

24 JANVIER 2011

COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE SYNTHESE TERRITORIALE DE CHATILLON

Type de réunion :	Réunion de synthèse territoriale
Date de la réunion :	24 janvier 2011
Lieu de la réunion :	Châtillon

Introduction et rappel du cadre législatif

Paul Carriot, président de séance et membre de la CPDP, souhaite à tous la bienvenue à cette 53^e réunion de concertation sur le Grand Paris, saluant en particulier la présence de représentants de la RATP, RFF, la SNCF, ainsi que de deux personnes venues de Mayotte. **Jean-Pierre Schosteck**, député-maire de Châtillon, se dit vivement intéressé par ce projet qui va permettre de donner une plus grande cohérence aux transports en commun dans ce « coin de banlieue ». Il félicite la commission du débat public pour l'initiative de cette « décentralisation de la discussion vers les communes », dont il constate, au vu de l'assistance nombreuse de ce soir, qu'elle n'est pas une vaine opportunité. **Joëlle Fodor Eskenazi**, membre de la CPDP, fait alors un point de rappel historique sur la notion de débat public, exercice de démocratie participative mettant en présence la population et une institution porteuse d'un projet ayant une incidence sur son environnement et son quotidien, en l'occurrence la Société du Grand Paris. En 1992, un grand débat sur la politique nationale de transport a eu lieu en France, et se tenait cette même année une conférence de l'ONU au Brésil. La déclaration de Rio de Janeiro a posé pour principe le fait que « le citoyen devait être acteur des grandes décisions susceptibles d'impacter son cadre de vie ». La loi Barnier du 2 février 1995 crée alors la commission nationale du débat public, ou CNDP, une institution unique au monde. Puis, en 1998, l'ONU signe la convention Aarhus aux Pays-Bas sur « le droit à l'information du public », transposée en France dans une nouvelle loi promulguée le 27 février 2002 sur « la démocratie de proximité », faisant de la commission précitée une « autorité administrative indépendante ». La loi du 3 juin 2010, qui crée la SGP, amène en outre un certain nombre de dispositions spécifiques pour l'organisation de cette consultation : les échanges devront porter sur les opportunités liées au projet, ses objectifs et caractéristiques. Le spectre est donc large, et tous sont invités à prendre la parole, dans le respect des cinq grands principes suivants : la neutralité, l'indépendance, l'équivalence, la transparence et l'argumentation ; l'objectif étant ici d'informer et d'entendre la population et, ce faisant, d'éclairer le maître d'ouvrage par de nouveaux éléments d'appréciation qui lui permettront d'ajuster son projet au plus près des besoins exprimés.

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

Après la projection d'un film, **Isabelle Rivière**, représentant le maître d'ouvrage (MO), présente les principales caractéristiques du métro Grand Paris dont l'enjeu principal est de rétablir l'équité de l'offre de transports en commun entre Paris intra-muros et la banlieue. En effet, 63 % des déplacements internes à Paris sont effectués par ce biais, taux qui chute à 23 % au-delà du périphérique en petite couronne, et 10 % en grande couronne. En zone dense, le département des Hauts-de-Seine est globalement bien desservi (45 % des déplacements s'y font en transports en commun) ; toutefois, la situation peut être améliorée, car l'on y trouve encore des voiries très saturées (la RD 906, le périphérique, l'accès à l'A6 ou encore la RN 20). La traditionnelle structuration en étoile autour de la capitale rend les trajets de banlieue à banlieue difficiles (80 % d'entre eux s'effectuent en voiture) et contribue de plus à saturer les réseaux existants. Le Grand Paris se propose de soulager ce phénomène en apportant une réponse globale, *i.e.* en créant de nouvelles liaisons performantes qui répondent à la fois aux besoins immédiats des usagers (qui utiliseront ce réseau pour leurs trajets bureau-domicile, leurs études, loisirs, démarches de la vie quotidienne), à ceux des entreprises (qui ont également besoin d'un réseau performant, facteur de croissance pour elles), mais aussi aux enjeux de développement économique des territoires. Les études de trafic montrent qu'à sa mise en service, ce réseau accueillera 2 millions de voyageurs par jour (soit 3 fois le trafic du RER A), et 3 millions à 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), à sa vitesse commerciale de 65 km/h et à une fréquence optimale (85 secondes entre deux trains aux heures de pointe), qu'aux caractéristiques des gares, conçues comme des lieux d'échanges intermodaux, proposant toutes sortes d'équipements publics, véritables « repères urbains » au service des voyageurs et contribuant au développement des villes, en concertation avec les élus locaux.

