

VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE

Débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris

Réunion organisée et animée par la Commission particulière du débat public

—

13 janvier 2011

Saint-Ouen

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC

Réseau de transport public du Grand Paris :

- Henri WATISSEE, Président de séance et membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris
- Joëlle FODOR ESKENAZI, membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris
- Lamia ABDEL NABY, membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris

MAITRISE D'OUVRAGE :

SGP (Société du Grand Paris),

- Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris
- Nicole POUILLY, Membre du directoire de la Société du Grand Paris
- Patrick MAUGIRARD, Société du Grand Paris

La séance est ouverte à 20 h 18 sous la présidence d'Henri WATISSEE, membre de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Jacqueline ROUILLON, Maire de Saint-Ouen : bonsoir. Je vais demander à chacun et chacune de s'installer. Nous allons attendre les personnes qui sont dans le couloir, et qui vont venir s'asseoir. Avant de prononcer quelques mots de bienvenue, je voudrais vous souhaiter à tous et à toutes une bonne année si nous ne nous sommes pas déjà rencontrés, et peut-être dire que pour vous, habitants et acteurs notamment de la ville de Saint-Ouen, mais pas simplement, que c'est peut-être de bon augure pour cette année 2011, mais surtout pour les années qui vont suivre, comme nous allons le voir dans la présentation qui va nous être faite, que de démarrer l'année sur la question des transports, qui est une question si cruciale pour la vie des salariés et des habitants non seulement de notre ville, mais aussi de notre territoire. Cela augure bien d'une dimension essentielle à la vie des habitants et des gens qui travaillent dans ce nord-est parisien.

Je crois que nous pouvons donc être fiers et heureux d'accueillir ce soir la Commission Particulière du Débat Public autour de la présentation du projet de transport travaillé et élaboré par la société du Grand Paris. Vous avez certainement peut être lu et entendu dans les médias, participé déjà à des réunions sur des projets majeurs pour l'avenir de l'île de France, de ce territoire, et sur lesquels, dans le cadre de la démocratie et des institutions de la république, l'organisation d'un débat public se fait selon des formes et des règles très précises qui ont mené à une série de réunions et de concertations depuis plusieurs mois. Ce soir, et je pense que Monsieur WATISSEE qui va présenter cette démarche et ce débat va nous en dire plus de détails, nous arrivons dans la dernière ligne droite de cette concertation. C'est dire l'importance de notre participation et de votre parole pour contribuer, avec les centaines ou les milliers d'autres personnes et acteurs qui se sont exprimés, pour que la Commission puisse rendre la meilleure synthèse de ce que vous vivez et de ce que vous attendez de l'évolution de ces transports au travers de la présentation du projet de la société du Grand Paris.

Je vais rendre la parole. C'est la Commission qui est organisatrice et animatrice de la réunion de ce soir, et je pense que c'est une très bonne chose que ce soit organisé dans la ville de Saint-Ouen, puisque cela ne facilite bien évidemment la participation des habitants. Merci à vous, et je vous souhaite à toutes et tous une soirée fructueuse.

Henri WATISSEE, membre de la Commission Particulière du Débat Public sur le réseau de transports publics du Grand Paris : merci Madame le Maire. Bonsoir à tous. Comme l'a dit Madame le Maire, ce n'est pas le premier débat, puisque pour tout vous dire, nous entamons ce soir le 42^e débat depuis le 1^{er} octobre. Si vous comptez par semaine, cela met pas mal à contribution à la fois la Commission, mais également le maître d'ouvrage, la société du Grand Paris, qui est à côté de nous. Au-delà de cela, nous avons touché à peu près 10 000 personnes à ce jour, ce qui est un record. Nous pensons même aller jusqu'à environ 15 000 personnes d'ici à la fin du mois de janvier. Je vous ai dit 42^e, et nous devrions aller

jusqu'à 55 débats d'ici la fin du mois de janvier.

Concernant plus directement votre territoire et son voisinage, sachez que nous avons organisé 5 débats entre octobre et décembre. Il y a eu Asnières le 10 novembre, Gennevilliers le 15 décembre, et je ne veux pas oublier Aubervilliers et Saint-Denis. Il y en aura encore 3 prochainement, dont l'un est très proche de vous, et a une problématique un peu similaire. Il s'agit de Clichy-la-Garenne. Cela aura lieu le 19 janvier. C'est donc la semaine prochaine. Il y a un autre débat un peu plus loin à Bécon-les-Bruyères. Je le cite quand même, de même que je ne veux pas oublier Argenteuil-Bezons qui aura lieu le 18 janvier. Le cadencement des débats est très important. Vous conviendrez donc j'espère que dans tout cela, la Commission Particulière ne vous a pas oubliés, accompagnée du maître d'ouvrage qu'est la société du Grand Paris. Nous avons souhaité recueillir largement les réactions du public à travers tous ces débats.

Concernant plus particulièrement le débat de ce soir, il s'agit d'un débat de proximité un peu particulier, car Saint-Ouen bénéficie à ma connaissance d'un projet déjà discuté et validé. Si j'en juge d'ailleurs par la participation, vous avez déjà l'habitude de la concertation, et vous avez déjà discuté du prolongement de la ligne 14 au début 2010. Ce projet est à ma connaissance acté et validé, le conseil du STIF du 7 juillet ayant en effet validé ce projet. Si j'en crois ce que j'ai pu lire, les études sont en cours, en tous les cas le schéma de principe. Les études doivent avancer d'ici la fin de l'année 2011, et ainsi de suite jusqu'à une mise en service en 2017, si j'ai bien noté.

Il y a un point important. Puisque vous avez un projet validé, vous n'avez quelque part pas à vous inquiéter de la fusion des projets dont nous entendons beaucoup parler par les temps qui courent, entre le projet Arc Express et le projet du Grand Paris. Il n'empêche que vous avez des tas des questions à poser à la société du Grand Paris. C'est la raison de notre venue ce soir. Sachez qu'à la même heure, il y a un autre débat qui se déroule à Orly, dans le Sud. C'est le Président de la Commission, Monsieur François LEBLOND, qui dirige ce débat. Nous sommes ici 3 membres de la Commission, à savoir Joëlle FODOR ici présente, qui est urbaniste et sociologue. Il y a Lamia ABDEL NABY À côté de moi, qui est également membre de la Commission, et qui est assistante médicale, et moi-même, qui suis un ancien chef d'entreprise. Sur le même plateau, mais à l'autre table, c'est la société du Grand Paris avec Monsieur Marc VERON, qui est le Président du Directoire de la société, qui est accompagné de deux membres de la société, à savoir Madame Nicole POUILLY et Monsieur Patrick MAUGIRARD, de la même société.

Il y a deux préalables avant de lancer le débat. Premièrement, je voudrais vous expliquer rapidement ce qu'est le débat public, et en quoi il consiste. Je vais tâcher de faire court, parce que je vois que le temps est déjà bien avancé. Concernant le débat public, c'est un exercice de démocratie participative. C'est certes un grand mot, mais qui est complètement fondé sur la loi, et notamment sur la convention d'Aarhus, qui est une convention internationale qui a été signée par 37 pays, dont les 27 membres de la Commission européenne, et qui stipule que pour tous les projets d'infrastructure d'intérêt national, le

public doit premièrement être informé en amont de la réalisation, et doit deuxièmement pouvoir participer au processus décisionnel. Voilà le principe. Ce débat est conduit est animé par une autorité neutre et indépendante, à savoir la Commission Nationale du Débat Public, qui délègue elle-même à cette Commission Particulière dont vous avez 3 membres ici.

Il y a 5 principes qui guident notre conduite, et premièrement la neutralité. La Commission est neutre. Elle ne prend pas position par rapport au projet. Nous sommes là pour écouter, pour prendre note de toutes vos demandes et attentes, afin d'être capable de les retranscrire ce et de les synthétiser de la façon la plus objective possible. Nous sommes deuxièmement une autorité administrative indépendante. Nous ne dépendons ni du maître d'ouvrage, ni du gouvernement ou d'une quelconque organisation. C'est indépendant. Le troisième élément est un principe d'équivalence. C'est-à-dire que dans la salle, tout le monde a le même poids, qu'il soit élu ou pas élu. Tout est complètement libre. Le quatrième principe est le principe de transparence. C'est-à-dire que tout ce qui est dit dans cette salle est enregistré, et sera très rapidement disponible sur notre site Internet. C'est-à-dire qu'il y a des Verbatim qui seront disponibles dans les jours qui viennent, retraçant très exactement tout ce qui aura été entendu et dit ce soir. Enfin, bien évidemment lorsque l'on pose des questions ou lorsque l'on émet un avis, l'important est d'argumenter. Il n'y a pas d'avis en tant que tel qui tombe comme un couteau dans la mer. Il faut vraiment argumenter ce que l'on a à dire.

Ensuite, c'est un débat qui dure 4 mois comme je vous l'ai déjà dit, puisque nous avons commencé le 1^{er} octobre et que nous terminerons le 31 janvier, avec une cinquantaine de réunions publiques, vraisemblablement 55, qui durent 3 heures. Au bout de ces 4 mois, à la fin du mois de janvier, la Commission rédigera une synthèse, et aura deux mois pour remettre les conclusions de cette synthèse qui sera publiée et disponible pour tous sur le site que je vous invite à voir. Elle sera remise officiellement au 31 mars par le maître d'ouvrage ici présent qui ensuite, lui-même, aura deux mois pour pouvoir indiquer les conséquences qu'il tire de ce qu'il aura lu dans notre rapport.

Je voudrais ensuite vous fixer quelques règles du jeu, bien que l'assemblée ne soit Pas très nombreuse ce soir. Nous ferons donc preuve de beaucoup de souplesse. Nous allons d'abord dans un premier temps et rapidement donner la parole aux maîtres d'ouvrage afin qu'il puisse vous expliquer et défendre son projet. Ensuite, je pense que dans environ 35 minutes, le maître d'ouvrage ne rendra la parole afin que nous puissions tous les 3 donner la parole à la salle. Nous avons fixé une règle du jeu qui est de faire en sorte que les questions ne dépassent pas 3 minutes. Vu le nombre que nous sommes, il y aura très certainement beaucoup de souplesse, et la possibilité d'être détendus. À cause du Verbatim et de la transparence dont je vous ai parlé tout à l'heure, il y a 3 hôtesse qui ont des micros baladeurs, et qui vont donc vous présenter des micros afin que vous puissiez poser des questions. Dans ce cadre-là, n'oubliez pas de vous présenter, de façon à ce que nous puissions vous identifier dans le cadre du Verbatim.

Voilà. Je crois que j'ai dit, assez rapidement je l'espère, tout ce qu'il y avait à vous dire sur les

règles du jeu. Je crois que je vais pouvoir passer maintenant la parole au maître d'ouvrage.

Lamia ABDEL NABY, membre de la Commission Particulière du Débat Public sur le réseau de transports publics du Grand Paris : concernant le site Internet depuis l'ouverture du 1^{er} septembre, 668 questions ont été reçues et publiées sur le site. Le maître d'ouvrage a répondu à 595 questions. 353 avis ont été enregistrés, ainsi que 59 contributions, et 130 avis selon la loi du 3 juin, qui doivent donc être remis par les collectivités. 204 cahiers d'acteurs, et 191 publiés sur le site, dont 72 communs avec le débat Arc Express, un commun avec le débat public interconnexion du Sud LGV qui se déroule au niveau d'Orly, et deux communs au public avec Arc Express, et le prolongement du RER vers l'Ouest, donc Éole.

Henri WATISSEE : vous voyez donc que c'est un projet d'une très grande ampleur, non seulement comme cela va vous être expliqué par le maître d'ouvrage, mais par derrière par l'ensemble du débat public, et la sollicitation que nous avons eue autour du public.

Patrick MAUGIRARD, membre de la société du Grand Paris : Madame le Maire, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs, au nom de la société du Grand Paris, je vous remercie d'être venus ce soir, et de votre intérêt pour notre projet. Pour commencer, nous allons vous projeter un film qui vous donnera un premier éclairage sur notre projet et son ambition.

Projection d'un film

Je vais maintenant vous présenter les principales caractéristiques du Métro Grand Paris, puis nous regarderons ensuite le tracé des différentes lignes qui le composent, et les bénéfices pour notre vie au quotidien. Nous verrons enfin comment le projet sera mis en œuvre, son coût, et ses délais de réalisation.

Avec 11,5 millions d'habitants et 5,5 millions d'emplois, l'Île-de-France doit faire face à une forte demande de mobilité. C'est plus de 36 millions de déplacements au quotidien. Rappelons que 64 % des déplacements internes à Paris se font par les transports en commun. Aussitôt passé le périphérique, ce taux descend à 23 % dans les déplacements internes à la petite couronne, et à 10 % pour la grande couronne. D'une manière générale, les déplacements en transports en commun de banlieue à banlieue sont difficiles, parce que toutes les lignes du RER et des Transiliens convergent en radial vers la capitale. Cela oblige 10 % des voyageurs à passer par Paris pour effectuer leur trajet de banlieue à banlieue. Ce phénomène contribue à la saturation du réseau de métro au centre de Paris. Les voyageurs qui empruntent les lignes A, B et D, et la ligne 13 vivent ces difficultés au quotidien. Comment s'étonner alors que 80 % de ces déplacements de banlieue à banlieue s'effectuent en voiture, et que Paris soit la ville la plus embouteillée d'Europe, avec des bouchons de 150 à 200 kilomètres.

Pour la Seine-Saint-Denis, près de la moitié des déplacements restent internes au département. Mais remarquons que si 63 % des trajets des séquanodionysiens vers Paris se font en transports en commun, ce chiffre est de 21 % pour les déplacements à l'intérieur de

la Seine-Saint-Denis, il est de 30 % avec la petite couronne et de 18 % avec la grande couronne. Ces chiffres sont révélateurs des difficultés quotidiennes rencontrées par les habitants pour se déplacer en transports en commun en dehors de Paris.

Le Métro automatique du Grand Paris a pour vocation d'une part de répondre aux besoins des Franciliens dans leurs déplacements de banlieue à banlieue, et d'autre part de relier entre les pôles de développements qui sont également des pôles d'emplois et d'habitat. C'est un réseau qui de Roissy à Orly, de Clichy-Montfermeil à Versailles pose une vision globale d'une nouvelle approche de la desserte des transports en commun en Île-de-France. Réseau en rocade souterrain, il est composé de 3 lignes, dont deux en rocade, et une Nord-Sud desservant le centre de Paris. C'est 155 kilomètres de lignes nouvelles, dont 87 %. 40 gares nouvelles seront en correspondance avec le réseau de transports en commun, dont 75 % desservant des communes en contrat d'hiver de politique de la ville. Le réseau du Grand Paris assurera quotidiennement 2 millions de voyages à sa mise en service, et plus de 3 millions de voyages à terme. À titre de comparaison, le métro parisien assure aujourd'hui 5 millions de voyages quotidiens, et le RER, 3 millions

Détaillons maintenant les performances de ce réseau. La vitesse commerciale moyenne sera de 65 km/h, compte tenu des temps d'arrêt en gare. À titre de comparaison, le RER roule en ce moment à une moyenne de 45 km/h. Ceci est important pour concurrencer plus efficacement la voiture, pour réduire considérablement les temps de trajet sur des liaisons jusqu'à présent mal assurées par le réseau existant. Des automatismes permettront d'adapter l'intervalle entre deux trains en fonction de l'affluence, avec un intervalle minimum de 85 s aux heures de pointe. Les quais des gares feront 120 m de long, et les trains de 8 voitures pourront accueillir 1 000 voyageurs. Les gares et les trains seront totalement accessibles et équipés des derniers systèmes d'information voyageurs, pour faciliter le déplacement des personnes à besoin spécifique ou à mobilité réduite. Les trains seront confortables et offriront la possibilité de circuler entre les voitures. Les quais seront équipés de façades de quai qui permettront l'optimisation de la régularité en limitant les temps de stationnement. Les 40 nouvelles gares du métro Grand Paris seront vraiment conçues comme des espaces de vie au service des voyageurs. Elles seront des lieux fonctionnels d'échanges entre le métro, les RER, les Transiliens, les trams, TGV et bus, modes doux et cheminements piétons. Elles offriront des services voyageurs indispensables aux déplacements, mais également des parkings de rabattement lorsque cela sera nécessaire. Elles seront également conçues comme des espaces service de la vie. Elles accompagneront les aménagements urbains de proximité. Nous pouvons y trouver des commerces et des équipements publics au service des habitants, et des services à la personne. Une politique d'aménagement autour des gares du métro Grand Paris, en partenariat très étroit avec les collectivités locales, sera négocié entre l'État et celles-ci dans le cadre des contrats de développement territoriaux.

Revenons maintenant sur chacune des 3 lignes de métro automatique. La ligne bleue est la ligne 14 prolongée au Nord et au Sud. Soulignons qu'elle reprend intégralement le projet de

prolongement à la Mairie de Saint-Ouen déjà acté lors de la présentation du projet de désaturation de la ligne 13. Elle assurera une liaison stratégique entre les 3 plates-formes aéroportuaires de Roissy, du Bourget et d'Orly, ainsi qu'entre plusieurs gares TGV, la gare de Roissy et la gare de Lyon existantes, mais également de futures gares TGV à Saint-Denis-Pleyel et Orly. Elle conforte ainsi la dimension internationale de la région-capitale. Sa longueur est de 50 km, dont 9 km correspondent à la ligne 14 actuelle. Elle dessert 22 gares, dont 13 gares nouvelles. Elle sera en correspondance avec le réseau existant, métro, RER et Transiliens. Elle a un tronç commun de 21 km avec la ligne verte entre Saint-Denis-Pleyel et Roissy, et dessert le Bourget et la Courneuve au RER B, et le Blanc-Mesnil et Dugny à l'aéroport du Bourget, la future zone d'aménagement du triangle de Gonesse.

