



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

direction  
régionale de  
l'Équipement  
Île de France



division des  
Infrastructures  
et des Transports  
groupe Études et  
Stratégies des  
Transports

---

## Comité technique

### Etude sur les déplacements entre le cœur de la Seine-Saint-Denis et Marne-la-Vallée

Troisième réunion  
Vendredi 9 juillet 2004

Diffusion : voir liste de diffusion

Lors du comité de pilotage du 16 juillet 2003, le Préfet de la région Île-de-France a demandé à la Direction régionale de l'équipement de l'Île-de-France d'animer un Comité Technique constitué des représentants de l'État et des collectivités locales – communes et établissements publics intercommunaux, conseils généraux et conseil régional. Le Comité Technique a en charge, dans une première étape, de conduire les études nécessaires pour élaborer un catalogue « sans tabou » de scénarios d'aménagement et dans une deuxième étape, de conduire l'évaluation de ces scénarios.

La phase d'élaboration du catalogue de solutions étant terminée, cette troisième réunion du Comité Technique avait pour objet de faire un bilan de la première étape et de proposer une méthodologie pour la seconde phase d'évaluation qui débutera suite au Comité de Pilotage prévu en septembre - octobre 2004.

Le compte rendu de la seconde réunion du Comité Technique du 8 avril 2004 a fait l'objet d'une correction à la demande de M. A. Divry pour le Conseil Général de Seine et Marne. La page corrigée (p.4) a été remise en séance. Aucune autre remarque n'ayant été exprimée par les participants, le compte rendu corrigé a donc été validé.

---

## Récapitulatif des réunions publiques

Yves Geffrin, pour la DREIF, rappelle que quatre réunions publiques, de forme assez variable, ont eu lieu jusqu'alors :

- Réunion publique à Neuilly-Plaisance le 26 mai
- Réunion à Champs-sur-Marne le 11 juin
- Réunion des associations à l'Hôtel du département de Seine St Denis le 17 juin
- Réunion publique à Gournay-sur-Marne le 22 juin

Ces réunions ont été organisées en réponse aux sollicitations reçues.

De nombreuses associations ont alors fait part de leurs commentaires sous forme écrite à la DREIF. Une copie de ces courriers a été remise en séance.

Yves Geffrin demande si d'autres collectivités souhaitent elles aussi organiser de telles rencontres sur leur territoire pour les populations concernées.

Messieurs Calmejane, Pajon et Woclgroth pour les communes de Villemomble, Noisy-le-Grand et Neuilly-sur-Marne respectivement sont intéressés. Ces réunions devront être organisées assez tôt en septembre 2004 pour permettre un intervalle de maturation suffisant avant le Comité de Pilotage qui pourrait dans ce cas avoir lieu fin septembre - début octobre 2004.

Toutes demandes relatives à l'organisation de réunions publiques devront être adressées à la DREIF ou à la DDE de Seine St Denis.

## État d'avancement de la démarche

---

Yves Geffrin laisse alors la parole à Julie Raffailac de la DREIF pour présenter le bilan de la première phase d'étude désormais terminée et l'organisation proposée pour la seconde phase d'évaluation à lancer.

Une copie de la présentation a été remise aux participants en séance.

### *État d'avancement*

Julie Raffailac rappelle que la démarche a été lancée en Comité de Pilotage de juillet 2003 au cours duquel un diagnostic de la mobilité sur le secteur d'étude avait été présenté. Afin d'assurer une bonne compréhension et le partage de ce diagnostic, une nouvelle présentation et/ou diffusion du document peuvent être effectuées à la demande des membres du Comité.

De septembre 2003 à juillet 2004, le Comité Technique a travaillé à l'élaboration du catalogue de solutions « sans tabou ». Un document de synthèse a été rédigé par le Bureau d'études suite aux interviews menés auprès des acteurs locaux. Ce document a ensuite été diffusé et présenté lors de réunions publiques, dont une réunion à l'intention des associations du secteur d'étude exclusivement.

La réunion du Comité de Pilotage de septembre-octobre 2004 sera l'occasion de valider cette première phase d'étude et de lancer l'évaluation.

