

## **VERBATIM DE LA REUNION 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***

—

***26 janvier 2011***

***Nogent-sur-Marne***

### **MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC**

#### **Réseau de transport public du Grand Paris :**

- François LEBLOND, Président de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris
- Claude BERNET, membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris
- Henri WATISSEE, 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
- Christian GARCIA, Société du Grand Paris
- Claire-Hélène COUX, Société du Grand Paris

*La séance est ouverte à 20 h 19 sous la présidence de François LEBLOND, président de la Commission Particulière du Débat Public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris.*

**François LEBLOND, président de la Commission Particulière du Débat Public sur le réseau de transport public du Grand Paris :** bonjour à toutes et à tous. Comme nous sommes encore au mois de janvier, je vous souhaite une bonne année. Et je voudrais tout de suite, pour cette réunion de synthèse, proposer à Monsieur le Maire de dire quelques mots d'accueil s'il le veut bien.

**Jacques J.P. MARTIN, maire de Nogent-sur-Marne, président du syndicat Paris Métropole :** je voudrais vous adresser un message de bienvenue au pavillon Baltard. Je vais vous dire pourquoi c'est important ce soir pour nous. Lorsque j'ai souhaité, en m'adressant à vous, cette réunion le plus près possible de la fin de cette période de débat, c'est que je pensais qu'il y a deux ans et quelques jours maintenant, dans ce même pavillon Baltard, avec mon collègue du conseil général Christian FAVIER, nous présentions la démarche d'Orbival. Et par conséquent, c'est presque un anniversaire. Et cet anniversaire, compte tenu de ce que je crois savoir de ce qui va être dit dans cette soirée, peut nous reconforter et nous récompenser surtout du travail que nous avons fait depuis plus de deux ans et demi après cette première réunion au pavillon Baltard. En tout cas, bienvenue, et j'espère qu'ayant dans la salle et à nos côtés Monsieur le Préfet du Val-de-Marne.

**François LEBLOND :** je vous prie de m'excuser, mais quelqu'un s'est permis de me téléphoner. J'éteins tout de suite mon portable.

**Jacques J.P. MARTIN :** c'est une recommandation qu'il faut faire tout le monde, j'en suis sûr. Alors je disais, Monsieur le Préfet, que je suis aussi heureux d'accueillir ce soir pour la première fois depuis son arrivée dans le Val-de-Marne, Monsieur le Préfet du Val-de-Marne, Monsieur le Préfet DARTOUT. Il est bien sûr accompagné de Monsieur le Sous-préfet de Nogent. Vous avez donc ici, avec le Maire de Fontenay-sous-Bois, des représentants de plusieurs villes de notre territoire, un panel de personnes qui sûrement vont boire les paroles de cette réunion. En tous les cas, merci d'avoir choisi Nogent, et merci d'avoir accepté de venir au pavillon Baltard.

**François LEBLOND :** merci Monsieur le Député-maire. Je vais laisser la parole à mon collègue Claude BERNET qui va vous expliquer, pour ceux qui ne le savent pas, ce qu'est un débat public. Il est très important de le rappeler. Je voudrais vous dire, mon cher collègue, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs, que c'est une soirée qui sera un petit peu différente de celles que nous avons connues jusqu'ici puisque ce matin, il y a eu un accord important entre l'État et la Région, dont Monsieur AUZANNET sera amené à nous parler tout à l'heure. Alors, ce que nous allons faire, c'est que mon collègue BERNET va s'exprimer quelques instants sur le débat public. Je donnerai ensuite la parole à la société du Grand Paris, qui nous expliquera le travail qu'elle a réalisé dans cette partie du Sud du département du Val-de-Marne. Puis elle élargira très certainement son propos. Et ensuite, je

donnerai la parole à Monsieur AUZANNET qui vous commentera les décisions qui ont été prises, les recommandations, puisque ce sont des recommandations qui ont été réalisées ce matin, à la fois par l'État et par la région. Mais si vous voulez, nous reparlerons de tout cela tout à l'heure. Voilà l'ordre des facteurs. Nous ouvrons ensuite le débat sur le débat public, en écoutant d'abord naturellement tous ceux qui sont de Nogent-sur-Marne, et en élargissant à ceux qui sont venus ce soir d'ailleurs, pour poser des questions. Claude, tu as la parole pour quelques minutes.

**Claude BERNET, membre de la Commission Particulière du Débat Public sur le réseau de transport public du Grand Paris :** merci beaucoup. Parler du débat public, c'est maintenant parlé de quelque chose qui est en train de se terminer, dans quelques jours, le 31 janvier. Nous avons commencé le 1<sup>er</sup> octobre, et nous terminerons le 31 janvier. Je voudrais simplement rappeler, au cas où quelques-uns d'entre vous ne le saurez pas, puisque beaucoup ont déjà participé à d'autres réunions, j'en reconnais qui ont assisté aux réunions proches ici, le débat public n'est pas qu'une simple concertation. C'est une procédure organisée par la loi, qui est d'ailleurs fondée sur des obligations internationales de la France, notamment la fameuse convention d'Aarhus, qui prévoit tout simplement informer le public lorsque doivent être prises de grandes décisions d'infrastructures, et même au-delà de l'information, de solliciter sa participation, c'est-à-dire ses propositions. La France a traduit ce dispositif dans une loi qui date de 1995, fortement remodelée en 2002, qui reste aujourd'hui le fondement général du débat public. Mais sur ce débat public-là, nous avons un régime un petit peu spécial, qui est celui de la loi du 3 juin 2010, qui a préparé le réseau de transport public du Grand Paris, et qui a prévu qu'il serait soumis à un débat public dans les normes du droit commun, mais avec un certain nombre de particularités, par exemple l'existence d'une Commission de 12 membres, alors que les commissions normales comptent de trois à sept membres. Il fallait bien cela pour tenir 55 réunions publiques dans tous les horizons d'une région de pratiquement 11 millions d'habitants.

Le dispositif repose donc sur la loi. Il repose également sur un certain nombre de principes qui sont exposés sur ce transparent, qui sont les principes de fonctionnement de la Commission Nationale du Débat Public, à savoir l'indépendance et la neutralité. La Commission Nationale, et la Commission Particulière qu'elle a désignée, sous la présidence de monsieur LEBLOND, ont un engagement d'indépendance de neutralité. Elles s'efforcent également de faire respecter un certain nombre de principes de fonctionnement, comme celui de la transparence. C'est-à-dire que tout ce qui se passe dans le débat public est transparent. Nous disons toujours que nous avons une chance. Nos informaticiens n'ont par exemple aucun problème de conservation du secret. Dans un débat public, tout est sur la place publique. Tout est sur le site. Il y a également le principe d'argumentation. C'est-à-dire qu'autant qu'il est possible, les positions qui sont prises doivent être argumentées. C'est d'ailleurs pour cela que vous avez une richesse formidable. C'est-à-dire qu'à la fin du débat, ce qui est le cas actuellement, vous avez des centaines et des centaines de pages informatiques qui sont remplies d'arguments dans tous les sens, et qui montrent qu'une vraie réflexion a eu lieu parmi le public sur le projet. Il y a également le principe

d'équivalence, qui veut que chacun, quel que soit son poids ou sa représentativité, a la même place dans le débat public. C'est un peu comme le principe de la coopération : un homme, une voix.

Voilà les principes que nous nous efforçons de faire respecter, effectivement sur une période limitée, une période de quatre mois, dont je vous disais qu'elle a commencé le 1<sup>er</sup> octobre, et au cours de laquelle nous avons réuni, grâce au public et qui a participé, grâce au maître d'ouvrage qui a répondu inlassablement aux questions... Il y a plus de 600 ou 700 questions qui ont été posées. Nous avons répondu à un très grand nombre de questions, et aujourd'hui, tout ceci est stocké en informatique. Ce sont les archives du débat qui vivront au delà du débat, et qui seront conservées par la Commission nationale. Nous allons bien entendu faire quelque chose de tout cela. C'est-à-dire que la Commission a pour devoir désormais, à la fin du débat, c'est-à-dire à partir de mardi prochain, elle aura deux mois pour en faire un compte rendu synthétique qui sera un document dont il faut essayer qu'il ne dépasse pas une centaine de pages au maximum, tout cela pour résumer 55 réunions. Ce document sera remis au président de la Commission nationale, et fera l'objet de la part du Président de la Commission nationale d'un travail que l'on appelle le bilan, qui est une mise en perspective avec les autres débats publics, et dans le cas qui nous occupe, tout particulièrement avec le débat public sur Arc Express qui s'est tenu, de par la volonté du législateur, exactement pendant la même période. Au bout de ces deux mois, deux nouveaux mois seront ouverts à nouveau, cette fois-ci au maître d'ouvrage, pour qu'il puisse tirer les conséquences qu'il estime devoir tirer de ce débat, ceci par un acte motivé et publié. Tout ceci est entouré d'une certaine solennité. C'est d'ailleurs garanti par le juge administratif. Tout ceci est destiné à faire en sorte que l'expression du public soit une vraie expression, et qu'il puisse en être tenu compte au moment de la décision. Rares, il est vrai, sont les débats publics qui ont la chance de voir se prendre une décision pendant tout à fait la fin de leur période d'exercice. C'est quelque chose dont nous allons bien évidemment parler ce soir.

Alors quelques règles du jeu très rapides. Le Président a rappelé le déroulement. Dès que viendra le temps de la parole publique, nous vous donnerons la parole. Nous vous demandons à chaque fois si possible, de façon à favoriser la qualité de notre compte rendu, de vous lever et de vous présenter, ainsi que d'essayer de ne pas trop dépasser la durée sacro-sainte de trois minutes. Il y a d'ailleurs un chronomètre au-dessus de la vidéo. Vous le verrez. Il y aura donc des micros baladeurs qui seront passés. Tout cela devrait nous permettre de faire en sorte que 10 à 20 personnes puissent s'exprimer. Ce sont en quelque sorte un peu les derniers moments du débat, peut-être parmi les plus intéressants, parce que ce sont les moments de la conclusion. Je repasse donc la parole au Président.

**François LEBLOND** : merci beaucoup pour toutes ces informations. Je voudrais tout d'abord saluer la présence de Gilles CARREZ qui nous a rejoints, le rapporteur général du budget qui a été très sollicité dans ce débat. Il est important qu'il soit présent, à la fois comme élu de cette partie du territoire, mais également parce que nous avons beaucoup travaillé

ensemble, comme avec Monsieur le Maire qui a été une courroie de transmission entre les uns et les autres tout à fait exceptionnelle. Voilà. Je vais laisser tout de suite la parole à la société du Grand Paris qui va vous présenter sa synthèse sur la partie de territoire sur laquelle nous sommes. Madame, je crois que c'est vous qui démarrez ? Vous avez la parole. Je précise que Monsieur VERON est Président du Directoire. Il est assisté de Monsieur GARCIA qui connaît très bien le Val-de-Marne, et de Madame COUX.

