d'activité autour des gares. Pour autant, il lui semble qu'on ne peut envisager - ni même que cela soit souhaitable -, l'adéquation parfaite entre l'emploi et les habitants à une échelle communale et estime que les questions de la ville et de l'organisation du territoire sont plus pertinemment portées par les collectivités, l'infrastructure de transport ne pouvant que dynamiser formidablement ces initiatives.

➤ **Le transfert modal : que faire quand la voiture est décidément trop présente ?**

**Jean-Claude CAVARD** rappelle que le territoire est un grand oublié de l'État en matière de transport et qu'une erreur fondamentale a été commise dans les années 70 quand la ville nouvelle de Cergy n'a pas été reliée à la vallée de Montmorency par une infrastructure de transport collectif. Ceci génère aujourd'hui les importants problèmes rencontrés autour de l'A15. **Renée KARCHER**, maire adjointe d'Argenteuil, souligne le manque flagrant d'équipement collectif de la première ville du Val d'Oise, or sans réseau de qualité, le choix entre divers modes de transport n'est pas une réalité. **Xavier PERICAT** souligne l'unanimité, pourtant rare à Argenteuil, des élus de tous bords, et rappelle qu'Argenteuil est une ville de transit routier ce qui est très handicapant. Peut-on imaginer un jour qu'aux portes du MGP des franciliens laissent leur voiture pour circuler, dans la zone du Grand Paris, en commun ? **Anne GELLE** souligne les nuisances - le bruit, l'insécurité, la pollution - subies par les habitants à cause du trafic de camions et de voitures, à toute heure. Elle souhaite que les choix en faveur du transport collectif lourd, complété par des dessertes fines et des parcours cyclables et piétons, soit clairement affirmés. **Abdelkader SLIFI** rappelant qu'il y a 40 000 emplois dans le bassin d'Argenteuil qui sont considérés comme n'étant, pour la moitié d'entre eux, pas desservis par des transports en commun, la situation fait que pour aider les jeunes à avoir accès à l'emploi, on les aide à passer leur permis de conduire. Il n'est pas certain qu'à terme cela soit une bonne manière de faire... La SGP estime ne pas devoir opposer voiture et transport collectif - en particulier parce que dans les zones peu denses, rien ne remplacera la voiture qui pourra d'ailleurs demain être électrique - et participera, comme le précise **Denis MASURE**, notamment par l'intermédiaire des contrats de développement territoriaux, à une réflexion d'ensemble sur les gares et notamment les parcs relais qui favoriseront le report modal. **Didier BENSE** estime quant à lui que les investissements structurants - de l'État ou de la Région - ont globalement été trop rares et que le métro du Grand Paris incarne le fait que si la région s'équipe et rattrape son retard, elle n'oublie pas non plus de préparer son avenir.

➤ **Des projets convergents et les questions financières y afférents**

*Les questions de financement et la crainte de voir un projet assécher les sources de financement des autres sont exprimées à plusieurs reprises.* **Jean-Claude CAVARD** espérant que la dernière réunion commune aux deux débats publics en cours dans la région sera l'occasion de se voir annoncer un compromis entre les projets portés par la Région et l'État, **François LEBLOND** précise que si la CPDP pense avoir contribué à créer le dialogue, juridiquement rien n'oblige les deux MO à s'entendre. **Didier BENSE** ajoute que la volonté d'aboutir à un accord est affirmée de part et d'autre et devrait pouvoir aboutir, car et si le plan de mobilisation de la région est chiffré à 19mds€, la Région et ses partenaires locaux ayant garanti 12mds€, 70% du tracé Arc Express est compatible avec celui du MGP et l'État a, de son côté, garanti 2 mds€ dans les contrats de plan et 1 md€ « complémentaire » spécifiquement fléché pour la modernisation des RER B et D. La visibilité est bonne, l'équation financière correcte et les projets peuvent et doivent donc être lancés le plus vite possible.

**François LEBLOND** clôt la séance précisant que si les débats pourraient évidemment aborder d'autres sujets, leur cœur doit rester le transport et plus précisément le projet du Grand Paris. Il pourra cependant se continuer du internet et au cours des quelques réunions encore à venir.