### *Bilan de la première phase*

Le catalogue élaboré propose des solutions diversifiées en termes de mode, de type, d'impact n'ayant pas toutes la même consistance (solutions autoroutières et de développement urbain par exemple). Parmi les enjeux et les contraintes identifiés pour chacune de ces solutions, certains éléments dépassent le cadre des questions de transport. Chacune des solutions répond partiellement à l'ensemble de ces enjeux et certaines solutions s'excluent mutuellement. C'est pourquoi des ensembles de solutions compatibles devront être construits pour couvrir au mieux les différents enjeux existants.

### *Méthodologie proposée pour la seconde phase*

La DREIF propose de retenir un prestataire en charge de l'organisation de l'évaluation et des experts techniques sous sa responsabilité. Un appel d'offre sera lancé à la fin de l'été sur la base d'un cahier des charges ouvert. Le Comité de Pilotage de septembre 2004 aura vocation à choisir le prestataire et finaliser/compléter le cahier des charges le cas échéant.

Les points fondamentaux de l'évaluation consisteront à étudier :

- La faisabilité technique et financière des solutions

- Les intérêts des solutions par rapport aux enjeux et aux besoins (identifiés dans le catalogue et le diagnostic de la mobilité)
  - Les impacts positifs et négatifs des solutions
- L'évaluation devra permettre de construire des scénarios réalistes, combinaisons de solutions compatibles.

La DREIF affirme la nécessité de maintenir une démarche ouverte et d'assurer la transparence des résultats au cours de cette seconde phase de l'étude.

Enfin, une liste de critères d'évaluation est proposée. Elle comprend les éléments suivants : évaluation de la faisabilité (contraintes topographique, géologique, hydrologique, environnementale, réglementaire, foncière... et d'exploitation des réseaux), évaluation financière, évaluation des flux de déplacements, impacts environnementaux (bruit, air, eau, faune et flore), insertion urbaine et paysagère, sécurité, opportunités d'aménagement (impact sur l'emploi et l'habitat, activités économiques, corrélation avec les projets de territoire à plus ou moins long terme, maîtrise d'ouvrage), fonctionnement du système de transport... cette liste n'est évidemment pas exhaustive et pourra être complétée sur proposition des membres du Comité de Pilotage.

## Remarques sur la méthodologie proposée

---

M. Guillaume, pour la ville de Champs-sur-Marne et le SAN du Val Maubuée, a compris la démarche : la réflexion est lancée mais l'avancement reste décevant. Il souligne que les communes ont réfléchi indépendamment faisant donc émerger des contradictions. Le catalogue actuel présente les solutions de façon parcellaire alors que celles-ci sont imbriquées. Cette fausse mise en cohérence ne résoudra pas les problèmes des communes, qui eux risquent de durer. Et finalement les élus n'auront pas le dernier mot.

Yves Geffrin, pour la DREIF, confirme que le choix final ne lui appartient pas. La démarche telle qu'elle a été conçue consistait à définir un catalogue de solutions (les briques à combiner) avant l'évaluation qui sera justement l'occasion d'une mise en cohérence. Il s'agit désormais d'y veiller sur le plan technique.

Pierre Verdeaux, pour la DDE de Seine St Denis, propose d'organiser des sous-groupes de réflexion à différentes échelles intercommunales pour étudier les logiques et projets qui leur sont propres.

Yves Geffrin suggère que cette idée soit intégrée au cahier des charges de la phase d'évaluation.

M. Pajon, député maire de Noisy-le-Grand, s'inquiète de la pondération des critères proposés qui pourra permettre de « faire passer » le scénario désiré. Or la population de Noisy-le-Grand est très concernée par les nuisances induites. Le dossier est présenté sous couvert d'objectivité mais la décision finale se fera selon le critère financier. L'évaluation multicritères servira la cause d'une décision déjà établie.

Yves Geffrin rappelle que les critères présentés n'étaient pas hiérarchisés. Il ne s'agit pas non plus de faire une somme de critères (positifs et/ou négatifs).

M. Fourneuf, maire adjoint de Bry-sur-Marne, rappelle que les communes du secteur d'étude sont victimes de l'absence de décision et de la saturation engendrée notamment par la configuration en entonnoir des autoroutes environnantes et le dysfonctionnement du pont de Nogent.