La ligne rouge est une ligne de rocade. Grâce à ses nombreuses correspondances, elle répond aux besoins de déplacements de banlieue à banlieue. D'une longueur de 60 km, elle relie La Défense à l'Ouest à l'aéroport du Bourget au Nord-Est, en desservant les secteurs denses du Val-de-Marne. Elle dessert 23 gares, dont 6 en Seine-Saint-Denis. Elle offre une liaison rapide pour accéder au bassin d'emplois du Bourget, de Pleyel au Nord, de Marne-le-Vallée à l'Ouest et de La Défense à l'Est. C'est le métro attendu par les habitants de l'Est de la Seine-Saint-Denis, compris entre Le Blanc-Mesnil et Clichy-Montfermeil, ces deux dernières villes non desservies par les lignes de transport rapide. Au Sud, elle reprend intégralement le tracé élaboré par l'association Orbival, et met en relation l'Est parisien et les secteurs denses de la rive gauche de la Seine. Cette rocade assure la correspondance avec les principales lignes ferrées. Du terminus du pôle de la gare du Bourget-aéroport en connexion avec la ligne 7 prolongée, elle dessert les gares de Sevrans-Beaudottes et que Sevrans-Livry du RER B. à Clichy-Montfermeil, elle se connectera avec le futur T4. À Chelles, elle trouve le RER E et le Transilien venant de Meaux. À Noisy-Champs, elle trouve le RER A venant de Chessy. À Villiers, elle se connecte au RER E et au Transilien venant de Provins. À Champigny le plan, elle se connectera à la futur tangentielle Est venant de Noisy-le-Sec Val de Fontenay. Avec le métro Grand Paris, la traversée de l'Est de la Seine-Saint-Denis s'effectuera en 20 minutes au lieu de 72 actuellement, depuis la gare-aéroport du Bourget a Noisy-Champs.

La ligne verte est une rocade de 75 km desservant 16 gares. Du Nord au Sud, elle dessert Roissy, le Parc des expositions de Villepinte, l'aéroport du Bourget, Le Blanc-Mesnil et Dugny. Elle dessert ensuite le Bourget-La Courneuve, Saint-Denis, Gennevilliers, le secteur de Nanterre-La Défense et les nouveaux quartiers de Rueil-Malmaison. Elle offre un nouveau maillage avec les futures gares TGV de Saint-Denis-Pleyel, La Défense et le RER C à Versailles. Elle va également irriguer le plateau de Saclay qui a vocation à devenir un pôle scientifique et de recherche d'envergure internationale. Au Sud, elle se connecte sur le pôle de Massy, où elle fait la jonction avec les RER B et C, et avec les lignes TGV. Elle contribue enfin à la desserte en transport en commun de la plateforme d'Orly. Plusieurs variantes sont proposées sur ce tracé, avec une au Nord sur la desserte de l'extension du parc des expositions, une à l'Ouest sur la desserte du port de Gennevilliers, et enfin une au Sud-Ouest entre Rueil et Saclay.

Pourquoi ce projet aujourd'hui, et quels bénéfices pour la région et les Franciliens ? Tout d'abord, rappelons que la conception du métro Grand Paris a pris en compte les 3 piliers du développement durable. Sur le plan social, elle répond aux besoins de mobilité des Franciliens, et elle accroît l'accessibilité des territoires peu ou mal reliés au reste de l'Île-de-France. Sur le plan économique, elle met en relation les territoires à fort potentiel de développement. Sur le plan environnemental, le projet a fait l'objet en amont d'une évaluation stratégique environnementale. C'est la mise en cohérence de ces 3 aspects qui caractérise et fait la force du métro Grand Paris. Examinons ces 3 piliers.

Le métro Grand Paris améliore les déplacements en transport en commun dans les secteurs encore mal desservis aujourd'hui. Rappelons que les déplacements internes à la banlieue ont augmenté de 50 % en 25 ans. Le système de transport actuel organisé en faisceau de radiales vers Paris n'est plus adapté à cette nouvelle mobilité. Le métro Grand Paris est un métro de rocade qui peut répondre à nos besoins d'aujourd'hui. Réseau maillé, 85 % de ses gares sont en correspondance, en permettant une meilleure accessibilité sur l'ensemble du réseau. C'est donc un véritable ballon d'oxygène pour les réseaux actuels. En évitant de passer par Paris, il désature le réseau ferré existant dans sa partie centrale. Il allégera de 10 à 15 % en moyenne la charge des lignes de métro en correspondance, de 25 % en moyenne la charge de la ligne 13, de 30 % en moyenne la charge du RER B sur le tronçon central aux heures de pointe, et de 55 % sur la branche de Roissy. Il allégera la ligne D de 15 % sur sa partie Nord. Et enfin une diminution de plus de 15 % de la charge pour le RER A sur le tronçon central. C'est donc plus de confort pour tous les voyageurs sur l'ensemble du réseau, et une meilleure régularité.

Le deuxième bénéfice de ce projet est de soutenir le développement économique, social et territorial. En effet, le projet de métro du Grand Paris, irrigué par ses 40 gares, est un levier important pour augmenter l'attractivité de la région Île-de-France. Sur les 8 grands pôles de développement identifiés et connectés entre eux, cinq concernent la Seine-Saint-Denis. Si notre projet a pour objectif de stimuler la croissance sur les territoires de développement, il a également pour objectif d'améliorer notre qualité de vie. Les gares seront un atout pour l'implantation d'entreprises industrielles ou tertiaires en capacité de proposer des emplois à la population active avoisinante, et seront aussi un atout pour fidéliser la population résidente et permettre la valorisation de l'habitat, en favorisant la rénovation urbaine, et en améliorant ainsi la qualité des bâtis. Le projet créera pour les habitants des conditions de meilleurs échanges entre les centres de recherche, les universités et les entreprises qui veulent s'implanter sur ces territoires. Cette politique d'aménagement urbain autour des gares du métro Grand Paris s'inscrira dans le cadre des contrats de développement territorial qui seront négociées entre l'État et celles-ci. Le métro du Grand Paris confortera l'attractivité de Saint-Ouen. Les personnes qui habitent ou travaillent à Saint-Ouen seront ainsi directement reliées aux autres bassins de vie et bassin d'emploi de la région.

L'évaluation stratégique environnementale a permis de prendre en compte dès le début de la réflexion l'ensemble des problématiques liées à ces questions. Cette démarche constitue

une innovation à ce stade du projet. Elle s'inscrit dans la lignée du Grenelle de l'environnement. Cette expertise s'est déroulée en 3 temps. Premièrement, une investigation approfondie prenant en compte une connaissance exhaustive de l'état initial dans les domaines de l'air, du bruit, du paysage, de la faune, de la flore, du patrimoine architectural, de l'agriculture et de l'hydrologie. Ensuite, une modélisation a permis d'apprécier les incidences notables et prévisibles du projet. Enfin, une identification très en amont des mesures visant à éviter, réduire ou compenser les impacts possibles durant les phases de chantier ou d'exploitation.

L'Île-de-France regorge d'espace à haute valeur patrimoniale. L'évaluation environnementale a permis de les recenser très précisément, et d'apprécier l'enjeu que leur conservation représente. La prise en compte des 14 sites Natura 2000 répartis sur le territoire de la Seine-Saint-Denis en est un exemple. L'étude a été réalisée sur un faisceau d'au moins 3 km de large. Nous avons pu proposer un tracé en conséquence, souterrain et aérien, et déterminer ainsi la profondeur du tunnel en tenant compte de la nature du sous-sol. Le tracé présenté tire déjà des conclusions de ce travail, comme les 21 km prévus en viaduc, car le choix entre le mode aérien et souterrain n'est pas neutre. En résumé, le projet du Grand Paris est un projet équilibré et cohérent. En apportant un bouclage complet autour de Paris grâce à son maillage, il crée des capacités nouvelles et de nouvelles alternatives pour les trajets de banlieue à banlieue. Il répond ainsi à nos besoins de mobilité d'aujourd'hui et de demain. C'est également un projet global, économique en desservant des territoires à potentiel de développement, social en sortant de leur isolement des secteurs mal desservis par les transports collectifs, les ouvrant sur les emplois et l'ensemble des services de la région, en œuvrant ainsi à la disparition des disparités sociales, d'aménagement urbain en favorisant les opérations de restructuration et de renouvellement urbain autour des gares, réalisées dans le cadre des contrats de développement territoriaux. Enfin, ce maillage avec les réseaux de TER et les lignes de TGV renforce les liens de la région capitale avec l'ensemble du territoire national.

Après cette présentation générale, attachons-nous au territoire sur lequel nous sommes ce soir, la Seine-Saint-Denis et Saint-Ouen, et les bénéficiaires du métro du Grand Paris pour celui-ci. Sur cette carte, vous pouvez voir le maillage en Seine-Saint-Denis. Le choix du tracé des lignes du métro Grand Paris a pris en compte les lignes de rocade ferrées au tramway existantes, en cours de réalisation ou en projet dans la zone dense du département dans le cadre du contrat de plan État-région 2007-2013. On peut considérer qu'elles répondent aux besoins immédiats des habitants ou des salariés de ces communes. Hormis le T4, nous pouvons constater sur la carte un manque évident de rocade à l'Est de la Seine-Saint-Denis. De la même façon, il manque des liaisons efficaces vers les aéroports du Bourget et de Roissy du territoire élargi de Saint-Ouen. La rocade rouge et les lignes bleue et verte viennent combler ces déficits. Bien évidemment, comme le stipule l'article 7 de la loi du 3 juin 2010 sur le réseau de transport du Grand Paris, le réseau d'autobus sera réaménagé de manière à favoriser l'accessibilité et les correspondances avec la gare.

Si nous résumons, le département de la Seine-Saint-Denis est concerné par les 3 lignes du métro Grand Paris, soit 39 à 47 km d'infrastructures nouvelles selon les variantes, et 11 gares nouvelles, ce qui représente 25 à 30 % du projet sur ce territoire. La ligne rouge dessert le pôle Est de la Seine-Saint-Denis et ses 240 000 habitants. Cette rocade va desservir en particulier des grands quartiers d'habitat social. La ligne bleue favorise l'ouverture du territoire de Saint-Ouen au territoire métropolitain. Elle va également conforter le pôle de la création avec la station Pleyel, et permettre un développement du pôle aéroportuaire du Bourget en donnant enfin aux grands équipements que sont le musée de l'air et le parc des expositions de véritables possibilités d'accessibilité. Le métro Grand Paris est un métro qui a dit proximité, rapidité et qualité de service.

Pour le Nord-Est et l'Est parisien, la rocade verte et la rocade rouge, avec leurs nouvelles possibilités de maillage, reportent en banlieue les nouveaux lieux de correspondance pour les déplacements de banlieue à banlieue. Ces 9 nouvelles gares du Nord-Est parisien et les deux gares optionnelles deviennent en quelque sorte les portes d'entrée de la région Île-de-France pour l'ensemble de la Seine-et-Marne et l'Est du Val-d'Oise. Plus particulièrement, les deux gares des pôles aéroportuaires ont vocation à devenir la porte d'entrée urbaine internationale de la région Île-de-France. Grâce à des connexions directes aux réseaux TER, RER, et à des correspondances aux TGV, ces rocades ouvrent largement le Nord-Est de la Seine-Saint-Denis avec Saint-Ouen et Saint-Denis, l'Est de la Seine-Saint-Denis d'Aulnay à Noisy-le-Grand, le pôle de Roissy, les 6 communes du pôle du Bourget à l'ensemble de l'espace régional, de ses fonctions et de ses bassins de vie. Le métro du Grand Paris participe ainsi à la désaturation des lignes de métro et de la ligne de RER A, des lignes de RER B et D, et de la ligne 13 du métro, pour une plus grande efficacité du système de transport.

Regardant l'accessibilité aux emplois supplémentaires. Vous voyez apparaître autour de la gare de Saint-Ouen les grands bassins d'emploi que nous vous avons présentés. Le métro du Grand Paris permet d'élargir le choix aux zones d'emploi, en réduisant ainsi les temps d'accès à celles-ci. Les zones en vert foncé sont celles où sont accessibles 500 000 emplois supplémentaires en moins de 60 minutes.

Voyons les gains de temps en transport en commun depuis Saint-Ouen. Plus les zones sont foncées, plus vous gagnez du temps dans vos déplacements. Vous gagnez ainsi au minimum 20 minutes par rapport à aujourd'hui dans les zones en vert foncé. Regardons de plus près ce qui se passe sur Saint-Ouen au niveau des migrations. Nous pouvons voir sur cette carte le lieu d'emploi des Audoniens. Plus les couleurs sont en bleu foncé, plus ils sont nombreux à s'y rendre. 28 % des Audoniens travaillaient sur la commune. 39 % vont travailler à Paris. 11 % travaillent dans le département de la Seine-Saint-Denis, dont 5 % sur le territoire de Plaine Commune. Enfin, les 21 % restants travaillent sur les autres territoires d'Île-de-France, en particulier sur les Hauts-de-Seine. S'ils utilisent à 70 % les transports en commun pour se rendre à Paris, un examen de la situation de Saint-Ouen permet cependant de constater que 58 % des habitants se déplacent en transports en commun pour se rendre à leur lieu de travail. Le métro du Grand Paris permettra des liaisons directes avec Roissy, le Nord des

Hauts-de-Seine et le Sud de Paris grâce à ses lignes verte et bleue, et avec Noisy-le-Grand et le secteur de Marne-la-Vallée grâce à sa rocade rouge.

Cette carte représente les lieux de résidence des salariés venant travailler à Saint-Ouen. 19 % des salariés arrivent de Paris, et 18 % de la Seine-Saint-Denis. Soulignons que 47 % arrivent du restant de l'île de France, ce qui montre l'attractivité des activités économiques, et le rayonnement du pôle d'emploi de la ville. Si 62 % arrivent de Paris en transports en commun et de Plaine Commune, de manière générale, les salariés restants ne sont que 45 % à utiliser les transports en commun. La ligne de Saint-Ouen est directement desservie par la ligne C du RER et la ligne 13 du métro, ainsi que la ligne 4 à la porte de Clignancourt. Elle est en lien, par le maillage bus, avec les lignes H du Transilien, D et B du RER, et la ligne de tramway T1. Elle est à terme concernée par différents projets en cours de réalisation, visant à favoriser l'accessibilité de son territoire. La TLN Tram-Train est une rocade au Nord qui, dans une première phase en 2014, reliera Épinay-Orgemont au Bourget-RER D. Le prolongement du tramway T1 à l'Ouest, de la gare de Saint-Denis à Gennevilliers-Les Courtilles en correspondance avec la ligne 13. Le prolongement du tramway T3 à la porte de la Chapelle en 2012, et ensuite à la porte d'Asnières en 2017. Enfin, le tramway T8 de la porte de Paris à Saint-Denis et Villetaneuse, l'université Épinay-Orgemont en 2014, sera ensuite prolongé au Sud en correspondance avec le T3 et la ligne E du RER.

Le projet de la ligne bleue au Nord, avec la création de 2 gares à Saint-Ouen, ouvre 2 véritables portes d'entrée au projet des docks, met la ville en relation avec une RER D et la ligne H à Pleyel, et la ligne verte vers La Défense et la future gare TGV. Soulignons le rôle du RER C qui relie Saint-Ouen au Nord à la boucle des Hauts-de-Seine, et assure une deuxième liaison au métro Grand Paris à Gennevilliers. La ligne C assure également un maillage au T1 à Gennevilliers, et à la tangentielle Nord à Épinay. Remarquons également que la nouvelle gare à la porte de Clichy assure une nouvelle correspondance à la ligne 13 branche Asnières, et au tramway T3.

Voyons maintenant l'apport du métro Grand Paris. Prenons par exemple le cas de dessertes de centres universitaires et de formation. Le métro du Grand Paris permettra un accès plus rapide aux universités, aux établissements d'enseignement supérieur, et aux nombreux centres universitaires et de formation professionnelle. Citons quelques exemples depuis Saint-Ouen. L'école supérieure Louis Lumière ou l'école d'ingénieurs électroniques à la cité Descartes seront à 30 minutes au lieu de 45 minutes actuellement. L'université de Nanterre sera à 16 minutes au lieu de 30, et l'université de Paris 1 Tolbiac à 19 minutes contre 34. Saclay Sud et ses écoles d'ingénieurs seront à 36 minutes contre 90. L'accès à Saint-Quentin en Yvelines sera à 38 minutes, contre 56 actuellement.

En ce qui concerne les emplois, nous savons que pour porter les emplois de demain et améliorer la qualité de vie des habitants, les transports doivent être rendus, et notamment des transports rapides et en connexion. Comme vous le voyez apparaître sur la carte, le métro Grand Paris renforce l'accès aux bassins d'emploi actuels de Roissy, deuxième pôle d'emploi d'Île-de-France, des Hauts-de-Seine et de La Défense, mais également de Paris et

du Bourget. Rueil-Malmaison et ses nouveaux quartiers seront à 20 minutes contre 45 actuellement, et La Défense sera à 13 minutes, contre 25 actuellement. Roissy sera à 20 minutes contre une heure à ce jour, et Orly à 32 minutes contre 92 en ce moment. Avec le métro du Grand Paris, au-delà des seuls gains de temps, il y a un gain important en matière de fiabilité et de régularité des parcours. C'est autant de gains de vie sociale et familiale.

Si nous nous attachons à la ville de Saint-Ouen que vous connaissez bien, rappelons que Saint-Ouen est une ville de 46 000 habitants. 40 % de son territoire sont dédiés à l'activité économique, avec 1 600 entreprises et 34 000 salariés. Des sièges sociaux d'établissements prestigieux sont présents sur la ville, comme Nokia, Danone, L'Oréal... Des zones d'emplois tertiaires se sont développées dans le quartier Victor Hugo autour du RER C. Un projet de ZAC est en cours sur la porte de Saint-Ouen. Rappelons que les puces de Saint-Ouen drainent chaque année plus de 4 millions de visiteurs. Le projet urbain d'éco-quartier des docks, situé sur un espace de 100 hectares, est un projet d'aménagement ambitieux, qui devrait permettre à l'horizon 2025 d'accueillir 10 000 salariés et plus de 12 000 habitants supplémentaires. Les travaux doivent démarrer dès 2011, avec des premières réalisations en 2013 avec 1 500 logements et le parc urbain. Au Nord de la ville, le quartier du Vieux Saint-Ouen va évoluer en lien avec l'arrivée du projet de cité européenne du cinéma de Luc BESSON, dans l'ancienne centrale EDF du quartier de Pleyel. L'île des Vannes devrait voir élaborer un nouveau projet dans ce bâtiment prestigieux. Saint-Ouen fait parti du projet de pôle de développement des industries de la création, avec les villes de Saint-Denis, Aubervilliers et l'Île-Saint-Denis. De nombreuses entreprises existent déjà dans ce secteur et sur ces territoires, qui démontrent sa richesse créative. Croyant en ce secteur avec tout le territoire, le réseau de transport du Grand Paris sera un puissant levier de développement de celui-ci.