**Claire-Hélène COUX, Société du Grand Paris :** merci, bonsoir. La société du Grand Paris, mes collègues et moi-même, sommes très heureux d'être présents avec vous ce soir pour vous présenter le projet métro Grand Paris, et en débattre avec vous. Le débat de ce soir est le 52<sup>e</sup> débat sur le Grand Paris, et le dernier dans le Val-de-Marne. Comme l'a indiqué à l'instant la Commission particulière, les précédents débats ont permis de faire évoluer le projet. En parallèle, des discussions ont eu lieu entre l'État et la région, pour aboutir à une vision partagée du futur réseau de transport francilien qui va être versé comme une contribution au débat. Cette contribution a été présentée ce matin même par les ministres, Madame Nathalie KOSCIUSKO MORIZET, Ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement Monsieur Maurice LEROY, Ministre de la ville, et Monsieur Jean-Paul HUCHON, Président de la région Île-de-France. Cette contribution vous sera présentée, comme il a été indiqué, par Monsieur Pascal AUZANNET dans quelques instants. Mais pour une bonne compréhension, nous souhaitons vous présenter ce soir le projet tel qu'il figure dans le dossier du maître d'ouvrage, dans le dossier du débat public, et tel que nous l'avons présenté dans les autres communes. Nous allons commencer notre présentation par un film de quelques minutes, qui va vous donner un premier éclairage sur ce projet et son ambition.

#### *Projection d'un film*

Je vais maintenant vous présenter les principales caractéristiques du métro Grand Paris, et ce qu'il va changer dans votre vie quotidienne. Puis nous regarderons en détail le tracé des trois lignes qui le composent, et les bénéfices que pourront en tirer les Nogentais, les Val-de-Marnais et plus généralement tous les Franciliens. Enfin, nous ferons un point sur la mise en œuvre du projet, son coût et ses délais de réalisation.

Pour commencer, rappelons les enjeux auxquels doit répondre le futur réseau de métro que nous souhaitons construire. En Île-de-France, il y a aujourd'hui un écart très important entre l'offre de transport en commun dans Paris intra-muros et l'offre de transport en commun en banlieue. Ainsi, à Paris, 63 % des déplacements se font par les transports en commun. Aussitôt passé le périphérique, ce taux descend à 23 %. En zone dense, le département du Val-de-Marne est d'ailleurs le moins bien servi, avec 18 % des déplacements en transport en commun seulement.

D'une manière générale, les déplacements en transport en commun de banlieue à banlieue sont difficiles, car le réseau de transport d'Île-de-France est en forme d'étoile, avec des RER et des lignes de métro qui convergent vers la capitale, ce qui oblige certains à passer par

Paris pour effectuer leurs trajets de banlieue à banlieue. Ce phénomène contribue à la saturation des réseaux existants.

Prenons par exemple les utilisateurs du métro. 10 % d'entre eux passent par Paris pour aller d'une banlieue à une autre. Comment s'étonner dans ces conditions que 80 % de ces déplacements de banlieue à banlieue en Île-de-France s'effectuent en voiture, et que l'on retrouve dans le Val-de-Marne le plus gros bouchon d'Europe sur le tronç commun A4-A86.

Nous sommes donc aujourd'hui confrontés à un défi : répondre à la demande des voyageurs pour aller de banlieue à banlieue. Le métro Grand Paris est une réponse globale à ce défi. Le métro Grand Paris est un réseau en rocade de trois lignes de métro automatique en souterrain, desservant une quarantaine de gares nouvelles, la plupart en correspondance avec le réseau de transport en commun. Sur la diapositive derrière moi, vous voyez les nouvelles gares du Val-de-Marne qui clignotent. Avec ses 155 kilomètres de voies nouvelles et le jeu des correspondances, les déplacements de banlieue à banlieue vont être considérablement facilités. Ainsi, le métro Grand Paris répond aux attentes des habitants de l'Île-de-France. Nous emprunterons ce métro pour aller au travail, pour les études, pour les loisirs, et aussi pour les démarches de vie quotidienne. Le métro Grand Paris va aussi permettra d'assurer une liaison performante entre les aéroports, les gares TGV franciliennes, La Défense, les pôles de recherche et d'enseignement. Le métro Grand Paris répond donc également aux attentes des entreprises qui ont besoin d'un système de transport fiable, rapide et efficace pour se développer. Nos études de trafic montrent ainsi que nous serons 2 000 000 à emprunter chaque jour le métro Grand Paris à sa mise en service. Ce chiffre correspond au trafic actuel des lignes RER B, C, D et E réunies. Ce trafic pourra être porté à 3 millions compte tenu de la capacité du métro Grand Paris.

Voyons maintenant les performances de ce nouveau métro. Le métro Grand Paris est un métro automatique et rapide qui va nous faire gagner du temps. 65 km/h de vitesse en moyenne, avec un intervalle de 85 secondes entre deux trains aux heures de pointe. Les quais de gare feront 120 mètres de long. Les trains de huit voitures permettront de transporter près de 1 000 voyageurs en tout confort. Les gares et les rames sont accessibles, équipées des derniers systèmes d'informations voyageurs, pour faciliter le déplacement des personnes à besoins spécifiques : personnes à mobilité réduite ; personnes avec handicap ; parents avec poussette ; ou les voyageurs encombrés de valises. Les quais sont équipés de façades qui éviteront les chutes sur les voies, et permettront une meilleure régularité. Le métro Grand Paris est donc un métro qui propose une qualité de service optimale : régularité, souplesse, adaptabilité à la demande, et sécurité.

Les gares du métro Grand Paris sont un lieu d'échange avec les autres modes de transport. Les nouvelles gares vont permettre aux voyageurs d'être en correspondance avec toutes les lignes du réseau Transilien, toutes les lignes du RER, six lignes de métro et six lignes de Tramway. La gare est en connexion avec le réseau de bus. Elle comprend une zone de dépose-minute pour les voitures, des services d'autopartage et de covoiturage, des stations

de vélib. Quand cela est nécessaire, la gare dispose de parking de rabattement pour les voitures. La gare du métro Grand Paris est aussi un espace de vie. On y accède facilement depuis le quartier environnant, à pied ou à vélo. Nous y trouvons des commerces, des équipements publics au service des voyageurs et des habitants du quartier. Au service de la ville, la gare de demain est donc aussi un outil de développement urbain.

Revenons maintenant sur chacune des trois lignes de métro. La ligne rouge est une rocade. Elle fait 60 kilomètres de long, et offre la banlieue 23 nouvelles gares, dont 8 dans le Val-de-Marne. Cette rocade répond aux besoins des déplacements de banlieue à banlieue. Nous prévoyons ainsi que 800 000 voyageurs l'emprunteront chaque jour. La rocade dessert des pôles d'emploi importants, comme La Défense et Marne-la-Vallée, et des zones d'habitat denses, comme Chelles et Clichy-Montfermeil. Dans le Val-de-Marne, la rocade reprend l'intégralité du tracé porté par l'association Orbival depuis Bagneux jusqu'à Villiers-sur-Marne. Cette association, vous le savez, milite depuis plus de quatre ans pour un métro en rocade au niveau départemental. Le travail de fond mené au plus près des besoins locaux a permis de créer un consensus autour d'un tracé et d'un nombre précis de gares, légitimés par la signature de plus de 50 000 soutiens. La société du Grand Paris n'a quant à elle que quelques mois d'existence. Elle a souhaité présenter au débat public un tracé à l'échelle régionale, qui dessert d'une part les zones denses, et d'autre part les zones à fort potentiel de développement urbain ou économique. Ces deux conceptions du transport se sont rejointes naturellement dans le Val-de-Marne, ce qui explique que les tracés se superposent sans ambiguïté. La rocade assure la correspondance avec les principales lignes existantes. À Bagneux, elle se connecte au prolongement du métro ligne 4. À Arcueil-Cachan, elle se connecte au RER B. À Villejuif, IGR, à la ligne 14 prolongée. À Vitry centre, au tramway en projet sur la RD5. Aux Ardoines, à Vitry, elle se connecte au RER C. À Vert-de-Maisons, c'est la connexion au RER D. À Créteil L'échat, elle se connecte à la ligne 8 du métro. À Champigny centre, c'est la connexion avec le projet de tangentielle Est depuis Noisy-le-Sec et Val-de-Fontenay. Dans le secteur de Bry, Villiers, Champigny, c'est l'interconnexion avec le RER E, dans un secteur où nous prévoyons le site de maintenance et de remisage des 85 rames de la rocade.

Durant les débats qui ont voulu jusqu'à présent sur le métro Grand Paris, la ligne rouge, entre Châtillon-Montrouge et Le Blanc-Mesnil, qui intègre le tracé d'Orbival, a recueilli une approbation unanime, à l'exception de la commune de Saint-Maur, où la discussion se poursuit. Dès lors, du fait de ce consensus fort qui s'est exprimé tout au long des différents débats publics, il est possible de lancer de maintenant, par anticipation, des études plus approfondies sur le tracé d'Orbival.

La ligne verte est une seconde rocade. Elle compte 75 kilomètres et 16 gares. Elle va créer une nouvelle liaison directe avec l'aéroport de Roissy au Nord, et avec l'aéroport d'Orly au Sud. Du Nord au Sud, elle dessert le Parc des expositions de Villepinte, l'aéroport du Bourget, Le Blanc-Mesnil, Saint-Denis, Gennevilliers, le secteur de Nanterre-La Défense, et Rueil-Malmaison. A l'Ouest, elle constitue une rocade de moyenne couronne, et offre un

nouveau maillage avec le RER C à Versailles. Elle va également desservir 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 à la gare de Massy. La ligne verte contribue enfin à la desserte en transport en commun de la plateforme d'Orly.

La ligne bleue, c'est le prolongement de la ligne 14 au Nord et au Sud. Elle assurera une liaison stratégique entre les trois aéroports de Roissy, le Bourget, et Orly, ainsi que plusieurs gares TGV, la gare de Roissy et la gare de Lyon, et également les futures gares qui sont prévues à Saint-Denis Pleyel et à Orly. Elle facilite les échanges au sein de notre agglomération. Elle conforte également la dimension internationale de la région capitale. Sa longueur est de 50 kilomètres, dont 9 correspondent à la ligne 14 actuelle. Elle a un tronc commun avec la ligne verte entre Saint-Denis Pleyel et Roissy. Elle comprend 22 gares, dont 13 gares nouvelles.