M. Calmejane, maire de Villemomble, demande quel est l'avis de la Région sur l'ensemble des solutions et ce notamment dans le cadre de la révision du SDRIF. A-t-elle une position tranchée sur la question ? Qu'en sera-t-il du CPER sachant que même pour des projets locaux, une participation financière de l'État et/ou la Région est possible ?

Yves Geffrin laisse la parole à M. Fradin pour le Conseil Régional d'Île-de-France. M. Fradin rappelle que les élus du Conseil Régional n'ont pas exprimé d'avis tranché sur la réalisation ou non d'une infrastructure spécifique. Il explique que ce problème sera débattu dans le cadre de la révision du SDRIF qui se déroulera selon un processus ouvert et démocratique. La Région en demandera prochainement l'ouverture à l'État avant d'engager une phase de consultation approfondie, en concertation étroite avec les collectivités locales et les acteurs de l'aménagement franciliens.

M. Miersman, pour la ville de Noisy-le-Grand, se félicite que les objectifs consistent en la définition de scénarios réalistes donc réalisables, et ce selon une démarche ouverte assurant la transparence des résultats. Il souligne cependant que la notion d'acceptation est indispensable pour qu'un scénario soit réaliste.

Julie Raffailac note qu'en effet l'acceptabilité est un facteur important qui sera pris en compte lors de l'évaluation. Celui-ci sera donc inscrit au cahier des charges.

M. Martin, maire de Nogent-sur-Marne, trouve la démarche très intéressante et suggère qu'avant d'aller plus loin les élus concernés valident les raisons et objectifs d'une telle étude, à savoir :

- L'irrigation d'un territoire (besoin d'accessibilité et développement économique potentiel)
- La nécessité de maillage et de cohérence avec les autres projets en cours en limite du secteur d'étude.

Il note que l'étude du pont de Nogent occulte la problématique A103. Il s'agit pourtant de s'accorder sur les objectifs : est-ce qu'une autoroute traversant le secteur d'étude peut régler d'autres problèmes ? En effet, les solutions étudiées auront des conséquences pour les flux sur A4, A86, etc. Les nuisances d'une infrastructure peuvent être supportées si de réels avantages viennent les compenser. Il est nécessaire de statuer sur les interactions et coordinations entre les projets.

Le CPER se veut un exécutant du SDRIF, or toute une série de projets ne peuvent voir le jour faute de financement. Il faut définir des priorités et phaser les projets à plus ou moins long terme en fonction des contraintes financières. Les scénarios élaborés dans le cadre de cette étude seront donc à intégrer aux autres projets de la région, eux-mêmes à évaluer pour identifier les urgences. Il est inutile de travailler si aucun financement n'existe. L'évaluation devra au moins définir des enveloppes financières.

Yves Geffrin rappelle que l'aspect financier fait partie des critères d'évaluation retenus.

Mme Tallet, maire de Champs-sur-Marne, met en garde sur le fait que tous les acteurs ne sont pas au même niveau d'information. Il s'agit de définir objectivement les objectifs, y compris en terme financier : quels sont les enjeux et les moyens réellement disponibles ? Parmi les solutions identifiées, certaines sont réalistes mais non réalisables. Quelle est la réalité des engagements financiers des acteurs concernés, et notamment de l'État au sujet des projets d'échelle et d'enjeux régionaux voire nationaux ? La transparence est aussi nécessaire à ce sujet.

De plus, Mme Tallet rappelle que la commune de Champs-sur-Marne est partie prenante des réflexions sur le plateau d'Avron et la desserte de Marne-la-Vallée car directement impactée. Pourtant elle ne dispose d'aucune marge de manœuvre et subit un trafic de transit non maîtrisé.

Enfin, Mme Tallet préconise d'ajouter un critère sur le respect des lois (notamment les lois sur l'air et sur l'eau) et des objectifs du PDUIF. Il est ridicule au niveau local d'aménager une piste cyclable à proximité d'une autoroute.