Le Grand Paris, c'est donc un réseau « bouclé » de 155 km de voies nouvelles, constitué de 3 lignes :

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

- La ligne rouge, première ligne de rocade, compte 60 km et 23 gares dont 12 dans les Hauts-de-Seine. Elle répond principalement au besoin de déplacement de banlieue à banlieue et est une « évidence », pour les déplacements des Hauts-séquanais. Elle accueillera 800 000 voyageurs par jour dès sa mise en service. Elle est en connexion avec 4 terminus de lignes de métro (1, 4, 9 et 13), 2 lignes du réseau Transilien (L et U), le tramway T2 / Val-de-Seine et le futur tramway T6 (Châtillon <-> Viroflay). À l'ouest, elle assure la connexion avec La Défense ; à l'est, elle permet d'accéder au bassin d'emploi du Bourget et, par le jeu des correspondances, à ceux de Roissy et de Marne-la-Vallée ; au sud/sud-est, dans le Val-de-Marne, elle reprend le tracé d'Orbival (depuis Bagneux jusqu'à Villiers-sur-Marne). Un zoom sur la portion sud-ouest de cette ligne permet de constater qu'elle offre des distances courtes entre les gares – de 2 km en moyenne – et accompagnera efficacement le développement des territoires concernés. L'attractivité des bassins d'emploi et de vie du sud des Hauts-de-Seine et de La Défense (1^{er} quartier d'affaires européen) s'en trouvera stimulée. Lors de la récente réunion publique de Boulogne-Billancourt, la préférence s'est notamment portée sur le tracé de référence proposant une gare à Pont-de-Sèvres (en connexion avec la gare routière, le métro 9 et le T2), avec demande d'une liaison vers l'Île Seguin (plutôt qu'une gare sur cette île).
- La ligne bleue est longue de 50 km, dont 9 km correspondant à l'actuelle ligne 14. Elle compte 22 gares, dont 13 nouvelles, relie les aéroports, mais aussi les gares de Lyon, Bercy et les futures gares TGV de Saint-Denis Pleyel et Orly, confortant ainsi la dimension internationale de la région capitale.
- Enfin, la ligne verte est la deuxième ligne de rocade, longue de 75 km et comptant 16 gares. Elle crée une nouvelle liaison avec les plateformes aéroportuaires de Roissy et Orly, desservant successivement : le parc des expositions de Villepinte, Le Bourget, Le Blanc-Mesnil, Saint-Denis, Gennevilliers, Nanterre, La Défense, Rueil-Malmaison ; à l'ouest, elle 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 et de recherche d'envergure internationale), puis une connexion au pôle de Massy (RER B, RER C et gare TGV), et enfin d'Orly (où est attendue la future gare TGV).

Le Grand Paris va améliorer les déplacements, soutenir la croissance économique des territoires et contribuer au développement durable (une évaluation stratégique environnementale a été réalisée dès la conception amont du projet, et les profondeurs des tunnels ont été définies en conséquence). C'est la mise en cohérence de ces trois aspects qui fait la force du projet.

Grâce à la pertinence du maillage proposé, les gains de temps seront importants pour les usagers, en particulier pour les Hauts-séquanais qui, bien que bénéficiant d'un réseau d'ores et déjà très complet, attendent davantage de qualité et de régularité. Un exemple significatif depuis Châtillon-Montrouge : le Pont-de-Sèvres sera à 6 minutes, contre 44 minutes actuellement !

La « désaturation » des lignes actuelles sera également significative, amenant plus de confort et de régularité pour tous, avec une baisse moyenne de 10 à 15 % du trafic (de l'ordre 15 % sur le RER A, 25 % sur la ligne 13, ou encore 30 % sur la portion centrale du RER B aux heures de pointe).