Pour conclure, voyons la mise en œuvre du projet. Le projet que nous vous présentons est un projet ambitieux d'intérêt national. Il nécessite entre 21,4 et 23,5 milliards d'euros, selon les variantes du tracé, le nombre de gares retenues et la proportion de sections aériennes choisies. Le montant prévisionnel comprend le coût des infrastructures, y compris les stations de base et leurs accès, celui du matériel roulant et celui des acquisitions foncières. C'est évidemment un effort financier de première importance que nous devons envisager. Cela correspond, comme nous l'évoquions dans notre film d'introduction à une troisième génération d'investissement après la création du métropolitain il y a plus d'un siècle, et la création du RER il y a 40 ans. Les infrastructures, le matériel roulant et les gares seront remis intégralement au Syndicat des Transports d'Île-de-France clé en main. Nous sommes dans le débat public jusqu'au 31 janvier 2011. À la fin du mois de janvier, à la clôture du débat, la loi impose à la société du Grand Paris de proposer un schéma d'ensemble par un acte motivé et public avant la fin du mois de mai 2011. Ce schéma d'ensemble devra tenir compte des observations et avis collectés par la Commission du Débat Public, et devra surtout constituer une base largement partagée. S'ensuivra une période de 18 mois pendant lesquels les rencontres avec les citoyens, les élus et les partenaires seront permanentes lors des

enquêtes publiques. Il restera alors à réaliser les travaux dans les meilleurs délais, les mises en service se succédant de 2018 à 2023. Je vous remercie pour votre attention.

Applaudissements

Henri WATISSEE : merci pour cette présentation très fouillée. Avant de passer la parole publique, je voudrais signaler que dans la salle, il y a 3 représentants qui peuvent vous intéresser de par les questions que vous risquez de poser. Il y a tout d'abord Monsieur Olivier MILAN des Réseaux Ferrés de France. Je crois qu'il peut éventuellement répondre à des questions sur le plan foncier. Il y a ensuite Madame Florence FRECHET de la SNCF, qui pourra très certainement répondre à des questions sur leur RER C, et puis enfin, pour un point qui vous importe très certainement un petit peu, il y a deux représentants de la RATP, à savoir Monsieur CLAUSTRE qui est directeur à l'agence du développement territorial de la Seine-Saint-Denis, et surtout Monsieur DUMONTET, qui est directeur de la ligne 13. Je pense que vous risquez d'avoir quelques questions.

Nous ouvrons le débat.

Olivier CHUPIN, habitants de Saint-Ouen : juste une question préalable avant de rentrer dans le débat. J'ai suivi, Monsieur le Président, le CNDP depuis le début. Il s'agissait a priori de poser deux projets. Où est le projet Arc Express ? Où est le STIF ? Où est le débat ?

Lamia ABDEL NABY : nous sommes aujourd'hui à une réunion de proximité qui est spécialement dédiée à la société du Grand Paris.

Olivier CHUPIN : alors sur quoi débattons-nous ?

Lamia ABDEL NABY : nous débattons sur le projet de la société du Grand Paris.

Henri WATISSEE : Monsieur, je voudrais vous rappeler une chose. Il y a deux débats en parallèle, car il y a deux projets. Vous avez le projet présenté par la région, qui est le projet Arc Express. Le législateur a souhaité qu'il y ait deux débats. L'autre, c'est la société du Grand Paris. C'est la loi du 3 juin 2010, qui stipule le projet qui vous a été présenté ce soir. La Commission que vous avez en face de vous aujourd'hui, et le maître d'ouvrage, c'est la société du Grand Paris, uniquement. Sur les 42 réunions, il y a eu 10 réunions communes. La prochaine aura lieu à Rosny-sous-Bois le lundi 17 janvier 2011.

Lamia ABDEL NABY : toutes les réunions ne sont pas communes. Arc Express mène son propre débat de son côté. La loi nous oblige à avoir un débat commun avec Arc Express, mais les réunions ne sont pas tout le temps communes. Il y a certaines réunions communes, et certaines réunions indépendantes à Arc Express et à la société du Grand Paris.

Olivier CHUPIN : d'accord. Où sont donc alors les enjeux du débat de ce soir ?

Lamia ABDEL NABY : la société du Grand Paris est venue vous présenter son tracé. Si vous avez des questions à lui poser, vous pouvez les lui poser.

Henri WATISSEE : il ne faut pas confondre Monsieur. Il y a deux projets...

Olivier CHUPIN : mais il n'y en a qu'un qui va être réalisé. Il y a un moment, au début, vous avez parlé... C'est une question préalable.

Henri WATISSEE : c'est une question importante, Monsieur, que vous posez là.

Olivier CHUPIN : on a parlé de rapprochement. Il y a des choses qui sont en commun, entre autres au Sud, etc. nous arrivons bientôt au terme. Je pensais donc qu'il s'agissait de voir où en était le consensus, qu'est-ce qu'il était possible de faire...

Henri WATISSEE : Monsieur, si vous avez suivi la presse ces jours derniers, et notamment depuis la fin du mois de décembre, je voudrais quand même faire un petit rappel. Cela va d'ailleurs être tout à fait l'occasion d'envoyer un petit coup de chapeau à la Commission qui, après 42 débats, est un petit peu fatiguée. Premièrement, le 30 septembre, à la réunion inaugurale, il y avait deux maîtres d'ouvrage sur l'estrade, à savoir le STIF et la société du Grand Paris. À ce moment-là, on pouvait dire que les maîtres d'ouvrage s'observaient, et qu'a été cité à l'époque le mot complémentarité des deux projets. Puis, les choses venant, notamment de la part de vous, public, a été relevé de façon très consensuelle et régénérable le fait du besoin de convergence. Cela a été cité dans tous nos débats, et je vous assure que la Commission a bien noté. Les maîtres d'ouvrage s'en sont d'ailleurs largement expliqués, et en ont tenu compte. Monsieur HUCHON, Président du Conseil Régional, a même évoqué le 15 novembre le mot de fusion des deux projets. Il y a eu depuis des ministres, tout d'abord Monsieur MERCIER, et maintenant Monsieur LEROY, qui sont en train de discuter au plus haut niveau le fait tout à fait de bon sens qu'il ne peut pas y avoir deux projets, parce que 22 milliards plus 6, cela fait quand même beaucoup. Il est donc clair, soyons de bon sens, qu'il y aura un du compte un seul projet.

Il n'empêche que le législateur a voulu qu'il y ait deux débats sur les deux projets. Il y aura deux comptes-rendus synthétisés par la Commission Nationale. Ensuite, le maître d'ouvrage ici présent, la société du Grand Paris, fera lui-même sa synthèse pour la date du 31 mai 2011. En parallèle, Arc Express fera aussi sa synthèse. Tout cela va se rassembler quelque part. Sommes-nous bien clairs Monsieur ?

Olivier CHUPIN : juste une question. Quand il y aura le projet fusionné, y aura-t-il un débat public sur le projet fusionné ?

Henri WATISSEE : je ne sais pas répondre à cette question, et je pense que Monsieur VERON ne peut pas répondre non plus. Juridiquement, logiquement, nous discutons d'un projet qui a été déposé par la société du Grand Paris à la fin du mois de juillet, et accepté par la Commission Nationale fin juillet. C'est ce projet dont nous débattons ce soir. En parallèle, du côté d'Arc Express, il y a eu aussi un autre débat sur un projet déposé. En l'occurrence, leur projet a profondément évolué pendant la période. Mais ça, c'est un autre débat. Ce n'est pas mon sujet ici. D'accord ? S'il y a un changement de nature et de destination du projet, il est juridiquement vraisemblable qu'il devrait y avoir un autre débat. Mais je ne peux pas

répondre, Monsieur, car je ne suis ni juriste, ni complètement compétent en la matière. Je m'en excuse auprès de vous. Voilà. Monsieur VERON, êtes-vous d'accord avec les propos que j'ai tenus ?

Marc VERON, Président du Directoire de la société du Grand Paris : juste un petit point à observer. Comme le débat public concernant la société du Grand Paris se déroule selon des modalités pratiques et calendaires prévues par la loi du 3 juin 2010, la loi sur le Grand Paris, et que nous sommes donc dans la toute première des phases qui ont été décrites par la loi, à savoir la consultation du public, il est clair que ce processus doit se dérouler jusqu'à son terme, c'est-à-dire la prise d'un décret en Conseil d'État, probablement en juin, qui fixe le tracé définitif et la localisation précise des gares. Si par hypothèse ce processus n'était pas respecté, la loi aurait épuisé pour autant ses effets. C'est-à-dire qu'il faudrait prendre une nouvelle loi, ou en tout cas un bout de loi, qui refixe les modalités de consultation. Très honnêtement, je ne peux pas l'imaginer, parce que cela voudrait dire très exactement des délais qui enterraient le projet.

La convergence dont parlait tout à l'heure le Président de séance doit donc impérativement intervenir, si l'on regarde la séquence fixée par la loi du 3 juin, entre le 31 janvier, date de clôture de la consultation du public, et le mois de mai, au cours duquel le Conseil de surveillance de la société du Grand Paris doit statuer sur ce tracé et la localisation des gares, pour faire en sorte que le Conseil d'État puisse ensuite être saisi du dossier, et se prononcer par décret. La fenêtre de tir, si je puis dire ceci, s'agissant d'un tir tout à fait pacifique, est donc entre le 1^{er} février et au plus tard la fin du mois de mai. Il y a donc 4 mois d'ajustement laissés à l'État et à la région. Le bon sens commande évidemment de pratiquer cet ajustement. On n'imagine pas deux tracés à quelques centaines de mètres de distance. Cela n'aurait bien évidemment absolument aucun sens. Ce serait une absurdité et un gâchis total.

Henri WATISSEE : voilà. Je pense que nous avons répondu Monsieur.

Valérie BERNARD, secrétaire de l'association citoyenne pour la qualité de vie à Saint-Ouen (ACQSO) : le nom de notre site Web est acqso.org. J'ai plusieurs questions. Premièrement, pour rebondir sur ce qu'a dit Madame le Maire, il est vrai qu'il est bien de démarrer le début d'année des rêves, mais j'espère qu'en 2018 et en 2023, je pourrai enfin accepter un job à La Défense, parce que je les refuse jusqu'à maintenant. Je pense que vos temps de trajet indiqués ne sont pas tout à fait corrects. Pour rejoindre Rueil-Malmaison à partir de Saint-Ouen, c'est plutôt une heure, voire 1 heure 10, que 45 minutes.

Première question : je ne suis pas sûr d'avoir bien compris au niveau des interconnexions, et veuillez m'en excuser. Je vous demande donc une précision. Est-ce que le futur métro, ou super métro, je ne sais pas comment on doit l'appeler, sera connecté avec le RER B et le RER D Stade de France ? Parce qu'en fait, entre Pleyel et Stade de France, c'est très proche. C'est vraiment dommage qu'il n'y ait pas de connexion possible. J'avais cru entendre qu'il y en aurait une. Pardon ? Voilà, une passerelle. À titre indicatif, aujourd'hui, pour aller du RER B au RER D Stade de France, je vous mets au défi avec un minuteur pour regarder

combien de temps vous allez mettre, mais c'est quand même folklorique. Donc une passerelle entre Pleyel et Stade de France, je ne sais pas. Est-ce que c'est à l'étude ? Est-ce que c'est inenvisageable ? Ce serait quand même intéressant, et nous entendons là une véritable interconnexion, parce que ce sont des lieux très proches.

Ensuite, la deuxième question. Je suis un peu sceptique sur les indicateurs. Je ne suis pas mathématicienne, mais vous nous avez dit que la lignée 14 prolongée jusqu'à Pleyel allait permettre d'absorber 20 % de surcharge de la, allait alléger la ligne 13 de 25 %. Mais lorsque l'on sait que la ligne 3 est déjà surchargée de 20 %, nous n'avons donc que 5 % de marge. Lorsque l'on voit quel est le taux de croissance de la population de Saint-Ouen, nous sommes à +6 % rien qu'en un an. Nous sommes la ville de Seine-Saint-Denis qui a le plus progressé. Avec tous les projets urbains qu'il y a à Saint-Ouen, plus la ZAC Batignolles-Cardinet, la ligne 14, avant d'ouvrir, elle est déjà au taquet de son usage avec tous les projets urbains qui vont arriver, plus % d'Audoniens qui ne prennent pas les transports en commun, 45 % des salariés des entreprises de Saint-Ouen qui ne prennent pas les transports en commun, ces gens-là allant désormais prendre les transports en commun avec la lignée 14 qui va arriver. Elle va donc être victime de son succès. Moi, je suis assez inquiète. Il y a une proposition qui devrait à mon avis être entendue. Je ne suis pas la seule à la porter. C'est le prolongement de la ligne 4 jusqu'à Pleyel, pour qu'il y ait une solution alternative pour arriver à Pleyel, d'autant plus qu'aujourd'hui, il existe déjà un tunnel qui passe périphérique. Il y a une sortie avec un tunnel de maintenance dans Saint-Ouen, dans le quartier Debain. Il faudrait donc vraiment envisager cela, parce que les lignes 13 et 14, qui vont amener à Pleyel ce super métro, vont forcément ouvrir un robinet d'usages et d'usagers.

La quatrième question, c'est : en attendant 2018 ou 2023, on commence par quel bout ? Par le Sud ou par le Nord ? Nous, on est plutôt pour 2018 ou plutôt pour 2023 à Saint-Ouen, enfin à Pleyel ? Vous allez choisir quels critères pour savoir par où on commence ? En attendant, on fait comment ? Déjà aujourd'hui, la ligne 13 est juste un enfer. Je suis très contente qu'il y ait un Monsieur de la ligne 13 qui soit là, parce que c'est l'enfer. Je sais que ce n'est pas vous personnellement, mais vous êtes forcément un exutoire, et j'en suis désolée pour vous. C'est l'enfer, et j'espère que les gens de la Commission du Grand Paris sont venus par la ligne 13 du métro, et ont pu voir ce que c'est après La Fourche. J'espère que l'on ne vous a pas cassé vos lunettes dans la bousculade, mais cela peut arriver. Donc en attendant, on fait comment ? Il y a des choses très simples. Il y a un truc qui est super magique à Paris, c'est que les bus à deux chiffres s'arrêtent au périphérique, et qu'ils prennent après un troisième chiffre, et que l'on doit prendre un nouveau bus. Et pourtant, les bus à deux chiffres vont dans des dépôts de bus qui sont en banlieue. Ils font le trajet du périphérique jusqu'au dépôt de bus à vide. Donc est-ce que l'on ne pourrait pas imaginer que le 81, le 66 et le 60, en attendant 2018 si tout va bien, s'il n'y a pas un nouveau débat public avec des nouvelles réunions et de nouvelles lois, pour qu'on puisse survivre dans les transports en commun, continuer à vivre, à travailler, et à se déplacer. Mais en tout cas, je suis très contente de pouvoir me dire qu'en 2023, je pourrais travailler à La Défense. Merci beaucoup de m'avoir fait rêver ce soir.

Henri WATISSEE : vous êtes jeune Madame. Il n'y a pas de problème.

Valérie BERNARD : j'ai 39 ans.

Henri WATISSEE : j'ai noté 4 questions. Je crois qu'il y en a deux pour la société du Grand Paris, à savoir l'interconnexion et la saturation de la ligne 14. Vous attendez. L'autre question concerne le phasage. Et puis concernant la ligne 13, quid ? Et le prolongement de la ligne 4. Et les bus. Je pense donc que la RATP pourra peut-être compléter. On y va ?

Patrick MAUGIRARD : je pense qu'il faut préciser que la ligne 14, la ligne bleue, est prolongée à Pleyel. Le projet est donc de la prolonger jusqu'à la mettre en interconnexion avec une RER D, et la ligne H de Transilien, ce qui permettra une connexion en particulier pour les gens qui viennent du Val-d'Oise, et de connecter les gens du Val-d'Oise au réseau de métro Grand Paris. Deuxièmement, concernant la ligne bleue qui continue au Nord, elle est branchée au RER B à la gare du Bourget. Elle ne passe pas sur la gare B de La Plaine, mais elle passe au Bourget. Elle permettra les liaisons demain aux pôles de développement sur le budget, ou plus loin, elle sera branchée sur Roissy et Gonesse. Donc en prenant la ligne 14 jusqu'à Pleyel, vous pouvez donc rattraper la ligne verte qui descend sur La Défense et Rueil Malmaison. Cela vous permet donc quand même des gains de temps appréciables. Voilà les projets d'interconnexion du métro Grand Paris tels qu'ils sont prévus.

Je voudrais souligner par rapport à la saturation de la ligne 13 que si l'on prend... Par exemple en ce moment...

Henri WATISSEE : la régie, pourriez vous passer la carte s'il vous plaît ?