Faisons un zoom sur cette ligne dans le Val-de-Marne. Au Nord, il est prévu une nouvelle gare au niveau du centre hospitalier universitaire de Bicêtre. Cette nouvelle gare permettra notamment de faciliter l'accès à l'hôpital pour ses 11 000 salariés et visiteurs quotidiens. Elle permettra également irriguer des quartiers d'habitat social, et des quartiers en cours d'aménagement. Une autre gare est prévue au niveau de l'institut Gustave Roussy à Villejuif. L'institut Gustave Roussy est le premier centre européen de lutte contre le cancer. L'IGR, ce sont 2 500 salariés, 150 000 consultations par an, et 11 000 patients pris en charge en 2009. Autour de cet établissement, 60 hectares sont disponibles pour un projet de parc de recherche et d'innovation dédiée à la lutte contre le cancer. C'est le projet Cancer Campus, sur lequel nous reviendrons tout à l'heure. Nous descendons ensuite vers la gare de Marché de Rungis-Porte de Thiais, où s'effectue la correspondance avec le TVM et le futur tramway T7 dont la construction est en cours. Cette gare facilitera l'accès au MIN pour ses 12 000 salariés. Pour tous, c'est également un accès facilité aux centres commerciaux de belles épinés et de Thiais Village. Nous arrivons enfin à l'aéroport d'Orly, et à la future gare TGV qui va être créée dans le secteur. Un débat public a commencé depuis plus d'un mois sur le projet d'interconnexion des lignes TGV au Sud de Paris. Il permettra de préciser l'emplacement de cette gare. Grâce à la ligne bleue au sud, les voyageurs accèdent plus facilement à l'aéroport et aux TGV d'Orly. La ligne bleue, c'est également un accès facilité depuis le Sud et l'Est parisien pour les 173 000 salariés du secteur.

Avant d'en terminer sur les tracés, faisons un zoom sur le secteur Fontenay-sous-Bois, le Perreux, Nogent-sur-Marne et Champigny. Le STIF, RFF et la SNCF ont lancé la construction de la tangentielle Nord qui va relier Sartrouville à Noisy-le-Sec en 2018. La section située entre Épinay et Le Bourget est d'ailleurs actuellement en travaux. Dans notre dossier pour le débat public, nous avons proposé de prolonger cette tangentielle à l'Est. La société du Grand Paris considère en effet qu'il est nécessaire de relier entre elles les gares de Val-de-Fontenay, Nogent-Le Perreux et Champigny centre. Cette tangentielle Est a fait l'objet d'une première étude par RFF dès 2006, et a été également portée par les architectes de l'atelier

international du Grand Paris.

Avant de clore ce chapitre de notre exposé sur les tracés du métro Grand Paris, nous souhaiterions profiter du débat de ce soir, le dernier pour le Val-de-Marne, pour vous faire un retour sur les principales modifications qui nous ont été demandées durant les précédents débats, ceci bien entendu sans préjuger de vos interventions dans le débat qui va suivre, sans préjuger non plus ni les conclusions de la Commission du débat public, ni de la future délibération du Conseil de surveillance de la société du Grand Paris. Vous voyez s'afficher le nom des communes du Val-de-Marne dans lesquelles s'est tenu un débat sur le métro Grand Paris. Il y a donc eu 11 réunions publiques avec celle de ce soir. Lors des 10 premiers débats, les participants nous ont demandé de confirmer la gare de Villejuif-Louis Aragon qui était optionnelle. Cette demande a été constante et unanime. Il nous a également été demandé d'ajouter quatre gares à notre réseau : la gare de Créteil-Saint-Maur sur la ligne rouge, qui permettrait de faire interconnexion avec le RER A en direction de Boissy-Saint-Léger ; la gare de Maison-Blanche, sur la ligne bleue, en interconnexion avec la ligne 7 ; toujours sur la ligne bleue, une gare aux limites des trois communes de Villejuif, l'Hay-les-Roses et Chevilly-Larue ; et une gare à Pont de Rungis, en interconnexion avec le RER C. Il nous a aussi été demandé de déplacer deux gares, notamment la gare du Kremlin-Bicêtre, qui va desservir le CHU de Bicêtre comme je vous l'ai rappelé tout à l'heure. Il nous a été demandé de repositionner cette gare à proximité de sa nouvelle entrée, à l'Ouest de l'hôpital. Il serait opportun de positionner la gare de Villiers-sur-Marne sur une zone à fort potentiel de développement, à la limite des communes de Villiers, Bry et Champigny, ceci à la demande conjointe des trois maires concernés. Enfin, nous avons entendu la forte demande d'une liaison directe entre le centre du Val-de-Marne et Val-de-Fontenay.

Le métro Grand Paris va apporter des bénéfices pour la collectivité dans trois domaines. Il va améliorer les déplacements pour tous, soutenir le développement économique et territorial, et participer au développement durable. C'est la mise en cohérence de ces trois aspects qui caractérise et fait la force du projet de métro Grand Paris. Je vous propose de revenir maintenant sur ces trois points. Sur cette carte, vous voyez la carte de Nogent-Le Perreux, RER E, qui clignote. Des temps de trajet vont s'afficher à l'écran. Nous avons retenu quelques exemples de déplacement vers des pôles significatifs, des aéroports, des centres administratifs, et des lieux de formation. Ainsi, la ville préfecture du Val-de-Marne, Créteil, et son pôle hospitalier, l'hôpital Henri-Mondor, seront à 17 minutes de Nogent-Le Perreux, contre plus de 35 minutes actuellement. Le secteur d'Issy-les-Moulineaux, qui connaît un développement tertiaire conséquent, sera à 37 minutes, contre une heure actuellement. Le pôle d'Orly, qui représente plus de 73 000 emplois, sera relié en 36 minutes, contre une heure actuellement. Le futur campus universitaire de Saclay sera à 50 minutes. Enfin, le pôle de Roissy sera dorénavant accessible en 46 minutes. Ces résultats sont obtenus grâce à la combinaison des trois lignes qui forment le métro Grand Paris, et grâce à la qualité et à la pertinence de son maillage avec le réseau existant. Bien entendu, si la gare d'interconnexion entre le RER A et la ligne rouge voit le jour au niveau de la gare de Créteil-Saint-Maur, nous obtiendrions des résultats tout aussi intéressants depuis la gare de Nogent-sur-Marne RER A.

Le métro Grand Paris facilite les déplacements en transport en commun dans des secteurs encore mal desservis aujourd'hui. En parallèle, c'est un ballon d'oxygène pour le réseau existant, car il va alléger la charge sur le réseau ferré. C'est donc plus de confort pour tous les voyageurs. Ainsi, avec le métro Grand Paris, nous constatons en moyenne une baisse de trafic de 10 à 15 % sur les lignes en correspondance. La ligne 13 verra son trafic sera allégé de près de 25 %. Pour le RER B, c'est une diminution de 30 % à l'heure de pointe sur le tronçon central. Pour le RER A, c'est une diminution de 15 % sur le tronçon central, et de 20 % pour la branche qui part vers Chessy, la branche la plus chargée.

Pour ce qui concerne le développement économique et territorial, le métro Grand Paris va desservir des grands pôles d'emploi comme La Défense, ou bien, dans le Val-de-Marne, le pôle d'Orly. Le métro Grand Paris va également être un levier de développement pour de futurs secteurs d'habitat et d'emploi. Par exemple, à la limite des trois communes de Bry, Villiers, et Champs-sur-Marne, un périmètre de développement économique et territorial a été identifié par les acteurs locaux et les services de l'État. Il s'agit des emprises d'un ancien projet d'autoroute, aujourd'hui abandonné, appelé « Voie de desserte orientale ». Vous le voyez apparaître tout en vert au milieu de la diapositive, en diagonale. Il est prévu de créer environ 4 500 logements sur ce terrain, et cette zone devrait permettre de créer 19 000 nouveaux emplois. Un autre exemple, à Vitry, est la nouvelle gare des Ardoines située sur une zone de près de 300 ha entre la Seine et la ligne de RER C. De nombreuses entreprises y sont déjà implantées, représentant près de 10 000 emplois dans le domaine de l'énergie, de la santé et de la logistique. Cette partie de la commune de Guitry fait l'objet d'un projet ambitieux piloté par l'établissement public Orly-Rungis-Seine Amont, avec l'objectif d'accueillir plus d'emplois, mais aussi des équipements, des services et des logements, en créant ainsi un quartier vivant et animé. Sur les 14 ha de terrain aménageable, il est ainsi prévu 13 000 logements et 30 000 nouveaux emplois, dans un espace restructuré, comme vous le voyez dans l'image de synthèse derrière moi. La ligne rouge, avec sa gare en interconnexion avec la gare du RER C, les Ardoines, sera un formidable levier pour ce projet majeur. Un dernier exemple à proximité immédiate de la future carte de Villejuif-IGR, où il y a Cancer Campus, un projet porté par les acteurs locaux, qui vise à créer sur une surface de plus de 60 ha un parc de recherche et d'innovation dédié à la lutte contre le cancer, au pied de l'institut Gustave Roussy. Seraient associés sur un même site, de la recherche, des entreprises, des laboratoires, des formations de haut niveau, soit à termes 10 000 nouveaux emplois, dont plus de 1 200 nouveaux médecins, chercheurs et ingénieurs. Cancer Campus sera également un éco-quartier bien intégré dans la ville, rassemblant toutes les fonctions urbaines, avec des logements, des commerces de proximité, des équipements publics, et des espaces verts. La ligne rouge et la ligne bleue constituent un levier essentiel pour ce projet.

Pour la première fois dans le cadre d'un projet d'infrastructures de transport, nous avons réalisé une évaluation stratégique environnementale très en amont du débat public. Cette étude a permis la prise en compte des enjeux environnementaux dans la conception même du projet. Par exemple, au niveau du franchissement de la Seine à Vitry et à Alfortville, ou au

niveau du franchissement des boucles de la Marne, à Créteil, Saint-Maur et Champigny, nous avons choisi dès le début un passage du tracé en souterrain profond, dans ces zones où les problématiques liées à l'eau sont particulièrement sensibles, qu'il s'agisse de l'alimentation en eau potable, ou de la prise en compte des enjeux d'inondations. Plus à l'Est, nous avons également choisi du souterrain, cette fois-ci pour des considérations de préservation des ressources naturelles et paysagères. Comme l'a souligné l'autorité environnementale dans son avis du 26 août, accessible sur le site Internet du débat public, cette évaluation environnementale à anticiper sur les futures études d'impact qui seront présentées dans les enquêtes publiques à venir. Ainsi, sur plusieurs thèmes, seules des études supplémentaires seront nécessaires. Par exemple, nous avons lancé le 4 janvier dernier un appel d'offres pour compléter la pré-analyse figurant dans le rapport d'évaluation environnementale sur les sites Natura 2000. Les espèces à protéger feront donc, dans les prochaines semaines, l'objet de comptages, afin de préparer dès maintenant la conduite du futur chantier.