La SGP a identifié 9 territoires de développement. À proximité immédiate de la communauté d'agglomération Sud-de-Seine, à la charnière des territoires de Bagneux, Malakoff, Fontenay-aux-Roses et Clamart, la communauté de communes de Châtillon-Montrouge, créée en décembre 2007, regroupe près de 80 000 habitants, est investie de missions liées à l'aménagement de l'espace, au développement économique, mais agit aussi dans des domaines qui touchent à l'environnement, aux équipements collectifs, aux transports... De par sa position géographique et la présence de nombreux groupes pharmaceutiques, elle fait partie intégrante de la vallée scientifique de la Bièvre, un territoire ayant une forte identité dans le domaine de la santé et des biotechnologies, en interaction avec les hôpitaux sud-parisiens (Henri-Mondor à Créteil, Villejuif-IGR...) et le pôle de Saclay. Aujourd'hui, ces secteurs demeurent mal reliés entre eux. Le Grand Paris va les rapprocher.

Montrouge est une ville en pleine mutation. L'imprimerie traditionnelle a cédé la place à de grands sièges sociaux (*Pfizer, Cadbury, Sanofi-Aventis, Omega pharma*, etc.), 60 % des sociétés qui y sont implantées appartiennent désormais au secteur tertiaire (et 7,8 % à l'industrie).

Châtillon souhaite quant à elle développer ses capacités d'accueil de nouveaux logements et bureaux, diversifier son parc locatif, construire des logements sociaux... Les activités de services y dominent également (71,5 %). On y a dénombré 173 créations d'entreprises en 2008, dont 86,2 % dans le tertiaire. *Accenture, Axa assistance, la SNCF, Siemens* y sont installées. 75 % de la population active châtilonnaise travaillent en dehors de la ville. La gare de la ligne rouge Châtillon-Montrouge est un atout majeur pour les riverains et ces secteurs qui bénéficient déjà d'un réseau de transports en commun attractif et dense, que la SGP vient en l'occurrence compléter efficacement par « la rocade manquante ». Cette nouvelle station va en effet permettre la mise en réseau de toute l'agglomération, renforçant la complémentarité avec les modes existants et augmentant son attractivité globale.

Enfin, en termes de mise en œuvre, 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. Les mises en service s'échelonnent entre 2018 et 2023.

Débat avec la salle

➤ **Le financement des travaux / les coûts et modalités d'exploitation**

Le premier intervenant a d'emblée questionné le MO sur le financement du projet. D'autres commentaires s'en sont suivis, notamment quant au coût exorbitant de l'infrastructure proposée, sa rentabilité, la légitimité même de la solution proposée au vu du budget annoncé. Marc Véron, président du directoire de la SGP, indique que l'investissement initial relève de l'entière responsabilité de la SGP. Si l'on s'en tient au schéma originel présenté – i.e. sans tenir compte d'éventuels ajouts de gares (80 M€ en moyenne pour une gare) ni de kilomètres de tracé supplémentaires (100 M€ pour tout km additionnel) –, les ressources prévues couvrent le budget de 21 à 23 milliards. Elles consistent en un apport de l'État de 4 Mds€, des ressources fiscales votées dans le cadre de la loi de finances rectificative 2010 et de la loi de finances 2011 qui généreront 6,5 Mds€ d'ici à l'horizon 2025 ; le reste sera financé par l'emprunt de longue durée (sur 40 ans) que la SGP devra – seule – rembourser, grâce aux moyens suivants : mesures fiscales et recettes commerciales liées à l'exploitation du réseau et des gares.

Le MO insiste sur le fait qu'il faut relativiser le coût global d'un investissement portant sur deux générations au moins. L'unité de compte en matière d'investissements lourds dans le bassin parisien, telle que discutée généralement avec les banquiers internationaux, est plus souvent la centaine de milliards d'euros ! Quant à la rentabilité du projet, le MO ne peut s'avancer, les experts sont effet partagés sur les projections chiffrées ; mais l'on peut tabler sur un retour de facteur 3 au minimum. Quant aux coûts d'exploitation, l'on peut se référer sur ce point au site internet, mais il est vrai que la méthode n'a pas été optimale en la matière ; il aurait fallu avoir une grille complète et comparative, ligne par ligne, qui aurait permis de fournir des réponses argumentées. Pour mémoire, l'exploitation du réseau à terme se fera suivant un schéma quadripartite (SGP propriétaire des infrastructures, RATP gestionnaire, STIF autorité organisatrice, enfin un exploitant désigné par appel d'offres).