Patrick MAUGIRARD : elle va arriver. Nous allons peut-être la remettre. On attend. Je continue. Sur la saturation de la ligne 14, qui est un débat... La désaturation de la ligne 13 par-là 14, je pense qu'elle est à 25 %. Vous avez posé une question sur la saturation de la ligne 14 à terme ? À terme court ? Concernant la ligne 14, je pense qu'il faut souligner... Par exemple, nous avons fait la carte des déplacements des habitants de Saint-Ouen. Demain, les gens qui en ce moment se rendent dans les Hauts-de-Seine, par exemple en prenant deux fois la ligne 13, et en changeant à La Fourche, demain, tous les gens qui travaillent sur les Hauts-de-Seine pourront avoir un accès direct dans les Hauts-de-Seine par la ligne verte dans le secteur Nord des Hauts-de-Seine. Cela ne saturera donc pas la ligne 14 dans le centre de Paris. La ligne 14 n'est pas saturée au Nord. Le seul problème, à l'horizon 2030-2035, est éventuellement le tronçon Gare de Lyon-Châtelet, à savoir le tronçon central sur lequel nous n'avons pas encore fait tous les calculs des répercussions des désaturations de la ligne A et de la ligne 1 automatisée. La ligne 14 est saturée en ce moment par le fait qu'il y a énormément de gens qui descendent à la Gare de Lyon pour continuer leurs voyages par la ligne 14. Il y a donc un effet de désaturation du tronçon central par l'amélioration des RER A et D, et par l'automatisation de la ligne 1. Ensuite, la ligne 14 est en ce moment une ligne à 6 voitures. Dans le cadre du projet du prolongement à la Mairie de Saint-Ouen et au-delà, elle doit donc passer à 8 voitures. Nous avons donc largement la capacité de répondre par la ligne 14, puisque nous passons sur les trains de 700 voyageurs par rame, à 1 000 voyageurs

dans l'avenir.

Henri WATISSEE : concernant le phasage et le commencement par Saint-Ouen ?

Marc VERON : nous pourrions nous balader comme cela d'une commune à l'autre, et surtout promettre que l'on commence par là où l'on se trouve le soir même. Il y a une certaine logique quand on regarde la manière dont le réseau est articulé. Il y a une certaine logique à accorder une priorité à la dorsale qui est la ligne 14 prolongée au Nord et au Sud, puisque l'ensemble vient ensuite se greffer sur cette ligne 14. Maintenant, je n'ai bien évidemment aucune qualité ce soir pour dire que l'on va commencer par la ligne 14 au Nord.

Il y a par ailleurs un autre élément qui doit être pris en compte, à savoir que le débat public a démontré qu'il y avait des consensus extrêmement forts s'agissant d'un certain nombre de portions. Quand je dis portions, ce sont de grandes portions. Ce sont des grosses portions. À partir du moment où il y a ce consensus constaté ville après ville, je n'imagine pas un instant que la Commission Nationale du Débat Public pourrait être tentée de s'écarter de ce qu'elle a entendu au cours de ce débat. J'imagine que politiquement, il faudra quand même faire un tout petit peu attention avant de s'écarter. On peut donc gager que des travaux engagés aujourd'hui, que des travaux d'étude engagés aujourd'hui pour l'avant-projet sommaire et pour les enquêtes publiques ne seraient pas de l'argent mis par les fenêtres. Pour être tout à fait clair, j'ai donc fait la proposition au Conseil de surveillance de la société du Grand Paris, qui compte un certain nombre d'éminents représentants, le Président de région, des résidents de Conseils Généraux, etc., de pouvoir, dès maintenant, de pouvoir engager en avant-phase, avant les conclusions qui seront rendues par la Commission du Débat Public, et évidemment la délibération du Conseil de surveillance de la société du Grand Paris, sur ces portions où le constat d'unanimité est fait, des travaux sans délai.

Henri WATISSEE : nous allons peut-être passer le dernier point à la RATP. Pourriez-vous éclairer s'il y a un projet de prolongement de la ligne 4 ? C'est l'une des questions posées par Madame.

Benjamin CLAUSTRE, RATP, direction agence département 93 : concernant la ligne 4, nous avons déjà fait la concertation il y a un an ici. Et parmi les options qui étaient envisagées à l'époque, il y avait le prolongement de la ligne 4. Simplement, parmi les différentes options, celle qui a semblé la plus pertinente à tout point de vue, à la fois pour désaturer la ligne 13 et pour offrir aussi de nouvelles possibilités de desserte et de développement pour les secteurs de Saint-Ouen et au-delà, c'est le prolongement de la ligne 14. Pour vous donner une idée, nous avons aujourd'hui à Mairie de Saint-Ouen un train de la ligne 13 environ toutes les 3 minutes en heure de pointe. Avec cette offre-là de la Mairie de Saint-Ouen, avec le prolongement de la ligne 14 en direction du centre de Paris, nous allons tripler... C'est-à-dire que dans le même temps, vous aurez demain 3 trains dans le même laps de temps en direction du centre de Paris, avec des temps d'accès que vous avez pu voir, à savoir un peu plus de 10 minutes pour aller à Gare de Lyon. Je pense donc que le choix a été fait sur la ligne 14, et pas dans l'immédiat, pour désaturer la ligne 13, de retenir la ligne 4. Cela

n'empêche peut-être pas que cela arrive un jour, mais le STIF n'est pas là pour le dire. Cela n'empêche peut-être pas un jour d'imaginer cette solution pour désaturer la ligne 13.

Je profite de la parole qui m'est donnée, avant que la donner à Bruno, pour vous annoncer aussi quelque chose d'important, parce que nous développons beaucoup de transport en ce moment dans le secteur. Il y a des tramways. Il y a des lignes de métro. Et ce matin, plutôt à 13 heures 30, on a percé à la porte de la Chapelle, le tunnelier de la ligne 12... C'est peut-être un petit peu loin de Saint-Ouen, mais pas tant que cela quand même. Nous avons traversé la porte de la chapelle. Donc, ça y est. Il y a une nouvelle liaison entre Paris et la Seine-Saint-Denis depuis ce matin. Ce n'est qu'un tunnel, et il y a encore de travail. Ce sera ouvert dans deux ans, mais je voulais quand même vous donner la primeur de cette information, parce que c'est un événement.

Je vais maintenant donner la parole à mon collègue Bruno DUMONTET, mais je vais quand même parler des bus. Il y a eu en 2008 un programme important du STIF pour renforcer l'offre bus. Cela équivaut, tout bout à bout, à peu près à une rame en plus sur la ligne 13. Ce n'est sans doute pas assez, mais cela a été quand même un effort conséquent, avec un peu plus de 10 passages par heure proposés sur les différentes lignes qui desservent les axes de la ligne 13. Ce n'est pas fini, puisque tout récemment, et sans doute en 2011, il est prévu que plusieurs lignes soient renforcées. Ce n'est pas encore complètement décidé par le conseil du STIF, mais sont envisagés le 137, le 139, et le 255. Ce sont donc des lignes qui vont également bénéficier de renforts, et aussi d'un prolongement pour quelques-unes.

Lamia ABDEL NABY : pour la qualité du Verbatim, je vous demanderais d'attendre d'avoir un micro à chaque fois que vous prenez la parole. Si vous voulez que nous fassions une synthèse et un compte rendu de cette réunion, s'il vous plaît respectez cela.

Benjamin CLAUSTRE : des mesures sont donc prévues pour renforcer encore l'offre de bus. Concernant la ligne 13 et les mesures prises sur la ligne 13, je laisse la parole à Bruno.

Brunon DUMONTET, RATP, directeur ligne 13 : bonsoir. J'ai le privilège d'être le directeur de la ligne 13 depuis quelques mois. Je vois que cela a beaucoup de succès, et je le comprends, légitimement. J'ai été directeur de la ligne 6 pendant 3 ans précédemment, et il n'y avait pas les mêmes difficultés d'exploitation. Juste quelques mots. Je comprends largement, et je partage ce que vous me dites sur les problèmes de régularité, et de saturation de la ligne 13. Nous ne sommes pas du tout là pour dire l'inverse. C'est d'ailleurs pour cela que consciente de toutes ces difficultés, la RATP en a fait sa priorité, et a investi massivement sur cette ligne. Juste un chiffre. Je ne vais pas vous faire long. 250 millions d'euros. C'est plus que sur n'importe quelle autre ligne du métro parisien, avec des investissements ces dernières années au service des équipements de transport.

C'est que je vais vous dire en préambule, c'est que je ne vais pas monopoliser la parole toute la soirée. Je suis également dans une démarche où mon travail consiste à exploiter la ligne 13, mais également à discuter avec les gens concernés. J'ai déjà reçu le comité des usagers de la ligne 13. Ce sera avec plaisir si vous voulez passer à mon bureau. Des élus et

des représentants. Nous prenons alors le temps d'expliquer dans le détail ce qui est fait, et ce qui sera fait. Nous sommes conscients du travail qu'il y a.

Cette parenthèse étant faite, je veux juste vous dire que très récemment, les 250 millions d'euros que la RATP a investi ou est en train d'investir sont un retournement automatique par exemple à Châtillon pour améliorer la cadence de l'envoi des trains, couplé à une nouvelle signalisation. C'est des choses sur les quais pour fluidifier, comme vous avez pu voir à Saint-Lazare et à place Clichy. C'est un programme de déploiement... Ce ne sont pas des pousseurs. Ils n'ont pas du tout comme consigne de pousser, même si je sais le ressenti qu'il peut y avoir. Au niveau des gens qui sont sur le quai, leur travail est de nous aider dans la maîtrise des temps de stationnement, élément tout à fait déterminant sur une ligne comme la 13 où si vous perdez ne serait-ce que 5 secondes, c'est un effet boule de neige immédiat. Ils n'ont pas un travail facile avec les quais noirs de monde. C'est certain, et j'en suis conscient. Nous avons un programme de déploiement de portes palières cofinancé par le STIF sur des stations choisies pour améliorer la fluidité et la régularité de toute la ligne, et pas uniquement de quelques stations. Cela a un effet sur la ligne. Il y a différentes mesures, comme la rénovation des trains. J'en passe et des meilleures. Il y a un gros programme.

Et puis pour vous dire aussi que l'exploitation de la ligne 13, vous la voyez au quotidien. C'est aussi pour nous un défi quotidien pour assurer les heures de pointe. Avec le moindre grain de sable, il y a un effet boule de neige. C'est donc une exploitation très difficile. Malgré tout, quand même quelques mots par rapport à une période, notamment à fin 2008 où il y a eu une période très difficile. Depuis fin 2008, en 2009 et 2010, toutes ces mesures ont quand même porté leurs fruits. Certainement pas assez, j'en suis conscient. Mais déjà au niveau de la réduction des incidents et des tours perdus, ce que nous appelons l'offre de transport en moins, les incidents, c'est 40 % en moins. Il en reste quand même encore beaucoup et énormément. Nous en sommes conscients. Et puis dans les résultats visibles, à l'heure de pointe, je parle bien à l'heure de pointe dans le tronçon central, nous étions à 110 secondes minimum entre deux trains. Nous sommes passés à 105, et maintenant, avec les nouveaux équipements, nous sommes à 95 secondes en heure de pointe du matin entre deux trains. Évidemment, c'est le double entre les branches. C'est une alternance d'un sur deux quand ça roule et que c'est fluide, ce qui arrive quand même. Nous avons donc encore du travail là-dessus, et je vous redis pour finir que je suis à l'écoute. S'il y a des associations, des comités d'usagers et des politiques, j'entame aussi cette démarche qui consiste à les recevoir et à expliquer.

Henri WATISSEE : merci Monsieur DUMONTET. Je crois qu'il était important que nous fassions un poids sur la ligne 13. Je crois que la Commission a bien noté qu'il y a 250 millions en jeu, et qu'il y a normalement des améliorations substantielles qui devraient arriver à court terme. On peut revenir au sujet ?

Lamia ABDEL NABY : nous allons donner la parole à ce Monsieur, et après nous donnerons la parole...

Gilles CATOIRE, Maire de Clichy : je suis également Coprésident de la commission Transport et déplacements du syndicat mixte de Paris métropole. C'est à ce double titre que je suis là, et je peux vous confirmer que nous travaillons en ce moment toutes les semaines pour essayer de trouver une synthèse. De toute façon, nous ne pouvons pas faire autrement aujourd'hui financièrement. Maurice LEROY a en plus été mon étudiant pendant deux ans à l'IUT de Saint-Denis. Je le connais depuis longtemps. Je ne sais pas si cela y contribuera, mais cela peut aider aussi. Je crois donc que c'est quelque chose d'important.

Sur la ligne 13, c'est un débat. Je suis Maire depuis un certain nombre d'années. J'ai encore dans mes archives la lettre de Jean-Claude GAYSSOT à Robert BADINTER : pas un sou pour TIBERI à Paris en centre-ville. Nous ne le ferons pas parce que c'est un cadeau à la Droite. À l'époque, Jacques BRUNES était Ministre, et il l'avait emporté. Je crois que nous avons même barré la rue Martre en disant qu'il fallait la dédoubler avant de la prolonger. Cela a aujourd'hui été une erreur historique. Je suis très inquiet. Je n'ai pas voté, mais le Conseil Général des Hauts-de-Seine, suivant la ville de Colombes, a voté une demande de prolongation de la ligne 13 jusqu'à la gare du stade de Colombes, ce qui me paraît une folie aujourd'hui. J'entends aussi que l'on parlait également de Pierrefite de l'autre côté. J'ai refusé d'adhérer à une association de défense du 93 parce que la ville de Pierrefite en faisait partie. J'ai dit que s'il y avait Pierrefite, je n'y serais pas. Je pense qu'il faut arrêter, et c'est ce que nous disons, de prolonger les lignes aujourd'hui.

Alors effectivement, la ligne 13, on parle de circulation douce. Elle est même très douce et très caressante tellement on est serré à l'intérieur. Tout ce que fait le directeur de la ligne, c'est bien. Mais je crois que la question qui est posée, c'est un débat que nous aurons également à Clichy la semaine prochaine, par rapport au projet entre Arc Express et l'autre, c'est : est-ce que la ligne 14... J'ai dit que oui, on pourra peut-être prolonger la ligne 13 une fois que nous serons sur que la ligne 14 est prolongée, et qu'elle joue bien son rôle de désaturation. Mais pour qu'elle joue son rôle de désaturation, il ne faut pas qu'elle soit saturée. Donc la question et les débats ont lieu, et moi je suis sur une proposition, mais je pense que l'on se rapproche de cela dans la synthèse, jusqu'à Carrefour Pleyel, et pas une ligne 14 prolongée jusqu'à Roissy. Je pense que si nous faisons cela, elle ne désaturera pas la ligne 13, parce que comme vous l'avez dit, elle sera saturée avant. Côté à Orly, cela se discute, et le Val-de-Marne le demande. C'est peut-être moins lourd de ce côté-là. En même temps, concernant la version commune Arc Express La Défense sur le Nord, on voit bien que l'on va arriver assez facilement à la synthèse. C'est plutôt dans le Sud des Hauts-de-Seine, les Yvelines, etc., qui concernent moins ce secteur. Mais sur la partie Nord, il me semble que la synthèse est beaucoup plus facile à faire.

Je voudrais dire simplement, on en reparlera la semaine prochaine à Clichy, et je vois Marc VERON demain, que c'est un peu une question de positionnement. Nous souhaitons beaucoup que la situation soit comme elle est dans Arc Express, Clichy-Saint-Ouen, avec une sortie sur Clichy... Nous allons d'ailleurs lancer dans le cadre de Paris métropole un concours d'idées sur l'aménagement de tout le secteur autour de la station de métro côte Clichy, en

partenariat avec Saint-Ouen, qui inclut, c'est important peut-être pas pour vous, mais pour nous, le dossier de classement au patrimoine mondial de l'Unesco de la maison du peuple de Jean PROUVE qui est juste à côté. On veut donc vraiment que le métro, et nous pensons en faire un centre de congrès international, ait vraiment une sortie sur la ville, d'autant plus qu'il y a des possibilités foncières qui nous permettront de travailler.

Je voulais donc dire que je souhaite ce compromis, et je pense qu'il est important de le dire aujourd'hui. Mais il faut bien que la ligne 14 permette cette désaturation, et il ne faut pas qu'elle soit saturée avant d'arriver sur notre secteur.

Henri WATISSEE : merci Monsieur le Maire. Je crois que nous avons là un éclairage. Nous en reparlerons à Clichy la semaine prochaine.

John CROWLEY, Audonien et militant associatif : je travaille dans le 15^e arrondissement de Paris, et je suis donc un usager quotidien de la ligne 13. Un bref silence s'impose. Comme beaucoup des intervenants précédents, je suis un peu tracassé par la difficulté de faire se superposer deux grilles de lecture de tout cela, qui sont à plus de 10 ans d'écart dans le temps. Nous sommes en effet en train de parler à la fois de bénéfices à plus de 10 ans, et de problèmes aujourd'hui. Et le tracassé que je ressens, qui est je le crois le même que celui de beaucoup de gens dans la salle, c'est la crainte fondée sur l'expérience que les projets à long terme, aussi séduisants et ambitieux soient-ils servent de distraction et de mécanisme d'éviction financier par rapport aux solutions nécessaires à court terme.

Un exemple, la ligne 4. Qu'est-ce qui empêcherait de faire les deux ? La ligne 4, c'est ce qui est le moins cher et le plus rapide. On la garde donc pour plus tard. C'est curieux. Le fait de ne pas faire plusieurs options à court terme, c'est évidemment lié, je suppose, à la volonté de garder non pas place nette, mais en tout cas des marges de manœuvre pour des projets à long terme. Mais le long terme est en l'occurrence du très long terme. Vous avez dit tout à l'heure par lapsus, Monsieur, en parlant des temps de trajet en 2023, que vous prenez la ligne verte. Mais la ligne verte, c'est un concept. C'est une notion. Ce n'est pas quelque chose que l'on prend.

Il y a ensuite un deuxième problème qui n'a pas été abordé et qui est moins local, qui est la manière dont le projet conçoit l'agglomération. Cela me paraît beaucoup fondé sur une notion très critiquable de *cluster* qui me paraît technocratique, et assez peu compatible avec la dynamique réelle de l'innovation. Il est bien de désigner ce territoire comme territoire de l'innovation. Mais qui décide de cela ? C'est l'État qui décide de cela ? Non. C'est la dynamique elle-même qui décide de cela. Et cette dynamique, elle est réticente, elle est rétive à être enfermée dans des boîtes par des visions un petit peu mécaniques de ce que devraient être les territoires à 10 ans. De même, pourquoi les biotechnologies seraient-elles absentes de la Seine-Saint-Denis ? Parce que quelqu'un a décidé que cela faisait bien dans un dossier de les confiner dans le Val-de-Marne et dans l'Essonne. Qui a dit que La Défense est un pôle avant tout financier ? Quand on regarde les types de sièges de grands groupes industriels qui s'y trouvent, c'est une déformation de la réalité de La Défense qui semble plus

dictée par la volonté de coller à la notion de *cluster*, avec une seule référence, Michaël PORTER, et aucune référence aux nombreuses critiques de la notion qui ont été formulées, plutôt que d'une réflexion sur l'articulation réelle dans le temps, long en plus.