Pierre Verdeaux souligne que les solutions identifiées répondent à des enjeux à différentes échelles du territoire. En vue d'élaborer ce catalogue, le bureau d'études a rencontré les élus qui se sont exprimés sur leurs enjeux territoriaux locaux, mais il existe en effet d'autres enjeux à une échelle territoriale supérieure : intercommunale voire régionale. Il est donc nécessaire que la DREIF et la collectivité régionale s'expriment sur les enjeux respectifs de l'État et de la région. C'est cette multitude d'enjeux qui sera à prendre en compte pour l'évaluation.

En ce qui concerne la faisabilité financière, il ne s'agit pas simplement d'évaluer les budgets de l'État, de la région et des collectivités concernées mais aussi de tenir compte de la valorisation financière relative aux différentes solutions. De plus, selon la mouvance actuelle, des partenariats public-privé pourraient être envisagés. Ces éléments sont de l'ordre du montage financier et méritent d'être étudiés.

Yves Geffrin indique qu'en effet la DREIF ne s'est pas auto-interrogée. En revanche, elle bâtit cet été un discours définissant le positionnement de l'État vis à vis du réseau d'infrastructures d'Île-de-France afin d'alimenter l'évaluation.

M. Vilain, pour la ville de Gournay-sur-Marne, remarque qu'il manque une solution du type solution alternative dans le temps afin d'aménager à court terme (notamment en vue d'organiser les déplacements et de régler le problème des terrains à l'abandon) tout en préservant des solutions plus lourdes et plus coûteuses pour l'avenir.

Yves Geffrin rappelle qu'un critère de phasage et de progressivité des solutions est intégré à la liste.

M. Pajon, député maire de Noisy-le-Grand, met en garde lui aussi sur le fait de ne pas hypothéquer l'avenir. Les solutions doivent rester ouvertes. Il s'agit dans un premier temps de réaliser des solutions modestes pour débloquer la situation.

M. Vilain, pour la ville de Gournay-sur-Marne, rappelle que les risques d'inondations en cas de crue de la Marne sont importants et doivent être minutieusement pris en compte pour les solutions de traversée de la Marne.

De plus, il insiste sur le fait que l'autoroute ne peut s'envisager que si elle est totalement enterrée.

Yves Geffrin rappelle que la contrainte et la sensibilité hydrologique font parties des critères proposés.

M. Vilain, pour la ville de Gournay-sur-Marne, trouve cette notion de critère hydrologique trop vague. Il souhaite des choses réelles et non un rapport en couleur.

Yves Geffrin propose à M. Vilain de faire part de sa solution s'il en a une meilleure à proposer.

Pierre Verdeaux rappelle que la solution autoroutière de surface, inimaginable, n'apparaît pas dans le catalogue. L'autoroute enterrée est une infrastructure à vocation régionale qui ne permet pas de désenclavement du secteur d'étude. L'option semi-enterrée comporte des échangeurs intermédiaires permettant une desserte locale. L'analyse à mener devra identifier les besoins de l'ensemble du territoire pour statuer sur la vocation du système de transport à réaliser. Les solutions du catalogue, reflets des opinions collectées, sont des options caricaturales

à évaluer collectivement pour identifier des groupes de solutions à plus ou moins long terme et progressives dans le temps.

M. Martin, maire de Nogent-sur-Marne, souligne qu'il ne faut pas opposer les solutions autoroutières et de transport en commun. Les deux aménagements sont nécessaires et pourraient être réalisés simultanément. Étant donné l'actuelle saturation des réseaux il est impératif de traiter ces deux aspects. Des solutions sont d'ailleurs à l'étude ou en projet localement. Et des solutions de type transport en commun sont indispensables.

Pierre Verdeaux confirme qu'il ne s'agit pas d'exclure de fait telle ou telle solution. Une solution intermédiaire peut d'ailleurs consister en des aménagements routiers et un système de transport en commun. Le résultat de l'étude pourra être un scénario intégrant plusieurs éléments des quatre familles de solutions identifiées.

M. Pajon, député maire de Noisy-le-Grand, rappelle la très grande sensibilité de la population à l'autoroute : « on ne veut ni la voir, ni l'entendre ». Une autoroute en viaduc traversant la Haute Ile, domaine protégé d'ailleurs, conduirait à une insurrection. Noisy-le-Grand est déjà divisée en lanières du fait des infrastructures existantes. Une nouvelle transversale Nord-Sud est inimaginable. Pourtant des lignes directes pour éviter le transit sur des axes déjà saturés seraient nécessaires. D'ailleurs, l'autoroute A4 est saturée en permanence. Et les bretelles d'entrée/sortie initialement prévues ne sont pas toutes réalisées bien que les terrains soient réservés et toujours disponibles.