➤ **Des chiffres et partis-pris contestés, un projet de « prestige » qui sacrifie l'urgence ? La ligne verte et le plateau de Saclay en premier visés Grand Paris vs Arc Express**

Un intervenant conteste les chiffres de création d'emplois annoncés par la SGP : 800 000 à 1,2 M, alors que l'institut d'aménagement de l'Ile-de-France parle de 300 000 au maximum, soit 3 à 4 fois moins. Plus globalement, certains déplorent une opération « prestige » – ils en veulent pour preuve le tracé de la ligne verte par Saclay – qui soutient peut-être le développement économique, mais ne tient pas assez compte des besoins urgents des Franciliens. Plusieurs personnes ont regretté que la réunion de ce soir ne soit pas un débat contradictoire avec Arc Express ; une intervenante demande d'ailleurs au MO de mettre en avant les avantages du Grand Paris par rapport au projet du STIF.

*À propos de Saclay, le MO rappelle que le débat qui s'est tenu à Gif-sur-Yvette est venu confirmer la nécessité d'une meilleure desserte, aujourd'hui essentiellement le fait de compagnies de bus privées ! La proposition de la SGP n'est pas ici pure fantaisie ni une réponse à quelques privilégiés, elle est basée sur des perspectives de développement bien réelles : à l'horizon 2025, sont attendus quelque 80 000 étudiants sur ce secteur ! Le Grand Paris vise à mettre en cohérence les projets futurs, aménagements et décisions d'urbanisme avec les moyens de transport disponibles localement. En outre, la ligne verte va contribuer à « désaturer » le RER B. Et elle ne concerne pas les seuls habitants du plateau de Saclay, mais aussi Orly, Massy, Saint-Quentin ou encore Versailles, soit plus de 300 000 Franciliens au total. Son trafic attendu à l'ouverture est celui de l'actuelle ligne 10 à Paris. Quant au reproche plus global sur le fait que le Grand Paris néglige les besoins de rénovation des réseaux actuels, les discussions récentes entre l'État et la Région doivent rassurer tous ceux qui s'inquiètent. Les parties se sont en effet mises d'accord sur une enveloppe de l'ordre de 11,9 Mds€ pour la modernisation des installations existantes dans les 15 ans à venir (39 lignes de projet ont été listées). En aucun cas le projet Grand Paris viendra retarder ni ponctionner ces enjeux de traitement de l'urgence en matière de transports en Ile-de-France, dûment inscrits au « plan de mobilisation ». La SGP propose ici un investissement complémentaire et non « contradictoire » – **Marc Véron** récuse ce terme –, pour les 50 à 100 ans à venir, qui tient compte des évolutions de trafic attendues (la croissance d'utilisation des transports dans la région ne cesse de progresser chaque année, de manière exponentielle), soulagera Paris (malheureusement élue ville la plus engorgée d'Europe par Eurostat) et offrira notamment un rééquilibrage Est-Ouest très attendu des habitants comme des entreprises, pour pouvoir élire domicile plus librement et efficacement en Ile-de-France. On ne peut nier non plus les enjeux de compétitivité internationale bien réels, pris en compte par le Grand Paris, nullement pour des questions de prestige, mais pour stimuler l'attractivité de la région parisienne et de*

la France dans le monde (d'où l'importance de connecter les aéroports entre eux, et mieux encore, les plates-formes aéroportuaires qui sont de très importants pôles d'emplois).

