

14 DECEMBRE 2010

COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE PROXIMITE D'ISSY-LES-MOULINEAUX

Type de réunion :	Réunion de proximité
Date de la réunion :	14 décembre 2010
Lieu de la réunion :	Issy-les-Moulineaux

### *Introduction et rappel du cadre législatif*

**André Santini** maire d'Issy-les-Moulineaux, accueille avec plaisir et intérêt le maître d'ouvrage d'un projet déterminant pour la région et annonce qu'il avancera des propositions au nom de la ville même s'il est par ailleurs Président du Conseil de Surveillance de la Société du Grand Paris (SGP). L'actuel projet propose un tracé sur lequel la discussion est ouverte, mais dont la nécessité se fait sentir depuis plus d'un siècle dans une région souffrant du déséquilibre flagrant entre un centre très/trop dense et une banlieue trop morcelée et mal équipée. La situation en matière de transport est la cause et la conséquence de cela. Il faut donc, comptables pour les générations futures, s'atteler à y remédier et à ne pas laisser passer l'occasion historique de s'appuyer sur l'État qui prend ses responsabilités en proposant ce projet ambitieux.

**Didier Serrat**, membre de la CPDP, rappelle les fondements législatifs du débat public conduit par une autorité neutre et indépendante, la CPDP, qui s'attache à respecter cinq principes fondateurs : la neutralité, l'indépendance, la transparence, l'égalité et l'argumentation. Le site internet qui a reçu plus de 100 000 visites depuis le lancement du débat, reprend l'information fournie par la SGP mais aussi la synthèse des débats, des questions/réponses, avis, contributions et cahiers d'acteurs. La CPDP proposera, après 4 mois de débat public, une synthèse remise au Maître d'ouvrage (MO) pour qu'il en tienne compte dans l'élaboration de son projet définitif.

**François Leblond**, Président de séance et de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris, indique ensuite que des représentants de la SNCF et de RFF pourront compléter les réponses quand elles ne sont pas de la compétence de la SGP.

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

Après la projection d'un film, **Isabelle Rivière** membre du directoire de la SGP, rappelle qu'aujourd'hui à Paris, 63 % des déplacements se font par les transports en commun, taux qui chute à 23 % dès le périphérique passé et à 10 % en grande couronne. Dans le 92, particulièrement bien desservi, ce taux est de 45 %, mais le réseau en étoile – 10 % des utilisateurs du métro passent par Paris pour aller d'une banlieue à une autre, - ne correspond plus aux besoins des alloséquanais. Les déplacements se font alors en voiture et les voiries sont saturées, notamment les quais de Seine jusqu'à La Défense. Le Métro Grand Paris (MGP) assurera les liens entre les banlieues avec un réseau fiable, en souterrain, composé de 3 lignes automatiques, dont 2 en rocade (rouge et verte) et une transversale nord-sud (bleue) desservant une quarantaine de nouvelles gares en correspondance avec le réseau existant. Le métro sera rapide avec une vitesse commerciale de 65 km/h ; aux heures de pointe, un intervalle entre les trains de 75 secondes ; des quais de 120 m équipés de parois vitrées ; des trains pouvant accueillir 1000 personnes. Il sera accessible aux personnes ayant des besoins spécifiques (du fait de leur handicap, de leur âge, de leurs valises...) alors que les gares seront d'un type nouveau, au service des voyageurs, lieu d'échange avec les autres moyens de transport y compris les modes doux et le ferment d'un développement urbain revitalisé. La ligne rouge, avec 12 gares dans les Hauts-de-Seine, assure dans l'ouest du département la liaison avec le pôle financier de La Défense, et dessert finement les bords de Seine, les zones d'activité de Suresnes, St Cloud, Boulogne et d'Issy-les-Moulineaux. La ligne verte, en rocade, relie les aéroports, mais aussi le Parc des expositions de Villepinte, et offre un maillage fort avec les RER et les TGV tout en irriguant le plateau de Saclay et le nord des Hauts-de-Seine. La ligne bleue, prolonge la ligne 14 et relie les trois aéroports en passant par le centre de Paris. Le MGP facilitera les déplacements pour tous, notamment dans les secteurs encore mal desservis aujourd'hui et sera un ballon d'oxygène qui déléstera