Dernier point par rapport à cela, l'un des problèmes de la logique de la double boucle, c'est finalement d'entériner l'étalement urbain, et notamment aux franges Sud-Ouest, et dans une moindre mesure au Nord-Est des boucles en question, de favoriser cet étalement urbain. De ce point de vue, la dimension durable me paraît mal intégrée, en tout cas dans la rhétorique de présentation du projet. On part du principe que les Franciliens vivent loin de leur travail, et qu'ils ont de longs trajets. Et on cherche à raccourcir en temps des trajets qui restent toujours aussi longs en kilomètres. Est-ce que c'est bien cela la logique du développement durable ? Est-ce que d'autres manières de concevoir la structure spatiale de l'agglomération, et la distribution du logement, du Commerce et de l'emploi, etc., sur cette agglomération ont été correctement envisagées ?

Henri WATISSEE : merci Monsieur. Je pense que ce sont 3 points importants. Je pense que la société du Grand Paris est en mesure de nous éclairer là-dessus.

Marc VERON : vos questions, c'est un vaste programme. Pour ne pas faire trop long, premier point, une remarque de pur bon sens. S'il n'y avait pas le projet du Grand Paris aujourd'hui, toutes les questions qui apparemment se posent pour les départements de la proche couronne, mais surtout pour les départements de la lointaine couronne, n'auraient pas avancé d'un poil. Les reproches qui sont faits aujourd'hui au projet du Grand Paris par les départements de la lointaine couronne, c'est de ne pas avoir le métro dans les chefs-lieux, sauf à Versailles, de la lointaine couronne. Par rapport à votre dernière observation, je me permets de vous indiquer qu'ils considèrent que cela s'arrête trop près de Paris.

Alors, ce n'est bien évidemment pas à nous d'arbitrer entre les souhaits des différents départements. Ce qui a été proposé à travers le projet de métro du Grand Paris, c'est de répondre à un certain nombre de questions qui se posent à une ville qui prétend être dans le coup au XXI^e siècle. Je vais vous prendre deux ou trois exemples au passage. Paris est la seule capitale digne de ce nom qui n'a pas de liaison directe entre ses aéroports et le cœur de la capitale. Cela n'a apparemment percuté personne. C'est-à-dire que nous avons gaillardement continué à n'avoir aucune liaison directe, je parle des passagers, sauf le projet CDG Express qui est d'un caractère tout à fait particulier, puisqu'il est réservé de par sa commercialisation et sa tarification aux passagers que l'on appelle Haute contribution, à savoir les classes affaires des compagnies aériennes. Rien à voir avec ce dont nous sommes en train de discuter. Le fait par la ligne 14, nous pourrions parler un peu plus du concept même de la ligne 14, de joindre les deux aéroports, et incidemment le Bourget, au cœur de Paris, c'est un élément majeur de stratégie de développement de Paris et de sa région.

Autre exemple. Le fait de passer à l'Est au-delà de Chelles par toute une série de communes qui, hélas, se sont rappelées tristement à nous il y a peu d'années de cela, c'est-à-dire des communes totalement enclavées... Il est quand même assez frappant de voir qu'à 5 km de

Roissy, les habitants de ces communes sont complètement empêchés, sauf à disposer de voitures individuelles, et vous m'accorderez que ce n'est quand même pas la règle générale, de postuler à un emploi à Roissy à 5 km de distance. Le fait d'avoir ce tracé, qui n'avait été proposé absolument par personne, fait aujourd'hui l'unanimité, et c'est tant mieux. C'est quand même un élément de stratégie sociale majeur.

Quand vous me parlez de *cluster*, j'avais fait le point au cours de différents débats parce qu'on avait... Ce n'est plus le cas maintenant, d'autant moins le cas que l'hypothèse d'une synthèse est envisagée. Il y a donc évidemment certaines critiques qui tombent d'elles-mêmes. Elles seraient bien évidemment des autocritiques à ce moment-là. Mais enfin, lorsque nous faisons le point des communes qui étaient traversées par le réseau de métro du Grand Paris, pardonnez-moi, je prends la ligne rouge... Alors évidemment, tout commence peut-être un peu mal par Boulogne et Issy-les-Moulineaux. Enfin on tombe quand même rapidement sur ce que l'on appelle dans le jargon des communes populaires, et cela ne s'arrête jamais. Cela va jusqu'au Bourget. Je ne vais pas vous faire le récital, parce que ce serait un peu ennuyeux. Toutes les communes sans exception sont dans ce que l'on appelle dans le registre des communes populaires. On a peut-être mal choisi, mais ce qui est quand même dommage, c'est que commune après commune... On peut continuer aussi sur la verticale. Ce qui est quand même un peu dommage, c'est que commune après commune, on enregistre l'adhésion complète non seulement des élus, mais de la population qui est dans la salle. Voilà. C'est donc un reproche qui n'est plus très fondé maintenant. J'observe d'ailleurs que ceux qui nous l'adressaient ont remis le reproche sous un mouchoir.

Alors maintenant, la notion de *cluster*. Mais dites-moi, ce n'est pas nous qui avons suggéré et inventé, par exemple pour Pleyel, ce concept de territoire de la création. Ce n'est pas davantage nous qui avons inventé, cela fait quand même pas mal d'années que cela existe, la vallée scientifique de la Bièvre, avec ce que cela recouvre d'industries et de recherches dans les bio. Ce n'est pas nous qui avons inventé cela. Je pourrais continuer. Saclay, pardonnez-moi. Je trouve que Joliot-Curie est plus responsable que nous du concept physico-chimique qui est installé à Saclay. Tout cela, c'est un reproche que je ne comprends pas très bien. La seule chose qui est claire derrière notre affaire, c'est de savoir si oui ou non, nous allons être capables collectivement, région, État, etc., peu importe, parce que c'est secondaire, de décoller par rapport à cette tendance observée sur plus de 10 ans d'une croissance molle de 1,8 point, qui fait que lorsque l'on se compare aux voisins, à commencer par Londres, je mets de côté les deux dernières années de crise, pour tout le monde, on est en train de prendre un écart formidable. Alors est-ce que oui ou non, la région parisienne, la région parisienne va être capable de mobiliser ses atouts, et de donner le coup de rein, à travers un certain nombre d'investissements publics qui, bien entendu, doivent précéder les investissements privés, qui seront quant à eux largement majoritaires dans le décor ? Est-ce qu'enfin la région parisienne va se résoudre à prendre le parti d'une croissance soutenue sur le long terme ? Ce type de projet prétend être un déclencheur de croissance.

Henri WATISSEE : merci Monsieur VERON.

Éric D., habitant de Saint-Denis : j'habite dans le quartier Pleyel. Le budget du projet du métro du Grand Paris, c'est 23,5 milliards d'euros. Avec tous les emprunts qui vont être faits, et ensuite le fonctionnement qui va être confié aux STIF, il est évident que le prix de la carte orange va être minimum de 100 ou 120 euros par mois. Est-ce que vous pensez que... Vous parliez tout à l'heure de sociale. Est-ce que vous pensez que la population de la Seine-Saint-Denis pourra payer une telle carte orange ? C'est une question sur l'aspect économique.

Sur l'aspect technique, j'ai une autre question sur les lignes rouge et verte, à savoir celles qui contournent la région parisienne. Est-ce que ce seront des trains sur pneus ou des trains sur rails ? La ligne centrale est la ligne 14. Elle est sur pneus. Les lignes sur pneus ne sont pas faites pour faire de longues distances. Il faut donc s'attendre à de très gros problèmes techniques sur la ligne centrale.

Marc VERON : sur la tarification, il y a là encore une chose de simple évidence. C'est qu'est retiré des soucis de la région de justice le soin d'investir ce réseau de métro automatique. Il y a aujourd'hui un chiffrage qui est explicitement simple. Nous avons donné la fourchette, parce qu'il y a des variantes. Le point moyen s'établit à 22,7 milliards. Il se décompose entre 2,7 milliards de matériels, et 20 milliards d'infrastructures. Et dans les 20 milliards d'infrastructures, il y a 1,2 milliard d'acquisitions foncières, tout simplement pour tracer le parcours du métro. Cela est sorti des contraintes financières de la région. Imaginez 22 régions françaises. Il y a quand même me semble-t-il 21 autres régions qui seraient assez intéressées que l'on vienne leur expliquer tout d'un coup que sur un investissement aussi majeur, elles n'auront pas à amortir le coût de l'investissement.

Éric D. : ... redevance, donc qui paiera les emprunts.

Marc VERON : mais non. Permettez-moi de vous dire que ce qu'il suggéré là est assez curieux, parce que tout usager d'un bien qui appartient à autrui, si vous vous louez un appartement, vous payez un loyer. Aujourd'hui, la SNCF qui roule sur les voies de RFF, et il y a des experts dans la salle, acquitte un loyer. On appelle cela une redevance, mais peu importe. Cela est logique à partir du moment où vous utilisez le bien d'autrui. Je suis d'autant plus à l'aise pour vous le dire que ce n'est pas la société du Grand Paris qui fixera le montant du loyer, mais une autorité tierce. Accessoirement, c'est quand même un peu ce qui se passe pour l'aérien, etc. Cela se passe dans tous les domaines du transport. Contrairement à ce que le Président de région, qui est un bon polémiste, suggérait hier durant le cours du débat... D'abord, ce n'est pas le STIF. C'est l'exploitant. Ce n'est pas le STIF qui exploitera. Le STIF choisira l'exploitant à travers un appel d'offres qui acquittera cela, parce qu'il utilisera tout simplement le bien d'autrui, en l'occurrence le bien qui sera la propriété de la société du Grand Paris, l'infrastructure en question. Donc pour ça, mettons cela de côté.

Quant aux coûts de fonctionnement qui ont été évoqués hier avec des chiffres qui se baladent à quelque 500 millions d'euros près, excusez du peu... Cela mérite quand même de

s'asseoir autour d'une table, et que chacun explique sa méthode de calcul des frais de fonctionnement. On ne peut pas être dans un machin qui se balade à 500 millions d'euros. Je comprends que l'on est dans une phase où il faut essayer d'en tirer le maximum 6, mais enfin, quand même. Il y aura évidemment des recettes en face. Tout d'abord, il y a les recettes commerciales. On espère quand même que les rames en question ne vont pas tourner à vide. Il va y avoir de nouveaux passagers. On a beaucoup parlé au cours des débats, depuis 3 mois et demi, de la notion de report modal. Nous l'avons chiffré dans une plage qui va de 15 à 20 %. Aujourd'hui, ce sont des gens qui ne prennent pas le métro. C'est ce qui a d'ailleurs accessoirement inquiété la première personne qui est intervenue sur la fréquentation de la ligne 14. Ce sont des gens qui ne prennent pas. Cela, c'est donc une recette additionnelle. Quant au fameux versement transport qui est acquitté par les entreprises, la base de calcul est la masse salariale de ces entreprises. À partir du moment où vous créez une nouvelle polarité Gare, vous créez de l'investissement. Cela se constate partout. Le dernier exemple extrêmement frappant pas très loin d'ici, c'est évidemment ce qui s'est passé autour du Stade de France et de toute cette zone Pleyel. À partir de ce moment-là, il est légitime que vous révisiez la composition des 3 catégories, puisque vous avez 3 taux de taxation, s'agissant par exemple des bureaux ou par exemple du versement de transport, selon que vous êtes plus ou moins dans une zone dense et densément servie. Vous avez donc Paris centre, et une partie des Hauts-de-Seine. Cela va donc aboutir nécessairement à un reclassement par le haut des entreprises en fonction de ces nouvelles gares. Vous allez donc avoir mécaniquement, sans faire quoi que ce soit, par ces reclassements une hausse extrêmement sensible du versement transport.

Il y a un deuxième effet, à savoir que l'on est en train de regarder les bases. Par exemple sur les bureaux, elles n'ont pas été revues depuis 1999. Il n'est quand même pas absolument scandaleux de les réactualiser. Cela fait quand même plus de 10 ans que ça n'a pas été fait. Là encore, cela tire mécaniquement vers le haut. De toute façon, l'effet croissance fait que cela tire aussi par le haut. Plus vous créez d'activité et donc d'emplois, et plus cela tire vers le haut. Le fait est. Tout cela vient donc en contrepartie des coûts d'exploitation. Ce n'est donc pas des coups et rien en face. C'est une balance à travers laquelle il faudra estimer exactement ce qui est demandé, et à qui.

Quand même, puisque le rapport CARREZ est fréquemment cité, au risque de froisser les oreilles de quelques personnes amies dans la salle, le rapport CARREZ met l'accent sur la productivité qui doit être celle des entreprises qui concourent à l'exploitation de ces réseaux. Madame, il serait quand même extraordinaire que le seul domaine où l'on ne puisse pas s'assigner des objectifs de productivité, et mesurer surtout, c'est presque le plus important, la productivité en effet déglagée, soit précisément les transports urbains. Ce serait quand même assez curieux. Il y a donc là un gisement. Encore une fois, c'est le rapport CARREZ. Moi, je l'approuve d'ailleurs sur ce point-là. Pour être industriel, je trouve qu'il a véritablement raison de s'inquiéter de ce point. Donc cette productivité, plus ces recettes dont je parlais tout à l'heure, c'est quand même, en face de coûts de fonctionnement, quelque chose qui est à regarder de très près. Voilà.

Nous sommes donc bien évidemment prêts à regarder cela avec nos amis du STIF.

Henri WATISSEE : pouvez-vous préciser concernant le rail, la deuxième partie de la question ?

Marc VERON : je ne vais bien entendu pas répondre pour une raison très simple. Ce dont il s'agit, ce n'est pas de prédéterminer si cela va être du fer ou du pneu. Dans le cadre du prolongement de la ligne 14, cela va bien évidemment être du pneu. Nous n'allons pas changer l'ensemble du dispositif de la ligne 14. En revanche, pour le reste, nous en jugerons par l'énoncé dans les appels d'offres - je rappelle que nous sommes dans une mécanique d'appel d'offre international sur l'ensemble des travaux - de performances. Il faut surtout laisser les industriels libres de répondre selon les technologies de leur choix. Alors performance par exemple en matière de bruit, puisque cela a été évoqué tout à l'heure. Je crois que c'est une question extrêmement sensible, l'appréciation de la valeur bruit s'agissant d'un métro sur pneus, porté par exemple à vitesse élevée, et notamment dans les courbes. C'est donc par l'énoncé de performances que nous discrimineront entre les différentes technologies, et que nous ferons le choix, mais pas a priori. Parce que si vous dites a priori, ce sera du fer ou ce sera du pneu, vous fermez le jeu de l'appel d'offres. Je crois au contraire qu'il faut se laisser un maximum de réponses possibles.

Roger GUERIN, Conseiller municipal : je suis Conseiller municipal, mais ce n'est pas à ce titre que je parle ce soir, mais en tant qu'usager et citoyen audonien. Mais comme beaucoup savent que je suis élu, je ne vais pas faire semblant de ne pas le dire. Je referme la parenthèse. Je suis assez dubitatif par rapport à l'organisation du débat depuis le début. Je trouve que les préoccupations que l'on rencontre quotidiennement lorsque l'on discute avec les Audoniens sont un peu absentes de cette salle. Il est vrai que je m'interroge comme le premier intervenant sur l'objet de la réunion d'aujourd'hui. J'ai bien compris qu'il s'agit du grand 8 de la société du Grand Paris. C'est un peu dommage que l'on ne puisse pas parler aussi d'Arc Express, parce que ces derniers jours, dans la presse, il y a des informations qui ont été données, et qui montrent d'ailleurs que nous ne sommes plus tout à fait dans la présentation de départ, c'est-à-dire le plan qui est derrière vous. J'ai lu récemment, mais je pense que cela n'a pas échappé à beaucoup de gens ici présents, il est proposé que la ligne bleue centrale s'arrête à Pleyel, et non plus à Roissy. Je voudrais donc avoir une information là-dessus. Cela me paraît assez logique, dans la mesure où il y a ensuite deux tronçons communs pour aller de Pleyel à Roissy. Il vaut effectivement mieux éviter les doublons. Auquel cas la ligne verte irait de Roissy jusqu'à La Défense. Vous me dites si je me trompe. Il me semble que c'est ce qui était dans la presse ces derniers temps.

Il y a ensuite la question de la reconnaissance d'un deuxième tronçon - cela est déjà revenu fortement dans plusieurs débats - en Seine-Saint-Denis, puisqu'effectivement, quand on voit la ligne rouge, je trouve très bien pour les gens de Sevrans, de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil qu'un métro de demain ultramoderne vienne chez eux. C'est une bonne chose, et je trouve ce schéma. Mais en même temps, on voit bien qu'il y a toute une vaste zone entre cette ligne rouge et le périphérique qui n'est pas bien desservie. Cela nous intéresse,

puisque Pleyel étant vraiment un nœud stratégique, sinon le plus grand nœud stratégique du réseau qui nous est proposé, évidemment, par exemple de se rendre depuis Victor Hugo, ou même la ligne 13 Garibaldi-Mairie de Saint-Ouen jusqu'à Pleyel pour ensuite gagner directement Bobigny, par exemple, il est vrai que c'est une chose intéressante. Pour beaucoup d'Audoniens, nous y avons objectivement intérêt. Mais où en est-on, parce que voilà, j'ai un peu l'impression que l'on parle. Le processus de débat public continu, et c'est bien normal. Mais il y a en même temps des décisions qui sont prises ailleurs. Je trouve donc qu'il y a un petit malaise. Hier, Le Parisien parlait même de tractations. Nous sommes dans le débat public, et il y a en même temps des tractations qui se déroulent quand même assez loin des habitants. Je voudrais donc aussi avoir quelques éclaircissements sur cette question, et s'il y aura effectivement un deuxième tronçon en Seine-Saint-Denis. Où en sommes-nous exactement, et que ressortira-t-il du débat, et surtout des négociations entre l'État et la région, puisque que c'est un secret de polichinelle : cela discute.