Enfin, quant aux arguments du Grand Paris par rapport à Arc Express, l'exercice est délicat à ce stade du débat où l'on s'oriente vers une synthèse des tracés, répond le MO ; mais l'on peut avancer que la SGP – outre le fait qu'elle propose un projet dont l'état d'esprit général est différent – a un avantage temporel, puisque son réseau est bouclé d'emblée, tandis qu'Arc Express n'a soumis au débat public que les portions sud et nord à ce jour. Le Grand Paris est donc potentiellement opérationnel plus vite.

➤ **Modernisation de l'existant : zoom sur la ligne 13**

*La présence du directeur de cette ligne, particulièrement chargée, a permis de rassurer les usagers. Elle est en effet une priorité pour la RATP, indique **Bruno Dumontet**, et fait l'objet d'investissements importants actuellement : 250 000 € ont été mobilisés pour renouveler les équipements, mettre en place des portes-palières, un PCC centralisé, moderniser la signalisation. Autant d'éléments qui permettent de gagner en fluidité. L'on se bat « à coup de secondes » sur cette ligne qui accueille 550 000 voyageurs par jour. À moyen terme, le prolongement de la ligne 14 viendra de plus soulager le trafic, de 25 % environ. La ligne verte offrira aussi un « barreau complémentaire », pour tous ceux qui, venus du Nord, passent nécessairement par Saint-Lazare pour rallier La Défense.*

➤ **À propos de La Défense et de l'interconnexion avec les Lignes à Grande Vitesse**

Des réflexions communes entre la SGP, RFF, la SNCF et la RATP restent à mener pour bâtir, à La Défense, un hub efficace et d'envergure mondiale, site sur lequel des questions se sont posées. Le MO précise que le choix fait sur ce secteur est de proposer deux gares, l'une dans le « cœur Défense », et l'autre plus à l'ouest, dans le secteur de Nanterre Les Groues ; deux pôles aux fonctionnalités différentes, mais possédant tous deux un fort potentiel de croissance des emplois. C'est aussi aux Groues qu'il est suggéré d'établir, à terme, la connexion avec la nouvelle gare TGV.

*Plusieurs interventions ont en effet eu trait à la cohérence du Grand Paris avec les LGV. Au moment de concevoir une infrastructure si importante, il est bon de s'assurer qu'elle profite non seulement aux Franciliens, mais à la France tout entière de par sa logique de connexion aux gares TGV. Or, certains ont l'impression que cette partie du dossier est improvisée. **Marc Véron** indique qu'il y a là un problème de non-concomitance des dossiers, vu les délais à respecter par la SGP fixés par la loi du 3 juin. RFF n'a pas la capacité de saisir la CNDP sur l'ensemble des projets de nouvelles gares franciliennes TGV, mais une consultation publique est toutefois d'ores et déjà lancée sur l'interconnexion Sud entre les lignes Est et Ouest dans le secteur d'Orly. Sur ce pôle, il n'y a pas d'inquiétude à avoir quant au fait que l'on aboutira à une convergence et une intermodalité bien pensée entre l'avion, le train, la voiture et le métro, sans rupture de charge. Sur La Défense, comme déjà précisé et comme suite à l'intervention de Nicolas Sarkozy du 29 avril dernier relative au futur TGV-Normandie, des études intégrées sont en cours entre différents acteurs et modes concernés. Quant à la future gare Pleyel, elle soulagerait grandement les gares du Nord et de l'Est, très saturées.*

➤ **Emplacement et aménagement des gares sur le secteur**

Plusieurs interventions ont concerné l'emplacement de la gare de Châtillon-Montrouge ainsi que les aménagements alentour. Devant les reproches entendus précédemment, un riverain tient notamment à signifier sa grande satisfaction quant à la solution proposée et espère bien que les représentants de la SGP quitteront cette réunion, convaincus que les Châtillonnais soutiennent ce projet qui crée un « deuxième centre-ville » ; soutien que confirme le maire de la commune ! Des solutions alternatives ou complémentaires peuvent-elles être cependant envisagées, notamment une gare intermédiaire sur la ligne rouge entre Châtillon et Issy, à Clamart, en connexion avec le Transilien N ? Ou encore, ne faudrait-il pas plutôt implanter la nouvelle gare au niveau du rond-point du 8 mai 1945, vu la configuration urbaine très étriquée au terminus de la ligne 13 ? Enfin, des parkings sont-ils prévus ?