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 de tracé, le nombre de gares retenu, et la proportion de sections aériennes finalement choisie. Ce montant prévisionnel comprend le coût des infrastructures, celui du matériel roulant, et également 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 3<sup>e</sup> génération d'investissements, après la création du métropolitain il y a plus d'un siècle, et la création du RER il y a 40 ans. Nous terminons lundi prochain la période du débat public. À la clôture du débat, la loi impose à la société du Grand Paris de proposer, avant la fin du mois de mai 2011 un schéma d'ensemble. Ce schéma tiendra compte des observations et avis collectés par la Commission du Débat Public, et devra 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, pour élaborer la programmation, et déterminer finement l'emplacement des gares. Il restera alors à réaliser les travaux dans les meilleurs délais, les mises en service se succédant de 2018 à 2023.

C'est maintenant au tour de Pascal AUZANNET de prendre la parole. Je voudrais juste dire que comme c'est notre dernier débat, et que nous avons assisté à tous les débats du Val-de-Marne, nous souhaitons remercier l'ensemble des intervenants au cours des différents débats, et puis ceux de ce soir, pour la qualité de vos interventions qui ont fait avancer notre projet dans le bon sens. Nous le pensons vraiment sincèrement, et encore une fois, merci.

#### *Applaudissements*

**François LEBLOND** : la Commission s'associe bien entendu à ces remerciements, puisque nous avons partagé les mêmes réunions durant toute cette période. Avant de passer la parole à Monsieur AUZANNET, qui va nous faire part de l'accord qui est intervenu ce matin, et dont la presse a abondamment parlé aujourd'hui, vous rappelez les conditions juridiques

dans lesquelles se situe cet accord. Quand nous avons démarré ce débat le 30 septembre dernier, la Commission Nationale du Débat Public avait reçu de la part du maître d'ouvrage un dossier qu'elle avait accepté le 1<sup>er</sup> décembre dernier. C'est sur ce dossier que les réunions ont eu lieu, et ont été organisées par notre Commission depuis cette période. C'est ce dossier qui est notre base de travail jusqu'au 31 janvier prochain.

Mais il se trouve que pendant la durée du débat, il y a parfois des contributions qui sont apportées au débat. Et là, il y en a une très importante qui a été apportée aujourd'hui par l'État et la région, qui ont fait part à la Commission Nationale du Débat Public, nous avons reçu cette notification cet après-midi, de l'accord historique, selon les termes employés par les deux partenaires, qui a été signé ce matin entre eux, qui est une volonté commune pour la suite d'aller dans une certaine direction. Cet accord, bien entendu, puisqu'il est une contribution conjointe, figure maintenant au dossier du débat public. Il a été formellement envoyé à la Commission Nationale, et nous devons le connaître. C'est dans ces conditions qu'il m'a été proposé de recevoir Monsieur AUZANNET, qui avait déjà une mission qui lui avait été confiée. Il est à la DATAR, et il avait une mission qui lui avait été confiée de recherche de rapprochements entre les différents points de vue. Il est donc tout à fait indiqué que ce soit Monsieur AUZANNET qui s'exprime aujourd'hui au nom de ceux qui ont signé cet accord, c'est-à-dire de l'État, mais aussi de la région. Monsieur AUZANNET, je crois avoir dit ce qu'il fallait dire pour présenter ce que vous allez nous dire. Et donc bien entendu, nous organiserons ensuite le débat, à la fois sur tout ce qui a été dit par Madame COUX il y a un instant, et naturellement sur les questions que vous pourriez poser en complément de ce qu'elle a pu dire tout à l'heure, à partir des observations qui auront été faites par Monsieur AUZANNET.

C'est un accord qui, dans son principe, est extrêmement clair entre les deux partenaires. Il est parfois un peu technique. Je demande donc à Monsieur AUZANNET d'essayer de ne pas être trop technique, parce qu'il est vrai que lorsque l'on parle d'un sujet comme celui-là, et que l'on est obligé d'aborder les questions financières très compliquées, le danger est que les uns et les autres n'aient pas totalement assimilé ce qui peut être écrit dans un tel rapport. Monsieur AUZANNET, vous avez la parole. Je crois que vous m'avez dit que vous en aviez pour 20 minutes. Vous avez 20 minutes pour expliquer cet accord historique de ce matin.

**Pascal AUZANNET, chargé de mission du débat public sur le réseau de transport public du Grand Paris, et des relations avec les élus :** merci Monsieur le président, je suis très heureux d'être avec vous. Merci de m'accueillir. Je vais essayer, mais de façon synthétique, de présenter effectivement ce qui a été décidé ce matin. Vous avez rappelé que c'était un accord historique. Ce sont effectivement les mots qui ont été utilisés à la fois par le ministre Maurice LEROY et le Président de région Jean-Paul HUCHON. Monsieur le Préfet, Monsieur le Président du Conseil général, Mesdames et Messieurs les élus, les parlementaires, Mesdames et Messieurs, je suis vraiment très heureux et très honoré d'avoir la charge de vous présenter les grands principes du protocole entre l'État et la région, relatif aux

transports publics en Île-de-France, qui a été présenté ce matin par le ministre de la ville, Monsieur LEROY, en charge du Grand Paris, et le Président de la région Île-de-France, Monsieur Jean-Paul HUCHON.

Comme vous le savez, cela a été rappelé, les débats publics relatifs aux projets Arc Express et Réseau du Grand Paris se déroulent depuis le 30 septembre 2010 sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public. Les réunions publiques qui ont d'ores et déjà eu lieu ont permis aux deux maîtres d'ouvrage, respectivement le syndicat des transports d'Île-de-France, le STIF, pour Arc Express, et la société du Grand Paris, SGP, pour le métro du Grand Paris, de présenter les principes et les tracés de deux projets. Au regard des réunions publiques et des cahiers d'acteurs d'ores et déjà transmis à la CNDP, s'est exprimé le souci du public d'une amélioration rapide des infrastructures de transport existantes, tout particulièrement des réseaux RER, et de la réalisation d'ici 2025 d'un projet en rocade, structurant à l'échelle régionale. Comme la CNDP l'a indiqué dans un communiqué en date du 1<sup>er</sup> décembre 2010, les deux débats ont permis de mettre en exergue, je cite le communiqué de la CNDP : le souci du public d'un projet commun d'évolution des modes de transport collectif en Île-de-France. En prenant en compte l'ensemble de ces éléments, Maurice LEROY et Jean-Paul HUCHON viennent de conclure un accord qualifié d'historique concernant la venir des transports de la région capitale.

Le ministre et le président de région ont présenté les termes de cet accord au cours d'une conférence de presse qui s'est tenue ce mercredi 26 janvier au ministère de la ville en présence de Madame Nathalie KOSCIUSKO MORIZET, Ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, et des huit présidents de conseils généraux d'Île-de-France, de l'association des maires d'Île-de-France et des représentants des élus de Paris métropole, dont son Président Jacques J.P. MARTIN, des architectes de l'atelier international du Grand Paris (AIGP), et des présidents des entreprises publiques SNCF, RATP et RFF. La contribution conjointe présentée par le ministre et le président de la région Île-de-France résulte d'un travail de concertation nourri de la contribution des architectes de l'AIGP et des projets initiaux du réseau de transport du Grand Paris, proposé par l'État, d'une part, et Arc Express, proposé par la région, d'autre part. Le travail de convergence a pu bénéficier du contenu des 60 débats publics qui ont déjà eu lieu, et qui ont rassemblé plus de 20 000 franciliens, et des 200 cahiers d'acteurs adressés aux Commissions Particulières du débat public.

De cette conférence de presse de ce matin, j'ai retenu deux extraits des discours du ministre et du président de la région. Ceci vous permettra d'apprécier l'état d'esprit qui dominait au cours de cette conférence de presse. Je commence par la citation de Maurice LEROY.

« Cet accord historique que j'acte avec Jean-Paul HUCHON permet de répondre aux attentes immédiates des Franciliens concernant les transports en Île-de-France, tout en portant une ambition pour le développement économique, l'emploi, le logement et la qualité de vie pour la région capitale. Le Grand Paris Express, nouvelle dénomination qui résulte de la fusion des

projets, sera l'ossature du développement des territoires Île-de-France, afin de construire la métropole de demain, la ville monde souhaitée par le Président de la République Nicolas SARKOZY. En prenant la responsabilité de ce dossier crucial, j'avais une volonté claire : rassembler tous les acteurs en direct autour de la même table. C'est ma méthode pour éviter les malentendus et les crispations, pour faire aboutir les projets. »

J'en viens maintenant à la citation du président de la région Île-de-France.

« Les milliers de Franciliens qui ont participé au débat public sur Arc Express et le réseau du Grand Paris nous ont adressé deux messages. Il faut donner la priorité à l'amélioration du réseau existant. Il faut moderniser les RER, et désaturer la ligne 13, notamment. Il faut que la région et l'État s'accordent sur un projet commun de transport... J'ai considéré qu'il était de ma responsabilité d'entendre ces messages, et de travailler au rapprochement des deux projets. J'ai pu le faire grâce à l'aide du Maire de Paris et des présidents des conseils généraux de la région. J'ai pu le faire grâce à l'action déterminée de Maurice LEROY »

J'en viens maintenant peut-être plus précisément au protocole d'accord. Il porte, cela a été rappelé dans les déclarations des deux dirigeants, sur la modernisation des réseaux actuels, en particulier des RER. Et c'est vrai que lorsque l'on regarde et que l'on écoute tout ce qui s'est dit à l'occasion des débats, et que l'on consulte les cahiers d'acteurs, c'est quelque chose qui est remonté extrêmement fortement à l'occasion de ces débats. L'accord porte évidemment, c'était l'objet initial des débats, sur la réalisation d'un métro automatique de rocade autour de Paris, reprenant et complétant les éléments comme des projets Arc Express et du métro du Grand Paris. S'y ajoutent d'autres projets qui figurent dans le plan de mobilisation de la région, en particulier la prolongation D'Éole à l'Ouest, la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14, et les autres opérations qui figurent dans le document qui a été remis à l'entrée de cette salle. Au total, l'enjeu porte sur 32,4 milliards d'euros qui seront investis dès 2010, et ceci jusqu'en 2025.

Je vais maintenant vous présenter les grands principes des tracés du projet de métro automatique. Je vais demander à la régie de faire figurer la carte, afin de la commenter. Cette carte a également été distribuée à l'entrée de la salle.

**François LEBLOND** : je précise que nous avons fait quelque chose de très difficile. C'est-à-dire que nous avons pu imprimer ce protocole cet après-midi, et qu'il vous a été distribué. Je remercie bien naturellement les services qui se sont impliqués là-dedans, car ce n'était pas très simple. Merci beaucoup à tous.

**Pascal AUZANNET** : vous voyez ici la finalité de ce projet. J'insiste bien sur le mot projet. J'y reviendrai tout à l'heure. Il porte sur un coût prévisionnel de 22,7 milliards, sur une période comprise entre 2010 et 2025. Une fois encore, j'insiste bien sur le mot projet. C'est-à-dire qu'il ne se substitue pas, ce point est important, il n'anticipe pas le bilan qui sera dressé par les Commissions du débat public, ni l'acte motivé des maîtres d'ouvrage prévu à l'issue des débats publics, ceci bien évidemment en application des textes législatifs et réglementaires

en vigueur.