J'avais ensuite plusieurs remarques, mais je ne voudrais pas être trop long. Je suis d'accord avec ceux qui ont préconisé le prolongement de la ligne 4 du métro au moins jusqu'à Pleyel, pourquoi pas jusqu'au Stade de France, ou même jusqu'au futur centre nautique à Aubervilliers. Enfin bref, il y a peut-être quelque chose à regarder de ce côté-là. C'est vrai qu'il y a déjà une partie du tunnel qui existe. À Saint-Ouen, régulièrement depuis des décennies, parce que ce n'est pas nouveau, les gens et la ville réclament le prolongement de cette ligne. Je ne partage d'ailleurs pas l'avis sur l'idée qu'il ne faut plus prolonger les lignes de métro. Il n'est plus là et c'est dommage, parce que je voulais interroger là-dessus. Mais ce qui est vrai c'est que concernant la ligne 4, je crois qu'il y a un projet du côté de la porte d'Orléans pour aller jusqu'à Bagneux. Je crois même qu'il a été retenu par le STIF. J'ai lu également récemment que des études allaient être lancées concernant le prolongement de la ligne 1 depuis le château de Vincennes jusqu'à Val de Fontenay. Il semblerait donc que cette question de prolonger la ligne ne soit pas forcément une question du passé. Et j'en arrive enfin, et je terminerai là-dessus, bien que j'aie encore 10 000 choses à dire, mais je ne veux pas être trop long, concernant le dédoublement de la ligne 13. J'entends bien que la ligne 14 puisse partiellement désaturer la ligne 13. Ici, c'est un enfer quotidien pour les usagers, de Saint-Ouen comme de toute la ligne, et je dirais d'ailleurs de toute la banlieue Nord. Dans un débat public, il est bon que ces questions soient notées, parce que même si ce n'est effectivement pas la société du Grand Paris qui gère la ligne 13, cela n'est pas le projet, cela dit, cela a une influence directe avec les projets qui sont présentés quand même à ce que je sache. Or, beaucoup d'intervenants, qu'ils soient institutionnels, techniques, ou même des habitants, ont signalé que la montée en puissance du trafic poserait nécessairement la question du dédoublement de la ligne 13, d'autant que la question de la branche n'est toujours pas réglée. Je ne vais pas faire l'historique de ce que cette ligne était avant, et pourquoi nous en sommes arrivés à cette situation, parce qu'il y aurait quand même beaucoup à dire. Mais ce qui est sûr, c'est que l'inaction des pouvoirs publics est quand même la première cause des difficultés que les usagers rencontrent aujourd'hui, et sans doute demain.

J'avais dit que je n'avais pas être trop long, et j'arrête donc. Mais il me semble quand même que cette question doit être regardée un peu plus sérieusement, puisque parmi les projets, il y a aussi le projet de tangentielle Nord. Cela a démarré. Les travaux ont démarré pour le tronçon entre Épinay et le Bourget. Ce sont donc des gens qui passent par Saint-Ouen ou Saint-Denis, enfin ce secteur-là, et qui descendent sur Paris. Je ne comprends donc pas pourquoi par exemple le raccordement du métro avec la tangentielle Nord, et notamment le prolongement de la ligne 13 depuis Saint-Denis université jusqu'à la future gare à Stains ne soient pas programmé, alors que cela me paraît être une solution de bon sens. Voilà. Il y aurait encore beaucoup à dire. Mais sur ces questions-là, il faut quand même qu'on avance.

Henri WATISSEE : Monsieur, je vais essayer d'être très synthétique. Concernant les questions que vous venez de poser, c'est-à-dire premièrement par exemple la ligne bleue qui s'arrête à Pleyel et qui ne va pas jusqu'à Roissy, vous n'êtes pas le premier à poser cette question, et je vous assure que la Commission l'a déjà bien notée. Cela, c'est un point clair. L'arc rouge dont vous parlez, par Val de Fontenay et Bobigny, cela a aussi été demandé. Vous n'êtes pas le premier. Et la Commission l'a noté. Cela fait parti du compte rendu que nous préparons, et que nous devons soumettre à la société du Grand Paris pour le 31 mars. Il est clair que toutes ces demandes, et je peux vous dire qu'il y a à peu près 15 gares au minimum qui sont demandées, vous ne les avez pas sur cette carte. Mais c'est normal. Quand même, nous en sommes à 42 débats. Nous n'allons pas actualiser la carte après chaque débat, et ceci et cela. Il faut tenir compte des attentes et des besoins de tout le monde, Monsieur, de façon à pouvoir faire une synthèse exhaustive. Nous aurons touché quand même pas loin de 15 000 personnes. Il va de soi que tout ce que vous demandez, et c'est noté par la Commission... Je n'ai pas pris de notes. Nous connaissons tout cela, et la société du Grand Paris le saura aussi. Mais elle l'aura en plus officiellement dans deux mois.

Je ne sais pas si je vous répons. Quand vous dites que vous êtes surpris par le débat ou par cette carte qui n'est pas celle de la rumeur publique que l'on trouve dans le Parisien de ce matin, vous avez raison. Mais les journalistes... Il y a des discussions à un très haut niveau avec les Ministres et avec le Président de région sur 3 points, à savoir le tracé, les financements et la gouvernance. C'est cela sur quoi portent leurs discussions. Mais il n'empêche que vous, public, ce qui vous intéresse, ce sont les tracés. Ce sont les gares. Ce sont les accès aux universités. Ce ne sont pas les discussions au plus haut niveau, les tractations comme vous les avez appelées. Monsieur, soyons clairs. C'est cela. Le débat public garde donc toute son ampleur et toute sa valeur. Ce n'est pas parce que Monsieur le Ministre et Monsieur le Président de région discutent que nous ne devons pas vous écouter, et tenir compte de tout cela. Je m'arrête là.

Lamia ABDEL NABY : il a été présenté cela à la Commission du Débat Public. On parle de cela. Nous, nous entendons ce que vous demandez. Mais c'est cela qui est en débat jusqu'au 31 janvier.

Henri WATISSEE : mais nous tiendrons compte dans notre compte rendu de tout ce qui a été remonté. Et tout ce que vous venez de dire a été noté, ainsi que le dédoublement de la

ligne 13. C'est clair. De même que vous demandez le prolongement de la ligne 4. C'est noté dans le compte rendu, même si cela ne fait pas partie du projet lui-même. C'est noté, et ce sera donné... Bien sûr, je suppose que la société du Grand Paris dira que le prolongement de la ligne 4 n'est pas son problème. Et elle redonnera le problème évidemment d'importance à la RATP. Voilà. Il faut qu'il y ait une cohérence dans tout cela. J'espère que je vous ai donné un éclairage sur tout cela. Nous pouvons peut-être passer à d'autres questions ?

Marc VERON : il faut quand même peut-être répondre à un certain nombre de choses qui ont été dites. Je laisserai mes collègues répondre sur certains points. Peut-être que la RATP sera intéressée pour répondre sur d'autres points. Quand vous parlez... D'abord s'agissant de Saint-Ouen, pardon, mais il n'y a rien de changé. Ce n'est pas parce que le Parisien a publié une carte. Il n'y a rien de changé. Nous sommes sur un dossier. Ce dossier prévoit effectivement le prolongement de la ligne 14 dans des conditions qui sont rappelées, avec un certain nombre de gares. Au demeurant, ce n'est pas un scoop, puisqu'il y a déjà eu une concertation. Donc nous persistons, et nous signons. Quant à la rocade qui court vers La Défense, il est vrai qu'il y a eu une observation je crois assez unanime pour souhaiter qu'il ne fallait pas maintenir la variante par port de Gennevilliers, unanime y compris de la part du plan de Gennevilliers, pour éviter que le port ne change au fond de destination par des projets et des investissements immobiliers qui viendraient ponctionner progressivement les surfaces utiles et industrielles du port. Bien entendu, cette forme d'unanimité est pour nous un message reçu 5 sur 5. Autrement, pas de changement.

Alors quand vous dites, en fait, cela s'appelle une rupture de charge à Pleyel. Je peux vous dire que pour 155 km de tracé, puisque pour le moment, le projet qui est à l'écran représente 155 km de tracé, nous n'allons pas faire une rupture de charge. Nous allons en faire 3, et peut-être 4, parce que nous n'allons pas recommencer les bêtises du RER, qui n'a aucune rupture de charge sur 200 km. Cela fait qu'immédiatement, au moindre accident quelque part, vous avez tout de suite des répercussions en aval, et le trafic est bloqué. Si je prends par exemple la capacité nominale de la ligne 14, avec 40 000 passagers à l'heure, Madame... Je vous souhaite beaucoup de succès commercial, mais nous n'y sommes pas. 40 000 passagers à l'heure, vous imaginez la révolution si n'ayant pas de rupture de charge sur les tracés, nous infligions aux passagers avec une telle puissance de trafic le blocage complet des circulations. Je n'ose même pas imaginer ce qui se passerait. Pardon, mais ce n'est pas du débat public. Il se trouve que le débat public a tout d'un coup mis l'accent sur une rupture de charge. Au Nord, il y en aura évidemment une, et pas dans Paris, parce que cela coûte un peu cher. Une rupture de charge, cela veut dire que dans une station, on double les quais pour faire de la correspondance. Tout de suite, le prix gonfle. Il vaut donc mieux être un tout petit peu plus loin qu'au cœur de la capitale pour s'amuser à cela.

Je tiens donc à vous dire la chose suivante, à savoir que par rapport à votre observation, rien n'est changé pour moi. Jusqu'au 31 janvier, nous avons un dossier qui a été déposé, dont je rappelle quand même qu'il comporte 3 pièces. Nous ne parlons jamais des deux dernières. Quantitativement, ce sont les plus importantes. En dehors du dossier lui-même que vous

avez sur les tables, c'est l'étude d'évaluation environnementale qui fait 800 pages. Cela photographie l'existant environnemental sous tous ses aspects, comme cela a été rappelé tout à l'heure par Patrick. Cela projette surtout tous les impacts du projet sur chacun de ces aspects. Cela démontre en tout cas qu'il y a des choses qui ne sont pas faisables par rapport à un certain nombre d'idées qui ont fleuri sur l'aérien, sur le passage à certains endroits, etc. Quand on a par exemple des contraintes topographiques, il ne vaut mieux pas trop toucher à cela. Troisième point, il y a eu un rapport de l'autorité environnementale sur cette étude stratégique environnementale. Ces 3 pièces constituent le dossier.

Pourquoi je suis en train de vous dire cela ? C'est parce que si vous inventez, au bon sens du terme, un inventeur, si vous inventez un réseau nouveau, par exemple vous prenez en diagonale la Seine-Saint-Denis, je ne discute de la légitimité de cela. Vous êtes tenus me semble-t-il de saisir la Commission du Débat Public pour qu'il y ait un débat public dans son intégralité sur ce tracé nouveau, parce qu'à aucun moment, nul n'en a discuté. Nous avons compris que le Conseil Général a voté, mais cela ne suffit pas pour qu'il y ait une consultation du public. Et par rapport à la loi du 3 juin, vous n'avez de toute manière pas satisfait l'obligation d'une étude d'évaluation environnementale, qui porte quand même accessoirement sur un cycle biologique complet parce qu'il y a des éléments de faune. Tout à l'heure, Patrick projetait les sites Natura 2000 en Seine-Saint-Denis. Il ne faut pas trop toucher à cela, parce que je pense que nous sommes là devant de graves impossibilités. Cela veut donc dire un an d'observation. C'est ce que nous avons exactement consommé.

Tout cela, il faut en tenir compte. Ce n'est pas parce que le Parisien publie une diagonale qui a peut-être sa justification, encore une fois, je ne suis pas là pour en discuter, que l'on peut pour autant s'abstraire des règles européennes en matière environnementale par exemple, et des règles du droit français de la consultation du public en matière de débat. Je crois donc qu'il faut relativiser tout cela. Il y a un débat jusqu'au 31 janvier. Les participations au débat et les questions qui sont posées ont pleinement leurs sens jusqu'au 31 janvier, et notre intention est de tenir compte au plus près des observations qui auront été faites pendant ces débats, comme nous l'avons fait. Je vous signale que nous nous sommes déjà engagés à modifier un certain nombre de choses consécutivement à des observations que nous avons considéré comme extrêmement pertinentes que nous avons reçues.

Henri WATISSEE : merci Monsieur VERON. J'ajoute, et je voudrais rappeler que la loi de 2002, qui est la loi dite de démocratie de proximité, stipule que pour tout projet supérieur à 300 millions d'euros, il doit y avoir un débat public. 300 millions d'euros, si vous regardez le coût de l'investissement, cela veut dire environ 3 km. Voilà la marge de manœuvre par rapport au projet déposé. Le tracé rouge dont le Parisien parlait ce matin, Monsieur, fait combien de kilomètres ? 10, 12, 14 ? Mais on ne parle pas d'évaluation environnementale. C'est vrai que c'est un projet, mais on n'en discute pas, Monsieur. Il faut rentrer derrière dans un processus juridique, légaliste et technique. Voilà. Donc, stop là-dessus. Mais ceci dit, tout cela est intégré. Et avec les Verbatim, je peux vous dire que nous avons du travail derrière pour faire la synthèse la plus objective possible à la destination du maître

d'ouvrage, pour arriver à quelque chose d'intelligent. J'espère que nous vous ouvrons un petit peu les choses, et que nous ne vous montrons pas que nous sommes des espèces de béni-oui-oui dans un coin.

Lamia ABDEL NABY : des cartes, on n'en reçoit tous les jours. Quand elles sont validées, elles sont mises en ligne. Des propositions de gens, de Monsieur tout le monde, nous en recevons énormément. Là, nous avons un projet qui a été étudié, tout simplement.

Niane BOKAR, Audonien : j'ai participé à la rencontre qu'il y a eue hier à l'hôtel Méridien. J'aimerais revenir un petit plus rapidement sur le schéma d'acteurs, sinon, je vais rester aux questions locales. Mais le schéma d'acteurs est très intéressant, avec le projet Arc Express et le projet du Grand 8. Mais on voit bien, et j'y ai assisté hier que les discussions ne sont pas simples entre la société du Grand Paris, la région et le STIF. Chacun défend son projet. En l'occurrence, de ce que je peux voir, de ce que vous nous présentez sur le schéma d'aujourd'hui, l'idée est de faire entrer Paris de plein pied dans le cercle très sélect des villes monde, le film que vous avez présenté le montre bien, avec Paris, Londres et New York, ce qui peut être intéressant. Mais là, je vois que dans l'Est du département, nous ne sommes pas très bien desservis comme le disait Monsieur Roger GUERIN. L'un dans l'autre, je me demande donc un petit peu l'intérêt pour les Audoniens si on en reste au niveau local. Encore une fois, je trouve que c'est très bien pour nos voisins. Là, je ne dénigre pas. Mais pour nous, l'intérêt est relatif.

Un autre aspect. Hier, nous avons parlé de l'aspect financier. Nous parlons d'un projet de 21 ou 22 milliards. La France, c'est quand même 1 600 milliards d'endettement, et 34 milliards dans le grand emprunt. Je me demande après où l'on va trouver cet argent, même si vous nous avez fait hier des projections comme quoi nous pourrions récupérer de l'argent ici et là. Je ne suis pas très sûr. J'émetts quelques réserves, et je trouve pour ma part le projet Arc Express plus séduisant, puisqu'il relie de banlieue à banlieue. C'est pour l'intérêt et les besoins des usagers, ce que je trouve personnellement plus pertinent dans un premier temps que les *clusters*. Je ferme la parenthèse. C'était vraiment une vision globale.

Moi, je souhaiterais que l'on nous parle petit peu des contrats de développements territoriaux et des opérations d'intérêt national. Quelle incidence pour nos banlieues et pour nos quartiers ? Vous avez évoqué tout à l'heure le projet des docks de 200 hectares. Comment le travail est-il fait ? Quelles sont les clauses de ce contrat ? Comment cela engage-t-il les municipalités, notamment sur les questions de politique et d'aménagement urbain ?

Marc VERON : je me permettrai de nuancer votre propos, parce que si ce n'est pas grand-chose pour Saint-Ouen, regardez la carte, nous avons la bonne, entre les deux stations sur le prolongement de la ligne 14 et les stations qui permettent, sur la rocade qui rejoint La Défense-Roissy, et à l'Ouest à Gennevilliers, et au Nord par Pleyel... Ce n'est pas rien. Nous sommes dans un ordre de grandeur où nous avons sciemment privilégié la Seine-Saint-Denis. C'est un choix stratégique essentiel. Pardonnez-moi, mais Arc Express, ce sont deux arcs.

Cela ne boucle pas. Ce sont deux arcs, à savoir un au Nord, et un au Sud. Effectivement, depuis que le débat a démarré, ils ont considéré qu'il y avait plutôt intérêt à boucler. Par ailleurs, je vous ferai observer, vous avez certainement suivi cela, qu'ils ne se sont pas commis sur un tracé. Il y a toute une série de variantes, 3 au Nord et 3 au Sud... Ce n'est d'ailleurs pas 3 variantes, mais 3 séries de 3 variantes. À un moment donné, il faut quand même faire des choix. Alors il est vrai que la synthèse va probablement leur éviter d'avoir à faire un choix, puisque le choix, on l'a bien vu. Par exemple au Sud, c'est Orbival. Il se trouve que c'est aussi notre tracé. Mais enfin, ça comment par là. La politique, ça commence par faire des choix. J'arrête avec cette considération.