le réseau existant. Issy-les-Moulineaux, zone particulièrement bien dotée avec deux gares RER, un métro, un tramway, onze lignes de bus, est, elle aussi, en attente d'un meilleur niveau de service. Les gares faciliteront les communications entre les zones de développement et notamment vers les zones d'emplois des bords de Seine. L'étude environnementale a conduit à proposer un passage en souterrain sur Issy-les-Moulineaux et à déterminer la profondeur du tunnel en tenant compte de la nature du sous-sol. Isabelle Rivière rappelle également l'implication de la ville dans la communauté d'agglomération Grand Paris Seine Ouest (GPSO) qui sera bientôt aussi puissante que la zone de La Défense, son engagement pour le développement économique - en dix ans le nombre d'emplois à Issy a crû de 43% -, le dynamisme de son secteur tertiaire, et les projets innovants envisagés (la ZAC Seguin Rives de Seine, les trois tours du pont d'Issy ou encore le fort numérique). La ville est riche de 70 000 emplois pour 63 000 habitants, et est ainsi un moteur important de l'emploi en Ile-de-France s'appuyant sur une renommée internationale en matière de nouvelles technologies. Les déplacements des Isséens se font pour l'heure majoritairement vers Paris et vers le nord des Hauts-de-Seine. La ligne rouge répond à ces besoins en permettant d'arriver à La Défense en 10 minutes au lieu de 21. Quant à la gare proposée, aux Moulineaux, elle compléterait le maillage actuel en permettant la correspondance avec le T2 et en desservant plusieurs ZAC ; les lignes de bus devront bien sûr être adaptées pour desservir la nouvelle gare. Mais, les élus de la Région ont pointé d'autres territoires de projets, autour de la place Léon Blum ou des éco quartiers au nord de la ville et au Fort d'Issy, mais aussi dans le périmètre de la gare de Clamart. À leur demande, la SGP ouvre donc le débat pour définir le meilleur emplacement possible pour la gare. Isabelle Rivière conclut sur le fait que ce projet ambitieux, d'intérêt national est une troisième génération d'investissements, après le métro et le RER, qu'il nécessitera entre 21 et 23 milliards d'euros selon le tracé retenu, le nombre de gares et les sections aériennes et qu'il sera mis en œuvre à partir de 2013 pour une mise en service définitive en 2023.

#### *Débat avec la salle*

---

*François Leblond propose de donner en priorité la parole aux Isséens.*

➤ **Où mettre la gare et avec quelles lignes s'interconnecter**

*La SGP a proposé une gare aux Moulineaux, mais les élus, associations, habitants, salariés ont d'autres propositions à faire (dans le haut d'Issy, au Val-de-Seine), insistent notamment sur la pertinence d'une gare dans le quartier Léon Blum et proposent même d'implanter deux gares dans le secteur.*

**- une majorité en faveur de Léon Blum**

**André Champeaux**, salarié travaillant dans le quartier d'affaires Val-de-Seine attire l'attention des concepteurs du projet sur les enjeux de l'implantation d'une nouvelle gare dans ce quartier, bassin d'emploi de plus de 15 000 salariés, encore en développement, se voulant de haute qualité environnementale qui souffre d'embouteillages – 30 à 40 % des bilans carbone des entreprises résultent du déplacement de leurs salariés –, et d'une mauvaise desserte des aéroports ! Il milite donc pour un emplacement de la gare proche de Léon Blum. **Arnaud Garbhi** insiste sur les problèmes de circulation qu'il faudra adresser, soutient le prolongement de la ligne 12 vers Léon Blum, une rénovation de la ligne SNCF de Clamart, et globalement la proposition verte d'Arc Express. **Lise Deroche** confirme l'intérêt de la desserte de Léon Blum. **Jacques Primault** précise, contre l'emplacement aux Moulineaux et pour celui de Léon Blum, que l'argument du dénivelé ne peut être valable, car si le RER C est en viaduc, le T2 est en surface. Par ailleurs, on ne peut pas construire aux Moulineaux - et notamment pas de logements - car il n'y a plus de place près des berges alors qu'à Léon Blum c'est possible. Il ajoute que les voisins de Meudon pourraient bénéficier d'un raccordement au réseau par ce biais. **Jean-Michel Maestracci** plaide en faveur de la place Léon Blum avec une extension de la ligne 12 jusqu'à Meudon ne serait-ce que parce que le T2 permet déjà d'aller à La Défense et qu'alors le « super métro » ne ferait que doubler une ligne existante. **Fabrice Poggi**, membre de la SGP, précise que le T2 est saturé alors qu'il est prévu de l'allonger. Il est donc important de le décharger. Si la SGP a des objectifs locaux, ils sont aussi régionaux et elle souhaite participer au désengorgement des transports en commun parisiens. **Marc Bellanger**, avocat, informe la commission que le Barreau de Paris vient de voter en faveur de l'implantation de sa future école à Issy ce qui y

amènerait de nombreux jeunes et intervenants qui, il l'espère, pourront bénéficier de dessertes efficaces et de logements. La place Léon Blum lui semble le meilleur endroit pour la gare.