Ce tracé comporte des points d'accord, mais il y a aussi un point de désaccord. Je vais essayer de les présenter successivement. Les points d'accord portent sur la reprise des éléments convergents des projets Réseau du Grand Paris et Arc Express, permettant une desserte fine et équilibrée des territoires. Ceci m'amène à vous planter les différents arcs. Comme nous sommes ce soir dans le Val-de-Marne, je vais commencer par l'arc Sud. Sur l'arc Sud, il intègre tout d'abord des éléments communs aux deux projets proposés dans le cadre des travaux de l'association Orbival, permettant d'assurer la desserte en métro automatique de grande capacité reliant les gares de Saint-Maur à Saint-Cloud Transilien. Dans ce schéma, l'égard de Saint-Maur et Clamart-Issy-Vanves sont considérés comme obsolètes. Ce sont des gares qui sont proposées en dur, et il y a des gares sur lesquelles il faut poursuivre le débat. Dans le cadre de la procédure que je rappelais tout à l'heure, les choses seront stabilisées ou non. On sait que dans le Val-de-Marne, il y a une question assez émergente concernant la gare de Saint-Maur, qui a été l'objet de beaucoup de débats. C'est la raison pour laquelle elle a été mise en option.

Comme vous pouvez le constater sur le tracé et la localisation des gares, on retrouve la présentation qui a été faite tout à l'heure par Madame COUX, et il est évident que nous sommes ici en totale adéquation avec les recommandations de l'association Orbival et du Conseil général du Val-de-Marne. Ils ont fait un énorme travail depuis des années et des années, véritablement un travail d'expertises et de croisement d'expertises entre à la fois l'expertise citoyenne des élus, l'intervention des populations, et puis l'expertise technique des ingénieurs et techniciens de la SGP et du STIF, ce qui va permettre d'aboutir véritablement à quelque chose qui est je pense conforme, et qui ne devrait plus faire débat d'ici le mois de juin. Mais peut-être que la réunion de ce soir apportera des éléments nouveaux.

Concernant l'arc Nord, il intègre là aussi des éléments communs aux deux projets, Arc Express et métro du Grand Paris, entre La Défense et Saint-Denis Pleyel. Là aussi, nous sommes toujours sur un métro automatique, et les gares qui sont préconisées sont les gares de Bécon-les-Bruyères, Bois-Colombes, c'est une demande forte du département du Val-d'Oise afin qu'il y ait une connexion avec la ligne J qui relie le Val-d'Oise au futur métro du Grand Paris, les gares des Agnettes et des Grésillons. Là encore, le tracé et la localisation des gares sont conformes à la délibération et au travail qui a été fait par le Conseil général des Hauts-de-Seine.

L'arc Ouest permettra la liaison de marque Sud avec La Défense depuis Saint-Cloud, et la desserte de Suresnes centre, ou de Rueil-Mont-Valérien-Suresnes. La question reste en débat.

**François LEBLOND** : nous avons une réunion demain soir là-dessus.

**Pascal AUZANNET** : cette question sera donc abordée demain soir. Il y a donc encore du

travail à faire. L'État et la région ont donc souhaité mettre ces deux options possibles encore au débat. À cela s'ajoutent les éléments du projet Arc Express non inclus dans le projet de réseau du Grand Paris. Il s'agit un arc Est. Vous savez que dans le dossier Arc Express, il y a un principe de rocade tout autour de Paris. Dans le dossier du maître d'ouvrage, le tracé n'était pas complètement finalisé concernant la partie Est, mais également la partie Ouest. C'est revenu de manière extrêmement forte dans les réunions publiques en Seine-Saint-Denis, et l'État et la région se sont mis d'accord pour intégrer dans le futur réseau une liaison qui se situera donc à l'Est, au cœur de la Seine-Saint-Denis, avec des tracés encore à discuter, puisque cela pourrait relier Saint-Denis Pleyel ou le Bourget jusqu'à Champigny via Val de Fontenay, où Villiers-sur-Marne, ou Noisy-le-Grand. Il y a donc un tracé et des modalités techniques à définir. L'AIGP a formulé un certain nombre de propositions. Madame COUX rappelé tout à l'heure la proposition qui avait été présentée d'extension de la tangentielle. Cela fait partie du débat. Et donc le ministre, en accord avec le président de la région, m'a confié une mission pour définir avec les acteurs institutionnels intéressés, à savoir la région, le Conseil général du Val-de-Marne, qui avait des propositions, le Conseil général de Seine-Saint-Denis, qui a aussi des propositions, l'AIGP, la SNCF, RFF et la RATP, ainsi que les collectivités concernées. Évidemment, bien sûr, le STIF et la SGP seront associés à cette démarche.

Je peux vous dire que j'ai tenu la première réunion vendredi dernier. C'était le premier comité de pilotage, où nous avons commencé à travailler à la fois sur les tracés possibles, ces tracés devant être expertisés sur la base d'une analyse de type multicritères. C'est-à-dire que nous allons regarder les questions de coût, de trafic, la question de la désaturation de la zone centrale, quelque chose qui est venu extrêmement fort là aussi lors des débats publics à la fois côté Arc Express et côté du Grand Paris. Vous savez que dans Paris, 10 % des déplacements du métro parisien sont de banlieue à banlieue, faute de rocade. Le fait de créer une rocade, c'est le principe d'Arc Express, et c'est le principe du Grand Paris, là, on en rajoute une deuxième, permettra de désaturer le réseau parisien. C'est quelque chose d'extrêmement important. D'autres critères seront également pris en considération, notamment le renouvellement urbain. C'était aussi l'un des enjeux très forts des deux projets, en particulier le projet du métro Grand Paris, de pouvoir créer des pôles, et de participer au renouvellement urbain en région Île-de-France.

Enfin, pour terminer sur l'expertise et la définition de cette nouvelle rocade qui est en cours d'examen, la *deadline* étant le 31 mars prochain, avec une contrainte financière qui m'a été confiée par le ministre de 2 milliards d'euros. Nous devons rentrer dans cette enveloppe de 2 milliards d'euros. S'ajoutent également les éléments du projet du réseau Grand Paris non inclus dans le projet du réseau Arc Express. Il s'agit du prolongement de la ligne 14, qui a été présenté tout à l'heure, au Nord, jusqu'à Saint-Denis Pleyel. Le tracé reprendra celui qui a déjà été énoncé concernant la concertation de l'extension de la ligne 14, dont l'un des objets principal est de désaturer la ligne 13. Toute cette concertation doit donc être au bénéfice du futur réseau. Nous irons donc jusqu'à Pleyel. Autre élément qui est intégré dans le projet d'accord, la desserte par métro automatique de grande capacité de l'aéroport d'Orly de

façon directe de Paris par une prolongation de la ligne 14. Plusieurs gares sont alors envisagées. Elles figurent sur la carte. Une nouvelle gare à Maison-Blanche. Une gare au Kremlin-Bicêtre. Une à Villejuif IGR. Une gare Villejuif-Chevilly-Larue-l'Hay-les-Roses, et une gare MIN de Rungis-porte de Thiais. Les gares de Maison-Blanche et des trois communes, Villejuif, Chevilly-Larue, et l'Hay-les-Roses, sont présentées à titre optionnel pour une raison simple. C'est qu'il convient de créer les conditions que la ligne 14 ne soit pas saturée. Le choix définitif se fera donc sur la base du critère de capacité maximum de la ligne 14, qui est aujourd'hui de 40 000, avec des intervalles de 85 secondes. 960 places par train. Cela fait une capacité horaire sur le tronçon le plus chargé de 40 000. Les prévisions de trafic montrent que la marge est assez faible. Lorsque l'ensemble du réseau sera stabilisé, il conviendra de faire tourner des modèles de prévision de trafic, et nous allons en faire tourner plusieurs, pour apprécier quel sera le niveau de trafic sur la ligne 14, et si l'on peut répondre favorablement à la demande qui a été exprimée par la Ville de Paris et le département du Val-de-Marne, de rajouter des gares.

Figure également dans l'accord la réalisation d'un arc Grand Est, permettant la desserte, toujours par métro automatique, de Champigny le plan à la gare du Bourget aéroport, avec des gares notamment à Chelles, Clichy Montfermeil, Sevran et Blanc-Mesnil, participant ainsi à une action énergique et volontaire de lutte contre la fracture territoriale dans ces territoires. Enfin, la desserte de Roissy sera assurée par le prolongement de l'arc commun Nord à partir de Saint-Denis Pleyel, toujours en métro automatique de grande capacité.

Je reviens maintenant peut-être sur la partie Ouest, pour vous informer que l'État et la région ont intégré une préconisation de l'AIGP d'optimiser la ligne U du Transilien, qui relie actuellement Versailles à La Défense, éventuellement en la modernisant. Nous allons donc voir comment nous pouvons encore moderniser cette ligne. Cela permettrait de réaliser des économies qui pourraient évidemment être redéployées sur d'autres secteurs, comme je viens d'en parler. C'est la raison pour laquelle la ligne entre Versailles et Rueil figure désormais en pointillés.

Concernant la question des choix technologiques, cela a été l'objet d'interventions assez récurrentes lors des débats sur la technologie fer ou pneu. L'accord stipule clairement qu'évidemment pour la ligne 14, qui est actuellement en technologie de roulement pneu, toutes les extensions se feront en technologie pneu. Par contre, sur le reste du réseau, les choix technologiques seront évidemment à déterminer dans le cadre de réponses industrielles à des appels d'offres sur performance. C'est donc la possibilité qui est alors ouverte un choix technologique fer ou pneu. C'est à l'issue des appels d'offres que les décisions seront prises au final.

Le document qui a été présenté ce matin par le ministre et le président de la région comporte un point de désaccord qui porte sur les principes de développement et de desserte du plateau de Saclay. Monsieur HUCHON et Monsieur LEROY n'ont pas caché la vérité ce matin lors de la conférence de presse, pour expliquer qu'ils avaient de ce point de

vue des approches différentes entre l'État et la région. Je vais essayer de rappeler de façon succincte la position de l'État de la région. Pour l'État, il convient de relier ce territoire à Paris en moins de 30 minutes, et à Roissy en moins de 50 minutes. Cela constitue une priorité dans la perspective du développement maîtrisé du pôle d'excellence et de l'ensemble du plateau de Saclay. Selon l'État, cette desserte doit être assurée au travers de la réalisation d'un métro automatique opérationnel dès 2020. Le tracé, et les modalités de réalisation de cette infrastructure, ne pourront pas créer de coupure nouvelle au sein de la zone de protection agricole, forestière et paysagère, conformément au code de l'urbanisme.