Maintenant, sur les contrats de développement territorial, je rappelle le principe des contrats de développement territorial. Ce sont des contrats qui font l'objet de négociations entre les communes, les groupes de communes, les réunions de communes, et l'État, représenté en l'occurrence par le préfet de région, dans un principe de continuité territoriale autour d'une gare, c'est-à-dire pas seulement la commune de la gare en question, mais toutes les communes adjacentes qui le souhaitent. Il n'y a donc aucune obligation pour les communes. Si Madame ROUILLON estime par exemple demain qu'il ne faut pas aller à un contrat de développement territorial, elle est totalement libre de ne pas y aller. C'est un principe contractuel de libre discussion et de libre entente entre les parties. Concernant la série des questions qui peuvent être contenues dans ce contrat de développement territorial, elle est très large. La loi parle d'aménagement, d'urbanisme, de mixité urbaine, de logements, de transports de surface... Évidemment, les contrats ne sont pas tenus de tous reprendre la même liste. C'est en fonction des considérations territoriales et locales qu'il apparaîtra plus pertinent de traiter tel ou tel point. La durée de ces contrats est totalement laissée à l'appréciation des parties en présence. Cela peut-être 10 ou 15 ans. C'est totalement laissé à leur appréciation. Et la période pendant laquelle ces contrats peuvent se former est entre le moment où le Conseil d'État prend un décret... La seule chose certaine, c'est que le Conseil d'État rendra un décret quel que soit le contenu du tracé et des gares, probablement en juin prochain, et donc 18 mois au-delà, c'est-à-dire à la fin de 2012. Cela n'interdit pas, pour les communes qui le souhaitent, de préparer en amont, en avant phase... Parce que quand même 18 mois, pour formaliser un contrat qui peut être assez riche, c'est quand même assez court.

Donc, voyez. Souvent, on m'interroge sur la politique foncière. Mais la politique foncière procédera de l'entente entre les communes et l'État. À partir du moment où ce contrat sera en formation, sera noué, l'État ne pourra pas imposer quoi que ce soit aux communes. Si en effet un certain nombre d'opérations foncières et immobilières se font, c'est parce qu'il y aura eu une entente par le contrat lui-même. Voilà. C'est donc me semble-t-il un élément extrêmement positif dans la manière de se projeter à long terme qui lie les acteurs.

Henri WATISSEE : merci Monsieur VERON.

Paul PLANQUE, premier adjoint au Maire de Saint-Ouen, chargé de l'urbanisme et des finances : vous avez bien repréciser, Monsieur WATISSEE, en début de réunion, le contexte

de notre réflexion, et qu'il s'agissait bien ce soir de discuter de la proposition autour du Grand Paris, et non pas d'Arc Express. Loin de moi l'intention ce soir de dire que cette solution est mieux que l'autre. Elles s'opposent. Et tous, par vos interventions, vous avez montré que finalement, il y a une certaine recherche de cohérence, même si nous n'avons pas eu le loisir ce soir d'avoir la présentation d'Arc Express. Mais par exemple, sans vouloir opposer les uns aux autres, je crois savoir que dans le projet Arc Express, il y a une station qui était éventuellement prévue sur le territoire de Saint-Ouen, alors que sur le projet du Grand Paris, ce sont deux stations qui sont prévues. Je crois que je n'ai pas envie d'entrer dans ce débat.

Ce qui m'intéresse plus, c'est de dire qu'aujourd'hui Saint-Ouen, de par sa situation spécifique et géographique, se trouve naturellement dans un couloir potentiel de transport coincée entre la Seine au Nord et Paris au Sud. On comprend bien que ce territoire, quelque part, va devoir accueillir des réseaux de transport, et des réseaux qui soient bien ici, des métros. Il serait anormal que les réseaux passant par Saint-Ouen ne bénéficient pas de ces réseaux là. Cela se traduit donc tout simplement par une implantation de stations. On peut presque dire que c'est un geste naturel de dire que l'on passe par là, et que l'on va s'arrêter et que l'on va desservir... Et c'est aussi l'une des explications du dynamisme économique de notre ville. Mais nous n'allons pas refaire l'histoire, mais en même temps, cette question s'est vérifiée tout au long de l'histoire.

Aujourd'hui, on a donc le quartier des docks. Et je veux revenir à une question... Je vais être très égoïste, et je vais parler vraiment une situation très Audonienne, à savoir le quartier des docks, quartier en devenir, mais sur lequel nous allons commencer à déposer les premiers permis de construire dès le premier semestre de cette année, et sur lequel, y compris au niveau des nouveaux habitants potentiels, mais aussi au niveau des nouvelles entreprises qui s'implanteraient, on dit régulièrement, parce que cela nous a été dit et confirmé, que l'arrivée de la ligne 14 seraient effectives en 2017. Et même si l'on ne parle pas d'Arc Express et du super métro, et du métro du Grand Paris, on se rend bien compte que là, quand même, le travail de synthèse a été mené, puisque vous récupérez en fait quelque part la ligne 14, enfin vous récupérez le tronç de la ligne 14. La seule différence qui est faite, c'est la liaison entre Mairie de Saint-Ouen et Pleyel. Mon inquiétude, et les assurances que j'aimerais avoir, est que si vous voulez, le fait aujourd'hui, par rapport aux engagements qui ont été pris dans le cadre de la consultation sur la ligne 14 d'une livraison en 2017, le fait de faire ce tronçon supplémentaire Mairie de Saint-Ouen-Pleyel ne rallonge pas les délais, puisqu'éventuellement le tunnelier, puisque c'est comme cela que vous travaillez, pourrait éventuellement partir de Pleyel, et non plus, comme c'était prévu initialement, de la Mairie de Saint-Ouen. On peut donc imaginer qu'éventuellement, les délais de livraison soient rendus plus longs du fait de ce tronçon entre Mairie de Saint-Ouen et Pleyel. C'est un élément très important et très concret sur lequel j'aimerais bien entendre les représentants du Grand Paris. Merci.

Henri WATISSEE : merci Monsieur. C'est une question importante.

Marc VERON : si je comprenais ce qui est recherché, c'est comment utiliser, sans avoir à les refaire, ce qui serait complètement stupide, toutes les études d'avant-projet sommaire qui ont été engagées par la RATP pour être clairs, alors que la maîtrise d'ouvrage du réseau de métro du Grand Paris est reconnue par la loi. Alors évidemment, on ne va pas compliquer le problème, et on va chercher les solutions les plus pratiques. Des engagements ont été pris pour que cela ouvre en 2017. Ce n'est pas nous qui les avons pris. Je ne sais pas sur quelle base ils ont été pris, mais ils ont très certainement été pris sérieusement. Nous n'allons donc pas nous amuser à compliquer la vie de ceux qui ont pris ces engagements. C'est bien entendu ce que je peux vous dire. Il va donc falloir très vite déterminer le mode opératoire pour... Le sens de la remarque que je faisais tout à l'heure, sur le fait que la colonne vertébrale de l'ensemble du réseau étant la ligne 14, il paraissait assez logique... Voilà. Mais donc, votre observation était déjà faite et enregistrée.

Henri WATISSEE : d'autres questions ?

Bruno VASSAL, Audonien, membre de l'ACQSO : j'étais intervenu à différentes reprises, notamment lors de la concertation de la ligne 14 dont l'objectif était clair, à savoir la désaturation de la ligne 13. Après analyse de la présentation qui a été faite, le constat a été qu'elle ne serait désengorgée qu'à 25 %. Étant donné que la ligne 13 est déjà saturée à 116 %, ce n'était pas suffisant. Et il y avait une proposition supplémentaire qui a déjà été évoquée, à savoir le prolongement de la ligne 4 pour arriver à l'objectif final. À chaque réunion qui a pu être faite, il y en a eu une autre qui a été engagée par un groupe politique il n'y a pas très longtemps sur Saint-Ouen, je pense simplement que vous êtes plus apte à répondre aux questions que je vais vous poser.

Je vais simplement prendre le cas de la ligne 4 comme point d'exemple, comme c'est un sujet qui est bien compris par les Audoniens. Lors de la présentation de la désaturation, il avait été indiqué une proposition de cotation de prolongement de la ligne 4, donc porte de Clignancourt, à Mairie de Saint-Ouen, pour 410 millions d'euros, ce qui est énorme. Sachant déjà, et les gens qui habitent Saint-Ouen le savent, que la ligne 4 prolonge déjà une partie de son tracé pour des ateliers de réparation, donc à mi-chemin, on pourrait estimer que la liaison restant à faire est d'environ 700 mètres.

Je rebondis là-dessus pour vous indiquer également qu'il y a eu l'apparition, le 25 novembre, d'un prolongement de la ligne 4, mais pas dans le sens que certains voulaient, mais plutôt de l'autre côté, du côté de Montrouge. On ne conteste pas le besoin. Cela le couvre également. Ce qui est étonnant, c'est que le prix annoncé, en fin de compte, parce qu'il est percé, même s'il n'est pas encore mis en service... Pour 700 mètres, le coût des travaux est estimé à 170 millions d'euros. Donc 400 d'un côté, et 170 millions d'euros de l'autre, pour un besoin, disons un tracé qui semble... On n'est pas expert, mais on adore le sujet. On peut s'attendre à ce que ce soit quand même de la même technologie. C'est le même métro. Et par ailleurs, le 25 novembre est paru dans le Parisien, je lis le titre, un rapport accablant à la Cour des Comptes : le grand gâchis des transports franciliens. Il est noté que depuis plusieurs années, entre le STIF, la RATP et la SNCF, il y a des choix stratégiques qui sont faits. Il y a une perte

financière énorme. Donc la question que je vais vous poser, c'est d'indiquer du tracé et de la transparence, puisque vous êtes quand même en charge de la gouvernance... C'est de savoir, pour reprendre les conclusions de ce rapport de la Cour des Comptes, si au sein de cette Commission, il va y avoir une expertise indépendante sur le chiffrage de chacun des projets pour éviter en fait d'avoir des prix qui semblent fluctuer du simple au double, voire au triple, sur certains tronçons.

Marc VERON : j'ai fait la réponse hier soir à une question exactement du même ordre. À mon sens, ce n'est pas un problème d'autorité indépendante. C'est un problème de consultation et d'appel d'offre international. J'indique que sur le réseau de métro du Grand Paris, nous sommes tenus, pour tous les lots, aussi bien les lots d'études-assistance à maîtrise d'ouvrage, que les lots de maîtrises d'œuvre, de faire des appels d'offres internationaux. Au demeurant, certains, préventivement, notamment les adhérents du syndicat professionnel Syntec, si vous voulez les études d'ingénierie, se sont inquiétés auprès de l'autorité de la concurrence de ce qu'éventuellement la société du Grand Paris pourrait être tentée de traiter de gré à gré certains marchés avec la SNCF, ou RFF, ou la RATP. Et l'avis rendu par l'autorité de la concurrence marque assez que cela ne peut être qu'un caractère exceptionnel et dûment motivé que, notamment pour des raisons de sécurité, une telle convention pourrait intervenir avec ces opérateurs. La règle est donc celle de l'appel d'offre international.

C'est nouveau, parce que la mécanique n'est pas du tout celle-là aujourd'hui. Vous avez aujourd'hui un syndicat des transports d'Île-de-France qui s'appelle le STIF. Il n'a pas ou n'a pas voulu, peu importe, cela revient au même, de capacités internes de maîtrise d'ouvrage. Il délègue donc cette maîtrise d'ouvrage à RFF, à la RATP, etc., qui bien entendu, pour l'essentiel des études d'ingénierie, les font elles-mêmes, puisqu'ils ont des équipes d'ingénierie extrêmement nombreuse, extrêmement compétentes, et extrêmement constituées. Elles prennent ensuite des consultations pour les maîtrises d'œuvre sur les parties pour lesquelles elles n'ont pas la compétence. Il est vrai que le génie civil n'est pas le premier acte de leurs compétences. Là, la différence, notez-le bien au passage, est totalement essentielle. C'est que pour tout type de contrat d'études d'assistance à maîtrise d'ouvrage, de maîtrise d'œuvre, etc., la société du Grand Paris doit consulter le marché, donc l'ensemble des sociétés qui désirent répondre.

C'est évidemment une contrainte pour la société du Grand Paris dans la qualité des appels d'offre, dans la précision et la rigueur des appels d'offres qu'elle va lancer, et bien entendu dans le respect de normes de procédures totalement inattaquables, parce que nous prenons sinon des risques d'invalidation des consultations qui sont vraiment très considérables. C'est donc la tension par la concurrence entre les soumissionnaires qui va permettre des adaptations de prix. Ce ne sont pas des experts perdus dans un coin qui vont nous dire que c'est plutôt cela le bon chiffre. Ils n'en savent pas plus que ceux qui ont fait les premières estimations telles qu'elles vous sont rendues dans le dossier.

Henri WATISSEE : je voudrais intervenir Monsieur sur votre question, concernant la

Commission. C'est bien cela que vous avez dit ? Je voudrais vous rappeler que la Commission est saisie dans le cadre d'un projet. Et elle est saisie pour quoi faire ? Pour coordonner et animer un débat public. Sa mission n'est pas de faire de l'audit. Elle n'est pas d'aller voir si dans le cadre du prolongement de la ligne 4, le coût d'un prolongement entre porte de Clignancourt et Mairie de Saint-Ouen de 400 millions d'euros que vous citez est bon, mauvais, trop cher, ou pas assez. Je n'en sais rien. Ce n'est pas notre mission. Nous sommes indépendants dans le cadre d'un projet déposé. Voilà ce que je peux vous répondre.

Alors maintenant, il n'empêche que votre question est notée. Cela fait partie du compte rendu. Et c'est à RATP qu'il faut vous adresser. Je suis désolé. Je me rends compte que je ne satisfais pas à votre question, mais la Commission, en l'occurrence, ne va pas faire grand-chose. Mais c'est noté, c'est évident. Est-ce que j'ai essayé de clarifier un peu la position ?

Bruno VASSAL : oui. Vous m'avez défini en fait le cadre de votre mission. Mais je regrette effectivement qu'il n'y ait pas une Commission indépendante pour vérifier, parce que la Cour des Comptes a en fait mis en relief les problèmes de financement, ou de stratégie, ou de gestion. Vous parlez des études. Nous avons eu un cas très simple lors de la consultation citoyenne. D'ailleurs, je ne sais pas si c'est maintenu. Il était question de faire une desserte sur Saint-Ouen de la ligne 14. Cette desserte, telle qu'elle était définie au moment de la présentation, était juste sur un site total, un ancien site total pollué, massivement pollué, alors qu'à quelques zones à côté, il y avait une desserte où, sous les terrains RFF, la situation était peut-être moins... Donc en termes de coût... Ce n'est pas le fait que ce soit pollué. C'est en termes de coûts de dépollution d'infrastructures, où l'on se dit que s'il y a des analyses qui sont faites, c'est quand même étonnant que pour 20 millions d'euros, un peu les chiffres avancés pour cette ligne 14, que des « boulettes » comme celle-là puissent apparaître au titre d'expert qui, visiblement, avait peut-être parlé un peu trop vite. C'était en réflexion, mais cela semble étonnant. Donc si je dois poser ma question concernant justement le contrôle des dépenses, alors que le rapport de la Cour des Comptes vient mentionner et engage la RATP, le STIF, et également la SNCF, je pense que ce ne sont pas forcément les meilleurs interlocuteurs. Nous pourrions imaginer qu'il y ait une gouvernance, un petit peu comparable à la Commission qui a été nommée sur la phase de concertation du projet, qui suit l'intégralité du projet. Cela a été indiqué par Monsieur tout à l'heure. Lorsque l'on commence à jongler avec les millions d'euros ou avec les centaines de millions d'euros, c'est un peu l'élastique.

Henri WATISSEE : je comprends, Monsieur, mais j'ai essayé de vous expliquer ce qu'était la condition. Nous ne sommes pas un contrôleur. Nous sommes là pour animer un débat public. Il s'agit d'un débat. Ce n'est pas une mission de contrôle. Ceci étant, il est évident que c'est noté. Mais ce n'est pas notre rôle non plus.

Olivier CHUPIN : j'ai une question plutôt conclusive, puisqu'il reste 15 jours au débat public. Est-ce que la Commission pourrait publier l'état, qu'on ne peut pas voir du consensus, des tractations, de là où nous en sommes entre les deux grands acteurs, avant la fin du débat, même si nous n'aurons pas le temps de dire quoi que ce soit, mais que l'on puisse quand

même savoir avant que tout cela ne soit finalisé, que l'on ne soit pas là que pour enregistrer ce que l'on a à dire, mais qu'il y ait une vraie interaction tant que les choses ne sont pas tranchées ?

Henri WATISSEE : je comprends, Monsieur, mais je voudrais vous rappeler que le Ministre LEROY, le nouveau ministre, a indiqué qu'il avait mis un comité de pilotage en place avec un certain nombre de responsables. La Commission n'est pas saisie de cela. Nous n'avons rien à voir dans ces tractations. Nous avons à voir avec le débat public concernant un certain projet, qui est celui qui vous a été présenté ce soir. Nous ne sommes pas missionnés pour aller faire la synthèse. D'abord, le Ministre est assez grand pour la faire lui-même, et le Président HUCHON aussi, et Monsieur SANTINI, pour la société du Grand Paris, si tant est que tout cela se mette bien ensemble... Ils vont faire une conférence et un communiqué. Je ne suis pas... Non, ce qui nous intéresse, c'est de recenser les attentes et les besoins du public que vous êtes. C'est un débat citoyen.

Olivier CHUPIN : je sais que nous serons évidemment informés, mais nous serons informés d'une chose inéluctable.

Henri WATISSEE : pourquoi inéluctable ?

Olivier CHUPIN : parce que justement, nous n'aurons plus le temps. Nous qui vivons tout le temps la ligne 13, on ne va surtout pas retarder les projets d'un an parce qu'il y aurait un débat en plus. Mais quelque part, nous sommes les dindons de la farce dans cette histoire. C'est-à-dire que moi, j'en ai fait plusieurs, des débats. On enregistre ce que l'on a à dire. On en tient compte, mais après, on nous sert cela comme un plat directement concocté, et on verra. Nous aurons juste à voir. C'est cela le problème.