**- ailleurs à Issy**

**Thierry Freyd**, habitant du nord d'Issy ne voit rien de nouveau pour cette zone. Une gare aux Moulineaux ne prend pas en compte le mouvement des Isséens au quotidien, elle permet de venir à Issy mais ne répond pas aux attentes des habitants. **Nicolas Pourre** propose d'implanter la gare à Issy Val de Seine où il y a le RER et le T2. **Isabelle Rivière** précise alors que le quartier est déjà très bien desservi et qu'il a semblé qu'il y avait d'autres quartiers moins bien desservis.

**- deux gares ?**

**Jacques Primault** revient sur la question du « désert » entre deux gares : pourquoi dans l'est du parcours y a-t-il des distances courtes et pas dans l'ouest ? Pourquoi ne pas faire deux gares, une à Issy et une à Vanves ? **Didier Couval** évoque le relief qui ne facilite pas les trajets est-ouest dans la commune, en bus, à pied ou à vélo ; il faut donc deux gares. **Marc Véron**, Président du directoire de la SGP, rappelle que la décision reviendra au conseil de surveillance, mais au cours du débat, 17 projets de gares additionnelles ont été demandés, or une gare coûte 80 millions d'euros. Pour choisir, une balance sera donc faite entre les coûts et le retour sur investissement. **Bernard Gauducheau**, maire de Vanves, rappelle que les Franciliens s'expriment concomitamment sur deux projets de transport en région parisienne, Arc Express et le Grand Paris (GP). L'équipe municipale a consulté les Vanvéens qui préfèrent nettement le projet GP ; les maires du GPSO, au nom de leurs 300 000 habitants, ont donc exprimé une position commune en faveur de la rocade du GP qui donne un nouvel élan au territoire. Vanves souhaite toutefois la création d'une connexion au sud de la ville qui permettrait de desservir 200 000 habitants et un secteur en pleine mutation en déficit réel de desserte, mais aussi de connecter le réseau à la ligne SNCF Montparnasse Versailles Chantier. La SGP propose de franchir un pas historique en, faveur de l'avenir, il souhaite qu'elle y associe le plus grand nombre. *Au-delà de la gare, diverses possibilités de tracé sont évoquées avec des options qui ne relèvent pas toutes du GP.* **Mireille Majerczy**, directrice de la ligne 12, confirme que l'allongement de ligne 12 dépend du STIF mais qu'elle serait ravie de desservir davantage le territoire. **Philippe Gibeault** évoque Malakoff et Chatillon délaissés par le tracé et milite pour un projet favorisant la mixité et n'étant pas inutilement cher. **Daniel Mouranche**, représentant des usagers GPSO regrette qu'on accroisse les inégalités entre usagers en construisant des gares là où elles sont déjà et que donc ceux qui n'ont rien continueront à ne rien avoir. Par ailleurs, la SGP prévoit-elle d'étudier l'alternative d'un passage de la Seine à Meudon ? **Isabelle Rivière** précise que le MGP ne peut pas tout résoudre, mais que la philosophie est de travailler sur du maillage et donc en effet de se connecter sur le réseau existant. **Jean-Didier Berger** indique à toutes fins utiles que la gare de Vanves Clamart est déjà sur le tracé et qu'il suffirait de décider de s'y arrêter. Ce n'est pas parce que le conseil municipal a émis un avis défavorable au projet du Grand Paris qu'il faut laisser les citoyens de ce territoire au bord de la route !

➤ **À quels objectifs faut-il répondre prioritairement ?**

*Sur le terrain, se superposent des projets perçus comme concurrents ou complémentaires dont les objectifs ne sont visiblement pas concordants et qu'il faudra pourtant concilier.* **Gil Leparmentier** espère en la synthèse des projets de la Région, de la SGP et des architectes ; **Dominique Talbot** ajoute que c'est l'association des projets qui doit conduire à un projet de transport qui désenclaverait les zones notoirement défavorisées, rééquilibrerait l'est et ouest et qui se conjuguerait avec des politiques écologique, de logement et d'urbanisme ambitieuses. **Didier Hervo** rappelle que les pouvoirs publics doivent répondre urgemment aux besoins de la population francilienne et notamment lui permettre de se déplacer dans de bonnes conditions à bas coût. Il ajoute que le GP accentue l'étalement urbain en accentuant la spéculation foncière. **Isabelle Rivière** répond qu'au contraire, en faisant le choix d'un nombre de gare raisonnable et d'un développement concerté, le MGP contribue à réduire l'étalement urbain. Elle confirme que les objectifs du Grand Paris sont bien de désenclaver certains quartiers, de relier les zones d'emplois, de desservir les populations, avec un report modal pour réduire le recours à la voiture. **Joseph Dion** regrette que le projet Arc Express n'ait pu être présenté comme celui du Grand Paris car la Région