Le point de vue de la région est différent. Je vous présente le point de vue de la région tel qu'il figure dans l'accord. La desserte du plateau de Saclay appelle une réponse réaliste et équilibrée, par la création d'un bus à haut niveau de service sur le plateau, dont certaines sections sont déjà mises en service, qui pourra évoluer par la suite vers un tramway. Ces projets de plan de mobilisation offrent des connexions efficaces avec le réseau métropolitain et les pôles de Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines, Massy et Orly. Selon la région, cette solution correspond aux perspectives de développement du secteur. Voilà pour le point de désaccord, qui est effectivement un point fort.

Le protocole d'accord entre l'État et la région traite évidemment du financement des investissements. C'est revenu très fortement dans les débats, et il y a quelques jours, à porte Maillot, s'est tenu un débat avec les deux équipes qui ont chacune présenté le mode de financement de leur projet respectif. Tout d'abord, concernant le plan de mobilisation, deux logiques financières et économiques, le plan de mobilisation, et le plan de financement de la société du Grand Paris. Concernant le plan de mobilisation, tout d'abord, 9,9 milliards d'euros d'ici 2020 ont été identifiés au titre des contrats de projets pour la modernisation des RER C et D, pour un montant d'un milliard, et pour 2,5 milliards pour le prolongement d'Eole à l'Ouest. Sur la période 2001-2025, l'État et la région ont convenu de poursuivre leur effort, et ont dégagé une provision non affectée de l'ordre de 2 milliards supplémentaires. Leur financement sera assuré par des dotations budgétaires pour un montant de plus de 9 milliards, dont 5 milliards en provenance de la région, et 2,65 milliards en provenance de l'État, le solde étant financé par les départements et RFF.

En ce qui concerne le financement des infrastructures du réseau de transport du Grand Paris, il sera assuré à partir des ressources suivantes. Des ressources fiscales à hauteur de 5,53 milliards d'euros en provenance de la taxe annuelle sur le bureau, et de la taxe spéciale d'équipement institué en loi de finances rectificatives pour 2010, ainsi que des ressources liées au foncier ou à la localisation de locaux commerciaux en gare. Une dotation en capital de l'État d'un montant de 4 milliards d'euros versés au fur et à mesure des besoins de la société du Grand Paris. Une participation de la région et des départements d'Île-de-France correspondant au montant antérieurement réservé au financement de prolongement de la ligne 14 au Nord, et du projet Arc Express. Concernant ces deux projets, la région avait décidé dans un premier temps de dégager des financements. Maintenant que l'on fusionne les projets, ces financements seront dédiés pour le métro du Grand Paris. Un autre

financement sera bien évidemment le recours à l'emprunt, avec des garanties pour le STIF concernant l'étanchéité de la dette. C'est un point qui a été demandé avec insistance par les équipes du STIF et Jean-Paul HUCHON. De ce point de vue, l'État a rendu un avis favorable. Tout ceci figure clairement dans le protocole. Enfin une redevance d'usage telle qu'elle est prévue aux articles 9 et 20 de la loi du 3 juin 2010 relatif au Grand Paris, cette redevance d'usage étant plafonnée. Là aussi, cela figure dans le document.

Le protocole d'accord traite également des coûts d'exploitation. Je viens de parler des coûts d'investissement. Ce projet coûte 32 milliards d'euros. Lorsqu'il sera réalisé, il va bien évidemment générer des coûts d'exploitation liés à son fonctionnement. Ces coûts ont été l'objet d'une première évaluation. Nous estimons qu'à l'horizon 2020, l'accroissement des charges qui incombent au STIF, qui assure l'exploitation dans le système parisien, serait un montant de 650 millions. Il faut bien évidemment y rajouter les coûts liés au réseau du métro du Grand Paris, ce qui porte le total, la charge additionnelle supportée par le STIF, à un milliard d'euros. Cet accroissement de charges devrait être compensé d'une part par la mise en œuvre en temps utile des recommandations non encore appliquées du rapport de Monsieur Gilles CARREZ, qui était rapporteur général du budget, et qui a remis en septembre 2009 un rapport sur le financement des transports en Île-de-France, et un certain nombre de préconisations qui font aujourd'hui référence, et qui sont communément admises par l'ensemble des acteurs politiques en Île-de-France. Évidemment, et cela figure aussi dans le cadre des contrats entre le STIF et les entreprises exploitantes, il y a un contrat qui porte sur les coûts et sur les mesures de qualité de service. Là aussi, en s'appuyant sur les conclusions d'un rapport sur de la Cour des Comptes, un effort au titre de la productivité des réseaux existants sera demandé.

Les prochaines étapes : tout d'abord, afin de réaliser en toute transparence cette grande ambition, l'État et la région ont convenu d'une clause de rendez-vous avant la fin de l'année 2013, ceci conformément d'ailleurs à la loi du 3 juin 2010, puisque le gouvernement devra remettre au Parlement, au plus tard le 31 décembre 2013, un rapport évaluant les capitaux et des ressources nécessaires à la finalisation des investissements en matière de transport du Grand Paris. Il y aura donc à ce moment-là une étape importante pour faire le point sur l'état d'avancement, et sur les perspectives de revenus, afin d'assurer le développement qui vient d'être présenté. Ce rapport analysera d'une part la mise en œuvre du plan de mobilisation, mais également du réseau de métro Grand Paris, ainsi que le respect des engagements de financement tels qu'ils figurent dans l'accord qui a été signé ce matin. L'État et la région examineront, sur la base de ce rapport, des dispositions permettant d'élargir, cela a été rappelé ce matin lors de la conférence de presse, le bénéfice de la mobilisation de la TIPP à la région dans le cadre des dispositions votées dans le cadre de la loi sur le Grenelle de l'environnement. Il y a donc là un dispositif qui existe déjà, mais qui est dédié sur l'interurbain. Il y a donc un engagement de regarder comment nous pourrions élargir le principe d'une affectation de la TIPP à la région. Pour la SGP, il s'agit de consentir des avances remboursables destinées au financement du plan de mobilisation. Enfin, il s'agit d'élargir les limites de la zone 1 du versement de transport aux communes de la petite

couronne les mieux desservis par des moyens de transport public urbain de voyageurs. Il y a donc d'autres étapes qui sont prévues d'un point de vue financier. Ce rapport fera également le point sur l'état de mise en œuvre des dispositions et recommandations du rapport du rapport de Monsieur Gilles CARREZ.

La question de la coopération entre le STIF et la SGP, et la maîtrise d'ouvrage, est également traitée dans le protocole. Ainsi, il est stipulé dans le texte qu'un décret prévoira en particulier que l'avis du STIF sur les contraintes d'exploitation incluses dans les spécifications fonctionnelles, ainsi que sur l'intégralité des spécifications relatives au matériel roulant. Le STIF sera associé aux procédures d'appel d'offres portant sur le matériel roulant, afin notamment d'expertiser les coûts d'exploitation du système à venir. Les modalités de paiement du matériel roulant au fur et à mesure des débours de la SGP seront également traitées.

Concernant l'exercice de la maîtrise d'ouvrage, un point qui a été beaucoup évoqué lors de réunions publiques, l'État et la région s'engage à trouver les moyens un partage de la maîtrise d'ouvrage des projets mentionnés, conformément aux contributions de chacun, et dans un objectif d'efficacité opérationnelle. Voilà pour le principe. Il y a encore du travail. Des choses doivent encore être calées sur cette question de la maîtrise d'ouvrage. Son cadrage juridique, ce partage de la maîtrise d'ouvrage, sera élaboré au cours du premier semestre 2011. Enfin, et j'en ai quasiment terminé, le protocole d'accord traite du schéma directeur de la région d'Île-de-France, afin de sortir de l'imbroglio suite à la décision du Conseil d'État. Il a donc été convenu, et l'État s'est engagé, à ce qu'il y ait une disposition du caractère législatif qui soit prise rapidement, afin de régler cette question. Une disposition est également prévue concernant la gouvernance de la société du Grand Paris. Afin d'associer effectivement à l'élaboration des projets de lignes nouvelles l'ensemble des acteurs concernés, la société du Grand Paris installera sans délai le comité stratégique qui est d'ailleurs prévu par la loi. À ce titre, il sera saisi en amont sur les orientations stratégiques prises tout au long de la réalisation du réseau de transport du Grand Paris. Enfin, il y a un suivi de l'exécution du protocole, évidemment. Et je termine sur ce point, puisque l'État et la région proposeront dans le cadre de ce comité de pilotage, qui rassemblera évidemment tous les acteurs concernés par la démarche qui a été initiée il y a plusieurs semaines, et qui s'est conclue par la conférence de presse de ce matin, afin de garantir la coordination et le suivi de la mise en œuvre de l'ensemble des mesures dont je viens de rappeler les principales. J'en ai terminé, et je vous remercie de votre attention.

#### *Applaudissements*

**François LEBLOND** : merci pour cette présentation très claire de ce qui s'est passé ce matin, de cette signature de ce matin. Le débat de ce soir ne porte pas sur une position des uns et des autres à l'égard de cette signature. Ce protocole a été signé. Nous pourrions demander le cas échéant des explications sur tel ou tel point de ce protocole. C'est le rôle de Monsieur AUZANNET. Je constate que nous sommes dans une réunion territoriale, dont une réunion à

Nogent-sur-Marne, et que j'ai entendu à la fois Madame COUX expliquer comment la société du Grand Paris avait progressivement avancé dans ses propositions dans le Val-de-Marne. Et je constate que dans ce qui est sur la carte de ce protocole de ce matin, il y a des éléments qui sont assez proches des propositions que vous aviez faites. Je crois que ce qui est intéressant aujourd'hui, c'est de partir du territorial de Nogent-sur-Marne, car nous sommes à Nogent-sur-Marne Monsieur le Maire, et nous souhaitons écouter les habitants de Nogent réagir sur quelque chose qui semble assez convergent d'un côté et de l'autre de notre table. Si vous le voulez bien, nous allons donc démarrer le débat sur des questions locales, pour savoir ce que les uns et les autres considèrent de positif et de négatif dans ce qui leur est proposé. Et puis s'il nous reste quelques minutes après, Monsieur AUZANNET pourra, si vous avez lu attentivement les papiers, donner quelques explications techniques complémentaires sur tel ou tel aspect du dossier qui n'aurait pas été totalement compris par tout le monde. Voilà. Nous partons du local. Quels sont les habitants de Nogent qui veulent poser des questions ? Mes collègues sont là pour m'aider. Première question.

**Claude LEJEUNE, habitant de Saint-Maur** : bonjour. Excusez-moi, je suis de Saint-Maur. Mais comme à la réunion de Saint-Maur, il y a des gens de Sucy-en-Brie qui se sont exprimés, je vais me permettre de m'exprimer. Deux brèves remarques. Premièrement, le RER, il y a quelques années, il y avait beaucoup de places assises. On remarque que sur les nouveaux métros, je peux me tromper, mais enfin ceux que j'ai vu, il y a de moins en moins de places assises. Est-ce que le nouveau métro que vous allez faire sera-t-il large de façon à ce qu'il y ait des places assises ? Le métro était moins haut de façon à ce que la SNCF ne puisse pas rentrer. Il faudrait que pour le métro et la SNCF, les lignes soient communes, et qu'elles soient les mêmes.