M. Guillaume, pour la ville de Champs-sur-Marne et le SAN du Val Maubuée, explique qu'il ne s'agit pas de désenclaver mais de désembouteiller le territoire. Dans l'Est francilien, les réseaux ne sont pas surchargés par principe. Et il n'y a pas trop de transports en commun. C'est d'ailleurs une des meilleures solutions. Mais faut-il encore qu'ils soient attractifs. Aujourd'hui ils ne servent qu'au rabattement. L'État et la Région doivent prendre des décisions et les moyens correspondants. Au niveau local, nous n'avons pas de marge de manœuvre.

Parallèlement, une réflexion à l'échelle de l'îlot est nécessaire pour résoudre les problèmes de ponts, de carrefours, de débouchés de ville... Stop aux gros tuyaux ! A moins que l'on veuille y faire passer du fret, au lieu de transférer celui-ci sur le fer et la voie d'eau. Le trafic de fret est mortel à tous points de vue : pour les déplacements en voitures particulières et pour la qualité de vie en ville.

## Questionnement

---

Yves Geffrin propose de soumettre certaines questions au Comité de Pilotage lors de la prochaine réunion :

- De nouveaux acteurs, en compléments des personnes déjà impliquées, pourraient être associés à l'étude, notamment l'ACTEP et le STIF au sujet de l'évaluation des solutions de transport en commun.
- Le périmètre d'étude pourrait être élargi pour tenir compte de l'incidence des scénarios sur les infrastructures voisines, y compris en cours d'étude ou en projet.
- Une mise en cohérence de l'évolution interne du secteur d'étude et de l'évolution des systèmes de transport semblerait nécessaire.

M. Pajon, député maire de Noisy-le-Grand, pense qu'en effet la participation de l'ACTEP en tant que telle serait une bonne chose.

## Conclusion

---

Yves Geffrin récapitule les points à retenir à l'issue de cette réunion, à savoir :

- L'organisation de réunions publiques complémentaires début septembre
- Le besoin de statuer sur les infrastructures de niveau régional
- Les compléments à apporter au cahier des charges de l'évaluation : les notions d'acceptabilité, de phasage et progressivité des projets, de faisabilité financière y compris au sens du montage financier (quelle contribution des uns et des autres notamment).

Yves Geffrin rappelle qu'une réunion du Comité de Pilotage sera organisée pour valider le cahier des charges de la phase d'évaluation et qu'un Comité Technique lancera ensuite les travaux à l'automne 2004.

Yves Geffrin laisse ensuite la parole à M. Fradin pour le Conseil Régional d'Île-de-France afin de conclure cette réunion.

M. Fradin exprime sa satisfaction vis-à-vis de cette démarche itérative qui, il l'espère, permettra de converger. Cette approche concertée marque un progrès certain par rapport aux errements antérieurs où aucun choix n'était offert entre le projet et rien. Aujourd'hui, différentes solutions peuvent être envisagées comme alternatives à l'autoroute. Dans cette perspective, il souhaite que soit conservée une approche itérative et évolutive pour la phase d'évaluation, garantissant ainsi la possibilité d'élaborer des solutions nouvelles et d'identifier des enjeux complémentaires. La concertation sera, bien entendu, à préserver. Il met en garde contre le critère trop abstrait de maillage des réseaux correspondant à des échelles différentes. Il s'agit surtout de bien identifier les enjeux et pour qui ils font sens, ainsi que d'évaluer de façon détaillée les avantages et les inconvénients des projets et quels en sont les bénéficiaires et les victimes. Ceci renvoie alors à la question du financement mais peut contribuer, en même temps, à sa résolution. L'expérience montre que l'on peut toujours trouver de l'argent pour un bon projet partagé! Enfin, il est nécessaire de définir ce qui est faisable à long terme, mais aussi à court terme, dans un souci de progressivité.