évolue dans le sens de la convergence sachant que son projet est moins cher, propose un meilleur équilibre entre les différentes parties de la région parisienne et s'attache à répondre aux besoins les plus urgents de la population. Le GP est pour lui davantage à l'écoute des besoins des entreprises que des salariés et plus orienté vers l'avenir. **François Gouesse** s'inquiétant des projets d'urbanisme induits, **Marc Véron** répond que les communes restent maîtresses du développement local, la loi du 3 juin créant le contrat de développement territorial, une novation juridique qui permet aux communes d'accueil de contracter, si elles le souhaitent, avec l'État et qui prive l'État de toute possibilité d'action solitaire tout comme la SGP ne pourra pas, pratiquement, agir sans les communes au sein du rayon de 400 m autour des gares. Des questions écrites lues par **Laurence Henriot**, membre de la SGP, sont l'occasion d'aborder l'accessibilité, le report modal, ou encore le fret, **Marc Véron** répondant que le MGP ne répondra pas aux problématiques du fret car d'expérience le service est déplorable quand on fait passer plusieurs flux au même endroit et **Isabelle Rivière** précisant que les gares seront d'un nouveau type, ouvertes sur la ville, reliées avec le territoire, facile d'accès par tous modes et construites en concertation avec les citoyens, leurs associations et leurs élus. **Lysiane Alezard** estime que le défi est d'agir contre les inégalités sociales et territoriales et de relever le défi environnemental et rappelle que l'autorité régionale en est un pilote essentiel. **Marc Véron** répond qu'il n'a jamais été question de réduire les prérogatives du STIF mais l'État a pensé que la SGP pourrait apporter un ballon d'oxygène dans une situation où il faut en même temps solder des retards et préparer l'avenir

➤ **La vitesse oui, mais quelle vitesse ?**

**Isabelle Rivière** ayant rappelé que la vitesse d'un réseau attire sur le réseau, **Chrisitan Grezes** suggère de s'intéresser non pas au temps de trajet sur le réseau lui-même, mais bien au temps de trajet « de bout en bout ». A cet égard, un maillage fin peut, surtout dans des zones denses, réduire le temps de déplacement global. **Frank Dilly** propose d'organiser la circulation de trains express et d'omnibus comme cela se fait par exemple à New York. **Marc Véron** répond que c'est cher, car il faut doubler les voies et soutenir qu'on peut choisir de construire un réseau éloigné de Paris, donc long, sur lequel il faut aller vite et avoir un espacement entre gares important pour proposer un niveau de service satisfaisant, ou, comme Arc Express, rester plus proche de Paris ce qui autorise plus d'arrêts. C'est une des questions qu'il faudra trancher dans l'optique de la convergence.

➤ **Le coût, le financement**

**Paul Zubrini** s'intéresse au prix du transport les Hauts-de-Seine qui paient déjà plus que les parisiens ; **Lysiane Alezard** évoque le versement des entreprises qui devrait augmenter puisqu'elles profiteront du MGP et que ce serait préférable que de faire encore payer les Franciliens. **Marc Véron** précise alors que le coût d'un km de métro est le même quelque soit le MO, et que cela doit être distingué du fonctionnement. **Brice Rotschild**, habitant de Clamart, suggère de réfléchir à ne pas gaspiller l'argent à tout va en construisant un tracé souterrain, en n'utilisant pas les infrastructures existantes. **François Leblond** renvoyant au cahier d'acteur des architectes, **Marc Véron** ajoute qu'il faut distinguer les vraies économies des fausses et prendre en compte le long terme. En effet, la réutilisation des infrastructures existantes doit permettre les performances souhaitées, cela pourra donc parfois être étudié, mais, il le rappelle, l'expérience montre l'inefficacité d'un système qui fait passer des flux de natures diverses sur une même voie. Enfin, **Okan Germiyan** évoquant la nouvelle taxe votée par l'Assemblée nationale le 9 décembre alors que le projet est encore en débat, **Marc Véron** précise que la dépense pour le Grand Paris commence dès 2011 pour les études et qu'on n'a encore jamais trouvé de ressources pour un investissement créateur de richesses plus pertinentes que des captations d'origine fiscale à moins de capter une partie de la rente foncière créée par les investissements à long terme. Pour lui, le législateur a pris cette décision pour éviter que la dette ne gonfle et que les frais associés ne viennent grever, à terme, le bilan de cette opération.

**François Leblond** remercie les participants pour ces échanges constructifs et rappelle, avec **Laurence Henriot**, que toutes les questions restantes peuvent être posées par écrit et trouveront réponse sur le site internet de la CPDP.