Concernant le Grand Paris, pourquoi veut-on toujours faire le Grand Paris ? Je ne comprends pas. Il y a tellement de gens en province qui voudrait avoir des équipements que je me demande pourquoi on agrandit Paris indéfiniment. Je rappellerai le député LASSALLE qui avait fait une grève de la faim pour conserver son industrie. J'ai fini ma carrière professionnelle en Lorraine. Je peux vous dire qu'en Lorraine, ils cherchent toujours du travail. Pourquoi toujours le Grand Paris ?

Question : vous n'avez pas parlé du projet qui consisterait à avoir des droits de préemption tout autour des gares. Je crois que pour Saint-Maur, nous y reviendrons plus tard, comme l'a dit Monsieur le Préfet. Je voudrais quand même savoir comment les choses se passent si quelqu'un est exproprié ? On lui rembourse son bien au prix que cela valait avant le Grand Paris ? Naturellement, dans tous les endroits expropriés, les prix vont baisser. Par exemple lorsqu'il y a quelqu'un qui était au chômage dans les grandes entreprises, il y avait une aide au reclassement. Est-il prévu quelque chose pour aider les gens à retrouver un logement similaire ? Voilà les questions que je voulais poser. Merci.

**François LEBLOND** : je pense que la société du Grand Paris va répondre sur ces différents sujets, très différents les uns des autres, mais tous importants.

**Claire-Hélène COUX :** je vais répondre sur la première question. Vous avez posé une question sur la capacité des wagons, et le nombre de places assises. Sur la partie de la ligne bleue, c'est-à-dire la prolongation de la ligne 14, nous allons avoir des trains plus longs que ceux de la ligne 14 actuelle, avec deux wagons supplémentaires. Nous allons passer de six wagons à huit wagons par train. Et chacun de ces trains aura près de 1 000 places. Après, pour savoir quelle est la répartition entre les places assises et les places debout, nous serons dans les critères habituels qui sont sur le marché aujourd'hui au moment des appels. Il y aura donc des places assises et des places debout, et il n'y aura pas de critère discriminant là-dessus. Nous prendrons ce que les industriels vont nous offrir, et ce qu'ils offrent partout aujourd'hui. Mais quand même beaucoup de place, un grand dimensionnement, puisque nous avons aussi dans nos gares des quais de 120 m de long. C'est donc plus grand que la ligne 14 actuelle. 120 m de long, huit wagons, et donc 1 000 places, avec un train toutes les 85 secondes à l'heure de pointe. Vous devriez donc trouver de la place, et être assis plus confortablement qu'aujourd'hui.

**Marc VERON, président du directoire de la Société du Grand Paris :** sur les deux autres questions, et tout d'abord bonsoir à tous, il faut peut-être se rappeler les circonstances dans lesquelles le Président de la république a été amené à s'exprimer pour la première fois sur le Grand Paris. À ma connaissance, c'était au cours de l'inauguration du nouveau terminal d'ADP à Roissy-Charles-de-Gaulle. C'est une période où la France avait quand même subi quelques traumatismes, notamment à la suite de l'échec de la candidature de Paris à l'organisation des jeux olympiques de 2012, que l'on ne pouvait pas simplement se contenter d'expliquer par un lobbying insuffisant, ou une influence insuffisante sur les votants à la décision. Il a donc fait le constat que Paris était engagée dans une compétition mondiale, et que bien entendu, il n'était pas possible de raisonner simplement dans les limites du périphérique, et qu'il fallait raisonner au niveau en tout cas de l'agglomération, dans la continuité de construction à partir de Paris intra-muros, et que pour cette raison, la taille des investissements que supposait cette mise à niveau justifiait que l'État intervienne sous la forme d'un grand projet d'intérêt national. C'est à partir de là qu'il en est résulté toute une série de processus. Je rappelle le concours des architectes, la sélection de 10 d'entre eux, la désignation d'un secrétariat d'État au développement de la région capitale, à la loi qui a été promulguée le 3 juin de l'année dernière, etc. N'y voyez donc pas un désinvestissement de la province. La question ne se pose pas en termes de « prendre sur le reste de la collectivité nationale », mais bien entendu « de dynamiser une région » dont je rappelle quand même que les responsables de près d'un tiers, 30 %, du PIB français. Je suis cursif là-dessus. Nous pouvons bien entendu revenir.

Vous avez ensuite évoqué les droits de préemption. Je rappelle une disposition de la loi du 3 juin 2010, qui est la possibilité pour les communes d'accueil des gares et les communes adjacentes dans un principe de continuité territoriale, de conclure avec l'État un contrat de développement territorial. Il y en a d'ailleurs à ma connaissance une douzaine qui est en cours de pré-préparation, sous l'impulsion du Préfet de région qui a reçu mission du ministre Monsieur MERCIER pour cela. Dès lors qu'un contrat est formé, il va bien entendu de soi que

les questions d'urbanisme sont objet de cet accord. S'il n'y a pas d'accord, nous avons eu ce débat notamment avec Monsieur le Maire de Saint-Maur dans le cadre de la préparation de la loi, ce sont les dispositions du code de l'urbanisme qui s'appliquent. Je rappelle quand même que dans le cas où cette préemption jouerait, il y a un juge de l'expropriation qui intervient, et qui fixe la valeur du bien exproprié. Ce n'est pas à la discrétion de l'État ou d'un organisme comme la société du Grand Paris. Cela me fait d'ailleurs vous apporter la précision suivante : nous nous sommes tournés vers les présidents des tribunaux de commerce de Paris et des départements voisins pour qu'à leur sens, une estimation puisse être faite du nombre de juges à mettre en batterie sur une distance aussi considérable. Ils considèrent qu'il y a au moins une douzaine de juges à activer. Vous voyez donc à peu près la taille du sujet concernant les expropriations.

Par rapport à ce que vous avez dit, je me permets donc de rectifier un point. Lorsqu'une gare s'annonce, la valeur du bien augmente plutôt. C'est plutôt dans ce sens-là que le marché fonctionne. Voilà.

**François LEBLOND** : merci.

**Claude BERNET** : peut-être juste devant.

**Yves LEMAIRE, habitant de Nogent-sur-Marne** : ma question concerne le projet Éole, le prolongement de la ligne RER E de Saint-Lazare à La Défense est-il définitivement acté ? Quel trajet ? Quel budget ? Quel planning de réalisation ? C'est un projet vital pour équilibrer l'Est et l'Ouest de Paris qui, tout en doublant la ligne du RER A, ouvre des liaisons avec l'Europe du Nord avec un accès direct aux gares TG du Nord, de l'Est et de Saint-Lazare, et avec l'Europe du Sud, avec un accès aux gares TGV de Lyon et de Marne-la-Vallée, par connexion avec le RER A en gare de Val de Fontenay. C'est une ligne très utile localement pour les habitants de Nogent Le Perreux. Il est à remarquer qu'autour de la gare de Fontenay, il se développe déjà une « petite Défense ». Il y a des améliorations à apporter sur le trajet existant. Pour la liaison Gare de Magenta-Gare de l'Est, il était question d'un tapis roulant souterrain. Qu'en est-il ? La connexion RER A, RER E, sur les quais et dans les couloirs de la gare de Val de Fontenay, est mal indiquée. Il faudrait des panneaux plus lisibles. Enfin, la SNCF et la RATP devraient harmoniser les tarifs, et émettre des billets communs. Vers le sud, le RER E se prolonge jusqu'à Tournans. Les connexions à prévoir avec les lignes Est-Ouest apparaîtront dans l'examen comparé des projets Grand 8, Orbival et Arc Express. On parle de Champigny le plan.

Deux observations générales : nous ne devrions pas oublier le maillage avec les lignes de bus, qui apporte beaucoup de souplesse. On ne peut pas miser sur le tout électrique. Les bus fonctionnent au diester, et le bassin parisien est producteur de pétrole avec le colza. Si les croisements entre lignes dans la même gare de quai à quai présentent trop de difficultés, on peut recourir à des liaisons de gare à gare par tapis roulant souterrain, ou bus-navette.

**François LEBLOND** : merci beaucoup Monsieur. Nous avons ici trois représentants, dont

deux représentants de RFF, notamment Monsieur LECONTE qui est très fidèle à nos réunions, et que je remercie beaucoup. Nous avons également des représentants de la SNCF, ainsi que des représentants de la RATP. Je pense que Monsieur LECONTE pourrait peut-être être en mesure d'apporter quelques réponses aux questions qui viennent d'être posées.

**Manuel LECONTE, RFF, direction régionale d'Île-de-France :** je vais essayer d'apporter un certain nombre d'éléments de réponse. Il y a beaucoup de questions qui ne relèvent pas toutes de RFF. Le projet Éole vient de faire l'objet d'un débat public qui a duré trois mois entre les mois d'octobre et de décembre. Il s'est terminé je crois le 16 décembre, après un certain nombre de réunions publiques qui ont eu lieu plus tôt effectivement sur la partie ouest, puisque l'objet du projet...

**François LEBLOND :** dans le protocole d'accord, j'ai entendu que le mot Éole était prononcé.

**Manuel LECONTE :** l'objet du projet est donc de prolonger Éole, qui se termine actuellement à Haussmann-Saint-Lazare, vers La Défense-Nanterre, pour au-delà reprendre les lignes de Saint-Lazare qui font jusqu'à Mantes, dans le réaménagement de ces lignes existantes. Nous sommes actuellement dans la phase où la CNDP d'abord tire le bilan de ce débat public. Et ensuite, le maître d'ouvrage, RFF, s'exprimera lui aussi...

**François LEBLOND :** je précise qu'il y a un débat public spécifique sur Éole, qui n'est pas le nôtre, et qui est terminé.

**Manuel LECONTE :** il est terminé. Nous allons maintenant avoir le bilan du débat public, et la décision du maître d'ouvrage, RFF, sur les suites qu'il va donner à ce débat public. Je dirais tout de suite le débat public n'a montré aucune opposition de principe au projet, au contraire. Nous avons eu partout une adhésion très ferme au projet. Il y a quelques points qui sont en débat. Est-ce que nous mettons une gare à la porte Maillot ? Des problèmes de protection contre le bruit, etc. Il y a eu des questions qui ont été posées, mais le principe même du projet a été très largement soutenu par l'ensemble des participants à ce débat public. Je n'ai donc pas de doute sur le fait que le maître d'ouvrage, RFF, choisira de poursuivre ce projet. En plus, comme Pascal AUZANNET l'a dit tout à l'heure, il figure explicitement parmi les projets qui sont repris dans le protocole au titre du plan de mobilisation des transports de la région. C'est même l'un des projets qui est mis en exergue comme devant être accéléré, et parmi les projets prioritaires. Il va donc suivre son chemin selon le calendrier qui a été exposé au cours du débat public, c'est-à-dire un début des travaux qui est prévu en 2013, les travaux sur la partie « voies existantes » entre 2013 et 2017, et puis la fin du tunnel, la mise en service entre Saint-Lazare et La Défense-Nanterre prévue pour 2020. Voilà le calendrier qui est annoncé.