Le MO rappelle que le Grand Paris ne pourra tout couvrir, d'abord pour des raisons budgétaires. Les critères principaux retenus pour le positionnement des gares ont été la densité de population, les enjeux de développement urbain et la logique de maillage avec les lignes existantes. Aussi, il a paru opportun de proposer une gare à la jonction de la ligne 13 – d'où démarrera le T6 vers Viroflay – ; ne pas se connecter à cette « terminaison nerveuse » serait une lourde erreur. C'est le réseau de surface qui jouera le rôle de desserte locale complémentaire (notamment, ici, le bus 394) ; la SGP pourra faire des propositions en la matière pour s'assurer de la cohérence du schéma global, suivant un objectif de rationalisation. Les lignes de bus ne seront pas supprimées (sauf à être doublées par un tramway). Le MO a en tout cas pris bonne note de la demande d'une gare à Clamart (20 demandes de nouvelles gares ont été enregistrées à ce jour sur le tracé du Grand Paris). Il est vrai qu'une station sur cet « éco-quartier » se justifierait vu sa densité, ses perspectives de développement et la possibilité de se raccorder au RER C et au Transilien N. Mais il ne faut pas oublier l'enjeu de report modal (400 000 à 500 000 voitures en moins en circulation en Ile-de-France est un des bénéfices attendus, en termes écologiques et de « désaturation ») qui implique une certaine rapidité, donc un nombre limité d'arrêts. Le MO évoque aussi le projet en cours sur la ZAC Victor Hugo à Bagneux, en concertation avec la

commune de Montrouge, le STIF et la RATP (plus précisément les équipes du prolongement de la ligne 4, prévu pour 2012 jusqu'à mairie de Montrouge, puis 2018 jusqu'à Bagneux Henri Barbusse) où le but est également d'organiser un pôle multimodal efficace.

Enfin, quant aux parkings-relais ou de rabattement, ils seront prévus à chaque fois que nécessaire. Mais dans le cas présent, au vu des caractéristiques du tissu urbain, ce n'est guère pertinent ; ce qui n'empêchera pas d'assurer une bonne interface avec la voiture (*Autolib'* ou véhicules particuliers), mais aussi avec les modes doux que sont la marche à pied et le vélo (on ne pourra pas embarquer les vélos à bord des trains, mais des parkings seront prévus ; et pour mémoire, *Vélib'* est déjà présent sur le secteur).

➤ **Bilan environnemental et enjeux d'urbanisme**

Un intervenant s'étonne que le projet Grand Paris soit apparu tardivement, « ex-nihilo », alors que des études étaient déjà en cours qui plaçaient l'urbanisme et les préoccupations fondamentales de gestion de la ville au départ de la démarche, et non l'infrastructure de transport comme vecteur de développement urbain ; l'occasion de questionner la SGP sur le bilan environnemental lié au projet...

Le MO est fier de rappeler que pour la première fois dans ce type de projet, une étude biologique et environnementale très complète a précédé le lancement du débat public. Il a été fait appel à un groupement international qui a procédé en deux temps : une photographie de l'existant, puis une projection des incidences du projet. Précieux outil d'aide à la décision, cette étude est notamment venue infirmer quelques idées entendues en avril 2009 à la Cité de l'architecture (ex. : le tracé aérien à travers des zones Natura 2000 est tout simplement impossible, en vertu des législations française comme européenne). Cette enquête initiale sera complétée par des études d'impact encore plus précises le moment venu. Les questions géologiques font pleinement partie des aspects abordés, et à cet égard, le MO rassure sur les questions de réseaux d'eau et/ou risques d'éboulements évoqués par un riverain : les tunnels seront creusés à 23 m 60 sous Châtillon-Montrouge et passeront sous les grands axes routiers et non pas sous des immeubles, pour éviter d'avoir à consolider les galeries ou renforcer des fondations à terme. Plus généralement, le MO déclare qu'il n'y a pas d'opposition majeure entre les travaux d'architectes et ceux de la SGP. Il a été décidé de placer le réseau de transport à l'origine d'une telle stratégie de développement d'envergure de notre métropole, dans la perspective d'accélérer le processus de travail et de se doter de moyens nouveaux d'agir. Au titre de ces nouveaux outils, l'on peut citer – au-delà de la création même de la SGP par la loi du 3 juin 2010 –, la mise en place de contrats de développement territoriaux qui seront conclus entre les élus locaux et le Préfet de Région. Tous les aspects de la vie urbaine pourront être abordés dans ces CDT, dont la SGP n'est pas partie prenante. S'agissant des emprises foncières autour des gares, ce sont donc à la fois le droit commun d'urbanisme et ces nouvelles modalités qui s'appliqueront. L'on assiste d'ailleurs d'ores et déjà à des avant-projets d'urbanisme exemplaires dans certains secteurs, par exemple au Bourget, où 6 communes se sont mises à l'œuvre pour penser la croissance de leur territoire. Le MO est donc confiant quant au fait que les acteurs locaux, associations, etc. se mettront autour de la table pour élaborer, ensemble, les meilleurs projets de développement possible.