Henri WATISSEE : écoutez Monsieur, cela fait 4 mois que nous nous battons pour vous, pour recueillir vos informations. Une fois de plus, nous ne sommes pas des « béni-oui-oui ». Que le Ministre discute avec un certain nombre de gens pour essayer de faire un consensus entre eux pour éviter la polémique, c'est très bien. Mais les gares, les tracés, les coûts, les financements, combien cela va coûter, la tarification, et vos besoins, ce n'est pas de cela dont discute le Ministre. Ce n'est pas moi qui peux vous donner les tractations, Monsieur.

Marc VERON : est-ce que je peux vous rappeler... Pardon, je fais du juridisme, mais il y a une loi. Nous sommes dans un pays de droit, et la loi s'applique. La loi du 3 juin dite du Grand Paris dit quelque chose d'extrêmement précis sur la manière dont le Conseil de surveillance de la société du Grand Paris doit délibérer, en l'occurrence probablement au mois de mai, sur le tracé et les gares. Et probablement qu'il devra délibérer également sur la séquence de travaux. Derrière cette délibération du Conseil de surveillance de la société du Grand Paris, il y aura un décret en conseil d'État qui constituera le document opposable aux tiers sur le fond du dossier. Il est prévu dans la loi que la société du Grand Paris devra énoncer de manière publique les raisons de ses choix eu égard au rapport de synthèse qui lui aura été transmis par la Commission Nationale du Débat Public. Ce rapport de la Commission Nationale du Débat Public, d'abord de la Commission Particulière, et puis ensuite cela

remonte, sera publique. C'est-à-dire que vous pourrez le consulter. Lorsque le Conseil d'État se réunira, il aura sur son bureau à main gauche la loi du 3 juin, et à main droite les deux documents que seront le rapport de synthèse remis par la Commission Nationale du Débat Public, c'est-à-dire l'expression de tout ce qui se sera dégagé au cours des 4 mois au travers des réunions, des questionnaires, etc., et puis à côté la justification qui sera formée également de manière publique, c'est-à-dire que vous pourrez constater vous aussi, par le Conseil de surveillance de la société du Grand Paris.

Votre question revient au fond, nous l'avons déjà eue dès le début, à la chose suivante. Est-ce que l'on n'est pas en réalité, est-ce que ce n'est pas pour rire ? Est-ce que nous ne sommes pas en train de nous réunir, et puis ensuite, ils feront ce qu'ils voudront ? Je rappelle que la loi est ainsi faite. Et par ailleurs, le Président du Conseil de surveillance de la société du Grand Paris doit faire rapport aux commissions compétentes des deux chambres des raisons pour lesquelles le choix a été fait de cette façon. Tout cela est donc totalement public.

Pourquoi cette importance que ce soit publique ? Parce que s'il doit y avoir contentieux derrière, sur les raisons qui auraient amené tel tracé, telle gare, ou je ne sais quoi, il est évident que les contentieux se fonderont sur les écarts qui auront pu être constatés par le non-respect, par hypothèse que je ne saurais imaginer, de cette procédure. Et là, on bloque le système par le jeu des contentieux. C'est donc une question grave. Ce n'est pas simplement pour rire. C'est une question grave. Je considère, et tous les juristes sont d'accord sur ce point, qu'à partir du moment où la loi a été ainsi rédigée volontairement, c'est de ce point de vue une procédure différente de celle du droit commun de la consultation du débat public. C'est précisément parce que le législateur a voulu lier le Conseil de surveillance de la société du Grand Paris, et sa décision, à l'expression qui se sera fait jour au cours de ce débat. Vous n'êtes donc pas réunis pour rien.

Henri WATISSEE : au contraire, puisqu'il y a ces tractations, le débat public prend encore plus d'importance, Monsieur. Je ne sais pas comment vous traduire cela.

Olivier CHUPIN : ce n'est pas ce que je dis. Tout cela est totalement légitime. Je comprends tout à fait. C'est simplement que tout cela va donner lieu à un document final. Nous sommes d'accord ? Ce document final ne nous sera pas soumis.

Lamia ABDEL NABY : concernant les conséquences du débat, nous vous avons présenté deux projets. Arc Express est présenté par le STIF. Le super métro est présenté par la société du Grand Paris. Maintenant, il y a des discussions en haut lieu pour essayer de trouver une entente pour une convergence. Là, malheureusement, nous n'avons pas demandé cela. Nous, nous sommes Commission Nationale.

Olivier CHUPIN : c'est très bien qu'il y ait un consensus. C'est juste que ce processus du débat public qui est très bien, aille vraiment au terme. C'est-à-dire que le terme n'est pas la synthèse qui peut être faite du premier temps, mais aussi cette synthèse soumise au public.

Henri WATISSEE : Monsieur, cette synthèse sera publiée. Elle peut être vérifiée, et elle peut être contestée. Derrière, le maître d'ouvrage a lui deux mois pour tirer les conséquences de ce qui a été dit. Et c'est publié et justifié.

Olivier CHUPIN : elle pourrait être votée par le corps électoral des 11 millions de Franciliens.

Marc VERON : vous avez une loi, Monsieur, vous avez une loi. Je vous répète que si vous estimez, vous, en tant que citoyen, que la procédure formellement décrite par la loi n'a pas été respectée, vous pouvez introduire au contentieux. Mais cela bloque. C'est un élément bloquant. Dans le déroulement ensuite des travaux, c'est un élément bloquant. Je vous dis donc que la garantie que vous avez, représentée par la loi, consiste dans le fait que le législateur a très clairement exprimé l'idée suivante, à savoir que d'un côté cette synthèse remise par la Commission du Débat Public est publique, à savoir que vous l'aurez et que vous pourrez la consulter, et que de l'autre côté le Conseil de surveillance de la société du Grand Paris doit énoncer les raisons de ce choix au regard de cette synthèse. Le juge pourrait donc prendre ces deux pièces, et regarder si elles concordent ou pas.

Est-ce que vous croyez que les politiques, que ce soit de la région ou de l'État - nous allons prendre des exemples neutres, et nous n'allons pas trop parler de Saint-Ouen - vont s'amuser à considérer comme nulle et non avenue l'expression qui se sera faite jour débat après débat, ville après ville, qui aura acté qu'il y a un accord... L'autre soir, nous étions à Saint-Cloud, dans une réunion commune. Il était bien sûr question d'une gare à Saint-Cloud, et bien sûr d'un tracé sur la Seine. À un moment donné du débat, le Président de séance, qui était en l'occurrence Monsieur LEBLOND, s'est tourné vers la salle et vers les maîtres d'ouvrage, et a dit qu'il constatait un accord unanime sur la localisation de la gare et le tracé. Il a demandé si c'était vrai, et à ceux qui n'étaient pas d'accord de le dire. Il y a eu unanimité. On fait quoi ? Vous croyez que l'État et la région vont prendre la responsabilité, sur ce qui a été acté... Cela paraît invraisemblable.

Olivier CHUPIN : d'accord pour ce qui marche comme ça. Mais par exemple pour le plateau de Saclay, et c'est à mon avis beaucoup moins simple.

Henri WATISSEE : nous verrons, Monsieur, mais la synthèse est le résultat de l'expression d'environ 15 000 personnes consultées. Si on ne tient pas compte de tout cela, c'est à désespérer de la démocratie. Cela devient compliqué. Je ne sais pas quoi vous dire d'autre. Il est 22 heures 45. Nous allons peut-être prendre encore quelques questions.

Éric D. : je voudrais savoir où vous situez exactement la station Pleyel. Ensuite, vous avez dit que la vitesse moyenne serait de 65 km/h. Je voudrais savoir quelle sera la vitesse maximale. Vous avez dit que la vitesse du RER était de 45 km/h, mais une RER A est par moments à 100 km/h. Et vous avez insisté sur une question de gestion. Vous avez insisté sur le fait qu'il y aura un appel d'offres. Vous répétez souvent qu'il y aura des appels d'offres. Cela aura une incidence sur le prix. Vous imaginez bien que si c'est Vinci ou Véolia qui remporte l'appel d'offres pour la gestion ou l'exploitation de la ligne, le prix de la carte orange explosera. Ce ne sont pas des sociétés qui font dans le social. Et pour aller à Saclay, il

n'y a que 5 000 voyageurs potentiels. Si vous vous obstinez à faire un tunnel qui aille à Saclay, il est évident que le prix du transport sera exorbitant.

Jacqueline ROUILLON : j'ai des remarques générales, puisque nous arrivons à la fin du débat. Je pense que ce sont des discussions, et la réunion de ce soir le montre encore... Pour avoir participé à d'autres réunions organisées par le débat public, notamment une réunion commune qui a eu lieu à Pleyel à l'automne, je pense que cela permet de façon assez large de mieux maîtriser et de mieux comprendre les enjeux qui se passent d'abord au niveau de l'Île-de-France, bien sûr pour notre communauté et pour la mobilité de ses habitants et de ses salariés, mais aussi ses enjeux. Donc, au-delà de l'intérêt que nous pouvons trouver à ces débats, parce qu'il y a malgré tout un tas de questions auxquelles il est répondu. Je pense après qu'il y a des réponses qui nous satisfont, et d'autres certainement moins. Nous l'avons entendu par rapport à l'impatience qu'il y a ici sur la saturation de la ligne 13. Je trouve que cette expérience me renvoie à l'idée d'une écoute, et d'une prise en compte.

Après, je trouve personnellement normal, parce que c'est leur travail, que ceux qui sont mandatés pour organiser ce débat fassent d'une part la synthèse des débats, et d'autre part, dans la situation particulière, parce qu'elle n'est quand même pas banale, où il y a à la fois la consultation pour le métro du Grand Paris et pour Arc Express, et cette responsabilité, je crois que c'est ce que vous exprimez dans plusieurs réunions, d'arriver à une articulation et à un seul projet à la fin. C'est en tout cas ce que nous avons demandé, nous les élus, dans plusieurs lettres... J'ai presque envie de dire que vous prenez le meilleur des uns et des autres pour les territoires desservis.

De ce point de vue, je voudrais dire que je m'inscris dans ce qui a été dit par les élus de Paris métropole. C'est-à-dire que nous sommes quand même très satisfaits qu'enfin, au niveau de l'Île-de-France, on nous propose de projet de cette envergure - vous voyez déjà le temps de réalisation - parce que nous sommes dans une situation où sinon, dans quelques années, l'Île-de-France serait bloquée tellement il y a un déficit antérieur entre le développement des transports en commun et le développement souhaité, comme d'autres grandes métropoles internationales. Nous voulons donc pour l'Île-de-France, en ajoutant d'ailleurs que je fais parti de ces élus de Paris métropole qui veulent que ce développement se fasse bien sûr parce que nous sommes dans le jeu de la concurrence internationale, mais aussi parce que cette place de leader avec d'autres sur la scène mondiale, permet surtout aux habitants de l'Île-de-France, et plus généralement de la France, d'en bénéficier et de voir globalement leur niveau de vie progresser. Autrement dit, nous ajoutons toujours, et je tiens à dire que cela doit réduire les inégalités. C'est aussi comme cela que j'essaie, comme Maire de cette ville, de regarder ce qui est le meilleur dans ces propositions de transport, puisqu'il faut quand même dire que Saint-Ouen est bien traitée. Nous allons avoir je le pense une chance exceptionnelle avec la ligne 14. Et vient se greffer sur cet engagement la prolongation jusqu'à... Je ne reviens pas sur les propositions de tracé, avec des choses qui sont assez favorables dans le cas du Grand Paris, et dans d'autres propositions.

Par contre, je m'associe tout à fait à ce qui a été dit par rapport à la RATP. Les habitants, sur

ces années qui vont nous séparer de la réalisation, ne peuvent pas continuer à être transportés. Je vous remercie donc de votre proposition d'entendre les habitants, mais je crois surtout que je m'associe à leur demande de trouver des alternatives en attendant la réalisation de ce projet, d'autant que la ville va continuer à beaucoup se développer.

Je voudrais remercier pour le travail accompli dans le cadre de cette écoute, et j'invite tous ceux et celles qui ont exprimé des désaccords et d'autres points de vue à le faire par écrit. Nous avons vu au début qu'il y a un certain nombre de possibilités d'écrire, d'envoyer, etc., au nom d'associations, ou en tant que simple citoyen. Cela ne pourra qu'enrichir et rejoindre très certainement aussi d'autres remarques qui ont été faites.

Henri WATISSEE : merci beaucoup Madame. Merci de ces observations et commentaires.

Jean-Yves MARSOUIN, Audonien : moi, je ne suis pas en concurrence. Je suis désolé, mais je ne suis pas en concurrence avec mes voisins de Clichy. Et je ne pense donc pas du tout, au contraire de Madame le Maire, que la concurrence augmente effectivement le niveau de vie, et améliore la vie. Cela se voit tous les jours. Il y a la concurrence mondiale, et on voit ce qu'il se passe. C'est une réflexion.

Henri WATISSEE : Bien. Nous voudrions peut-être revenir à la question de Monsieur ?

Marc VERON : sur les appels d'offres d'exploitation, ce n'est pas la société du Grand Paris qui les passera. C'est le STIF. Mais c'est une obligation européenne depuis la transposition en droit français du règlement européen OSP. On ne peut pas y échapper. Ce n'est donc pas la société du Grand Paris qui les passera, mais cela participe du processus de consultation dont je parlais tout à l'heure. Je le rappelle au passage, parce que c'est une règle européenne.

Éric D. : donner la gestion du métro du Grand Paris à un autre opérateur que la RATP, c'est de la folie furieuse.

Marc VERON : mais attendez. Encore une fois, il s'agit d'un réseau nouveau...

Éric D. : vous avez répété plusieurs fois qu'il sera en jonction avec tout le réseau existant. Excusez-moi l'expression, mais vous imaginez le « bordel » si c'est Véolia qui a la gestion, et qui doit se connecter avec le réseau RATP.

Marc VERON : mais attendez. D'abord, séparons les variables. La ligne 14 jusqu'à Pleyel, c'est une chose. Les boucles, c'est autre chose. Nous sommes là dans le cas de réseaux nouveaux. Et donc que cela vous fasse plaisir, ou à moi, ou au STIF, ou pas, cette règle européenne à laquelle la France a souscrit s'applique en droit français depuis le 3 décembre de l'année dernière. Nous n'en sommes pas encore là, parce que les premiers tronçons seront ouverts à l'exploitation en 2018. Mais à ce moment-là, il faut savoir que pour la partie exploitation, il sera fait appel à la concurrence. Ensuite, il y a...

Henri WATISSEE : vous avez parlé de la vitesse moyenne.

Nicole POUILLY : la vitesse maximum est de 100 km/h, et de 65 km/h en moyenne. Pour les

RER, c'est 45 km/h en moyenne. Il y a effectivement des pointes à 100 km/h. Tout dépend des interstations, et tout dépend du mouvement des voyageurs. Il est donc un peu compliqué de comparer certaines choses. Cela dépendra également des matériels et des progrès techniques qui seront réalisés d'ici là.

Pour ce qui est de la localisation de la gare de Pleyel, elle est localisée à côté du RER D. Vous imaginez un peu les difficultés qu'il y a pour faire connecter tout cela. C'est donc encore à l'étude aujourd'hui. On ne peut pas aujourd'hui dire précisément où seront localisées les gares. Nous avons une idée de leur localisation, mais il faut aller maintenant dans les études beaucoup plus poussées qui mèneront après, dans les 18 mois qui viennent, aux enquêtes publiques, là où il y aura effectivement le tracé définitif, et l'emplacement définitif des gares, donc éventuellement des expropriations s'il y en a.

Jacqueline ROUILLON : une dimension importante, puisque nous avons pas mal parlé de financement ce soir. C'est une question qui me tient à cœur. Monsieur a parlé plusieurs fois de la question de la tarification. Je trouve que c'est une question essentielle pour l'égalité des Franciliens dans la mobilité. J'appuie donc tout à fait cette préoccupation et cette revendication de tarifs plus qu'abordables pour chacun et chacune. De ce point de vue là, je l'ai déjà aussi exprimé, mais je voulais le redire, dans le cadre du débat de ce soir, nous avons parlé un peu de la manière dont les montants étaient étudiés. Il y a une autre question importante, à savoir qui va financer. Et donc de ce point de vue là, il y a bien évidemment déjà un certain nombre de travaux ou de recherches qui sont effectués, mais il ne faudra pas que ces financements, même s'ils s'appuient à un moment donné sur du développement économique, fassent monter, notamment autour de Pleyel, les prix du foncier, ce qui amènerait du coup bien évidemment un certain nombre d'habitants, mais également d'activités économiques, à devoir aller dans des endroits où le foncier est moins cher. Autrement dit, à Saint-Ouen, nous avons une politique très volontariste sur la maîtrise foncière et des prix du foncier. Je voudrais absolument, mais nous en avons déjà discuté avec Monsieur VERON sur la question du contrat de développement territorial, que cette question de l'attractivité nouvelle du territoire ne se traduise pas par l'exclusion de populations et d'activités économiques au regard de ce qui se passe pour le coup dans beaucoup d'endroits et dans beaucoup de métropoles. Merci.

Marc VERON : je ne peux que souscrire, et vous savez qu'il y a des outils d'urbanisme qui, notamment dans le cadre des projets de développement territorial, mais pas seulement, permettent de contrarier ces phénomènes spéculatifs.

Henri WATISSEE : y a-t-il une petite dernière question avant que nous essayons de clôturer cette séance ? Non ? Dans ce cas, nous allons remercier Madame le Maire de nous avoir accueillis à Saint-Ouen. Nous avons essayé de répondre le plus objectivement possible à un grand nombre de questions fortement intéressantes. Je rappelle qu'il y aura une réunion commune à Rosny-sous-Bois, commune avec les deux projets, lundi prochain, et que la réunion finale de clôture, d'ailleurs avec Arc Express, aura lieu le 31 janvier à Paris. Je ne peux pas encore vous dire où, mais si vous consultez le site, vous le saurez. Merci infiniment

Débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris

à tous. Merci d'avoir consacré du temps à cette Commission et à ce projet.

(Fin de la réunion à 22 h 59)