➤ **Divers**

- Quid du fret ? Ou encore d'un service H24 ? *Se plaçant dans une perspective de développement durable, un intervenant demande si le réseau proposé sera aussi un moyen de transporter des marchandises.* **Le MO** répond qu'il s'agit là d'un sujet épineux. Il faudrait prévoir des plateformes spécifiques de chargement/déchargement du petit fret, mais en outre, vu les fréquences de trains annoncées en journée (85 sec. aux heures de pointe et 7 min. aux heures creuses), utiliser les voies de nuit, ce qui réduirait les nécessaires plages de maintenance. Il y a donc de sérieux obstacles à cette proposition, pourtant pertinente dans l'absolu. Quant à l'hypothèse d'un service 24H/24, le MO indique que la réponse est ici politique. Ceci serait à prévoir très en amont, mais pose des questions délicates en terme de maintenance, de modèle économique (il faut doubler les voies) et de sécurité ; a priori, l'on s'oriente davantage vers des réponses ponctuelles à des besoins spécifiques, du type extension de la durée de service les vendredis et samedis soirs.

- Quid des choix techniques ? Pourquoi ne pas proposer une boucle complète, sans rupture de charge ? Pourquoi ne pas prévoir des express et des omnibus sur les tracés, à l'instar du métro de New York ? **Le MO** précise d'abord que le choix entre pneumatique et solution ferrée n'a pas encore été tranché. Il le sera au moment de la passation des appels d'offres pour la réalisation de l'infrastructure ; la pertinence technique des propositions sera alors appréciée. Quant à l'idée d'une boucle totale autour de Paris, il ne faut pas renouveler l'erreur conceptuelle des RER dans les années 70, à savoir « pas de capacité de retournement » ! Sur un trajet total de 155 km, il est au contraire nécessaire de prévoir des « ruptures ». Mais elles seront conçues pour être minimales et rapides ; par exemple au croisement des lignes rouge et verte à La Défense où l'idée est de proposer un changement « de quai à quai ».

- Peut-on apporter aux Franciliens des garanties sur les délais de réalisation annoncés ?

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

- **Le MO** ne peut malheureusement satisfaire cette demande, mais assure qu'il n'y aura de toute façon pas de session de rattrapage. La loi du 3 juin a fixé des dates butoir. Reste à faire confiance à l'intelligence et au sens commun de toutes les parties prenantes, et à espérer que l'on ne s'enferme pas dans des spirales politiques. L'on a besoin d'un « maximum de complicité » entre État, Région et collectivités.

Joëlle Fodor Eskenazi conclut en citant quelques chiffres qui témoignent de la très forte mobilisation autour de ce débat public sur le Grand Paris ; depuis le 1^{er} septembre dernier, le site internet a vu 144 986 visites, 717 questions (dont 527 ont déjà reçu réponse), 405 avis, 74 contributions, 137 avis « loi du 3 juin » émis par des collectivités ; à quoi s'ajoutent 234 cahiers d'acteurs (dont 80 en commun avec Arc Express).

Paul Carriot remercie finalement tous les participants à cette réunion constructive et clôt la séance.