Sur les différentes autres questions que vous avez posées, je peux répondre à une petite question qui concerne le lien, ce que nous appelons le lien piétonnier entre Magenta et la Gare de l'Est, qui est effectivement aussi un projet sur lequel nous travaillons. Il permettra de faciliter les liaisons entre les trois gares, la Gare du Nord, et les gares reliées à la gare

Magenta, et la Gare de l'Est au niveau des quais, par un petit souterrain qui est à construire, qui fait quelques dizaines de mètres, mais qu'il faut positionner entre les différentes lignes de métro qui passent là, les réseaux des égouts, et différentes choses. Le sous-sol est déjà assez encombré. Il faut donc étudier le passage de ce lien. C'est également un projet qui existe.

**François LEBLOND** : merci. Concernant le maillage des lignes de bus ? La société du Grand Paris a réfléchi à ce sujet, non ? Vous n'avez pas de réponse sur ce sujet ?

**Marc VERON** : on peut simplement répondre que le législateur a beaucoup insisté pour que ces questions de maillage, de rabattement vers les gares futures, soient particulièrement étudiées. Cela suppose donc évidemment un travail commun entre la société du Grand Paris et le STIF. Bien entendu, ce travail ne peut démarrer qu'à partir du moment où nous sommes certains de la localisation des gares, décision qui reste à prendre, comme cela a été indiqué tout à l'heure.

**Geneviève LAFON, habitante du Perreux, utilisatrice des transports en commun depuis 40 ans** : sur le projet du Grand Paris, je vois que la ligne rouge à l'Est est beaucoup plus éloignée qu'à l'Ouest du centre de Paris. Il y a donc une disproportion. Je vois que le projet Arc Express, qui reprend d'ailleurs le projet Orbival que je suis depuis l'origine... Je suis un soutien d'Orbival depuis l'origine. Je suis toutes les réunions. J'étais ici en 2008. J'ai été au MAC/VAL au mois de juin. J'ai d'ailleurs vu l'évolution entre le MAC/VAL. J'ai suivi toutes les réunions communes à Arc Express, en particulier celle de Nogent aujourd'hui. Je suis même allée l'autre jour à Rosny-sous-Bois pour suivre ces réunions.

Je remarque que pour aller de l'aéroport de Roissy à l'aéroport d'Orly, la ligne bleue me paraît vraiment très intéressante. Fréquentant les transports en commun, je préfère ne pas avoir de changement. Je ne suis pas certaine que passer par la ligne rouge, changer deux fois pour aller de Roissy jusqu'à Orly, soit très intéressant. Y aura-t-il beaucoup d'usagers qui ont de Sevrans jusqu'à Roissy tous les jours ? Je vois qu'au départ, Orbival allait de Val de Fontenay jusqu'à Cachan, ce qui permettait par exemple aux habitants du Perreux ou de Nogent d'aller assez facilement dans les hôpitaux. J'ai pris les transports en commun une fois, puisque j'ai la chance d'avoir aussi une voiture, pour aller depuis la gare de Nogent-le Perreux jusqu'à Villejuif. J'ai mis 1h45 pour faire ce trajet par les transports en commun. Quand j'ai vu Orbival, j'ai vu que c'était très intéressant. Le projet Orbival était très intéressant pour aller d'ailleurs aussi à Henri-Mondor, ou si l'on veut aller à la préfecture de Créteil, ou au MAC/VAL aussi. Les transports en commun, c'est très intéressant. Je me permets de signaler de ce matin, il y avait un bouchon assez extraordinaire Nogent-Le Perreux. Je prenais le RER pour aller jusqu'à Éole, et j'ai eu l'occasion de voir tous les bouchons.

Je voudrais savoir ce qu'est la tangentielle Est exactement. Quel genre de métro serait utilisé sur cette voie par rapport au projet initial d'Orbival ? En prenant Éole, j'ai pu voir tous les bouchons jusqu'à Rosny ce matin, en raison je crois d'un accident, puisque j'ai écouté avant

de partir, un accident au pont de Nogent, sur l'A4, ce qui a provoqué un bouchon assez extraordinaire. Et tous les matins, il y a un problème au pont de Nogent. C'est le plus gros bouchon européen. Il me semble que la tangentielle Est éviterait une partie de ce bouchon, parce que si on veut aller comme je vous le disais par exemple dans les hôpitaux, on préférera peut-être utiliser la voiture actuellement, plutôt que les transports en commun.

**François LEBLOND** : votre question Madame ?

**Geneviève LAFON** : ma question est par exemple, la tangentielle Est par rapport au projet d'Orbival. Quel genre de métro on mettrait sur cette tangentielle ? Voilà.

**François LEBLOND** : je pense qu'il y a des réponses de la société du Grand Paris sur cette question, et Monsieur AUZANNET pourra vraisemblablement compléter.

**Christian GARCIA, Société du Grand Paris** : bonsoir. Il est clair aujourd'hui que la présentation que nous avons fait tout à l'heure est la présentation que nous avons fait depuis le début. C'est-à-dire que depuis quatre mois, cette présentation n'a pas bougé. À la fois sur le tracé d'Orbival que vous soulignez, il est clair que nous sommes positionnés tout de suite, puisque le projet Arc Express proposait plusieurs variantes, bien entendu sur le tracé de l'association, qui partait de Bagneux, qui est adhérente de l'association, jusqu'à bien sûr le positionnement de la gare sur les trois communes de Bry, Villiers et Champigny. Dès le départ, dans notre dossier du maître d'ouvrage, nous avons senti effectivement ce besoin d'une boucle, d'une double boucle à l'Est, en prolongeant, en faisant la proposition il y a quelques mois, ce n'est donc pas une proposition d'aujourd'hui, de pouvoir effectivement relier en prolongeant la tangentielle Nord de Sartrouville via Val de Fontenay et Champigny. On estimait, et on estime toujours, que c'est une proposition très intéressante, puisqu'elle permet de répondre à une attente qui s'est fortement exprimée au travers des différents débats, de la nécessité qu'il y ait un mode lourd de transport pour relier à la fois Champigny et Val de Fontenay. Bien entendu, cette proposition est portée depuis le début par la société du Grand Paris, parce que nous estimons que c'est nécessaire et indispensable.

Le débat a évolué. C'est la raison pour laquelle je laisserai tout à l'heure la parole à Pascal AUZANNET afin de pouvoir développer des propositions qui sont faites et les réflexions qui sont amenées. Nous savons au combien aujourd'hui stabiliser un tracé comme a pu le faire l'association Orbival, qui a pris quand même plusieurs années, je rappelle bien plusieurs années. C'est quelque chose qui n'est pas simple. Nous espérons nous, aujourd'hui, que par rapport à cette proposition de tangentielle, c'est quelque chose qu'il ne faut pas abandonner comme cela.

**François LEBLOND** : Monsieur AUZANNET, cela figure dans la carte que vous nous avez communiquée. Mais il y a plusieurs options sur cette carte.

**Pascal AUZANNET** : sur la question que vous posez Madame, l'État et la région ont confirmé qu'il fallait rajouter une double boucle. Il y aura donc une double boucle. Dans le dossier Arc Express, il y avait effectivement le principe d'une rocade dans le centre de la Seine-Saint-

Denis. Ce n'était cependant pas au dossier du maître d'ouvrage. La société du Grand Paris avait un projet qui figure là. Nous le voyons bien. C'est la ligne rouge qui est plutôt excentrée, que vous rappeliez, Madame. Il a donc été décidé et annoncé ce matin de rajouter une double boucle, dont il faut maintenant arrêter le tracé et la localisation des gares. C'est de toute évidence un travail qui implique les deux départements, à savoir le Val-de-Marne et la Seine-Saint-Denis, avec peut-être chacun des préoccupations spécifiques. Par exemple, j'ai bien compris, et je sais que le Conseil général du Val-de-Marne a récemment fait une proposition qui va au-delà de cette extension de la tangentielle qui figure sur cette carte, par une extension de Champigny en direction de Val de Fontenay en métro automatique. C'est une proposition qui a incontestablement des atouts, et qu'il faut expertiser.

Le département de Seine-Saint-Denis a un souci de bien desservir, c'est le critère de renouvellement urbain dont je parlais tout à l'heure, le secteur des hôpitaux. À Neuilly-sur-Marne, il y a 130 ha. Il y a du renouvellement urbain, et c'est un indicateur important pour la prise de décisions. Nous devons donc travailler de façon collective pour trouver un point d'équilibre entre les différentes approches, et peut-être essayer de trouver comment deux parallèles vont pouvoir se rejoindre. C'est l'objet de la mission dont je parlais tout à l'heure, qui m'a été confiée par le ministre Maurice LEROY avec l'accord de Jean-Paul HUCHON, avec un tempo. C'est-à-dire qu'il faut que des recommandations soient faites pour le 31 mars. Nous allons donc regarder ensemble collectivement, en associant évidemment les deux conseils généraux, mais aussi la région, l'AIGP, qui a aussi des propositions, mais qui est plutôt sur une technique de type tram/train. Nous allons donc regarder absolument toute possibilité. J'ai tenu une première réunion vendredi dernier, et ceci se fera, c'est ce que je disais tout à l'heure sur la base d'une analyse de type multicritères. Le coût, et je rappelle Madame, pour répondre à votre demande de double boucle, que l'État et la région sont d'accord pour rajouter 2 milliards d'euros. Ils ont donc pris un engagement financier. Ces 2 milliards figurent dans le document. Nous devons donc rentrer dans cette enveloppe de 2 milliards d'euros sur la base de différents critères. Les trafics. Il faut que nous trouvions le tracé qui génère beaucoup de trafics, enfin le plus important, évidemment. Le critère de désaturation de la zone centrale. Je reviens encore sur ce point qui est aujourd'hui un problème particulièrement préoccupant. Cela touche les RER, mais également les lignes de métro, et les lignes de Transilien. Et le critère de renouvellement urbain. C'est ce dont je parlais tout à l'heure.

Voilà. Le travail est engagé. C'est un travail collectif qui associe tous les acteurs. Évidemment la société du Grand Paris et le STIF font partie du groupe de travail. L'objectif est donc, pour le 30 mars, de faire des préconisations qui seront remises au ministre.

**François LEBLOND** : j'ai une question à vous poser. Vous faites allusion à une position qui a été dérogée par le conseil général du Val-de-Marne et celui de Seine-Saint-Denis. Pouvez-vous nous en dire un petit peu plus sur cette position ?

**Pascal AUZANNET** : oui. Très récemment, le ministre Monsieur LEROY et Monsieur HUCHON ont reçu un courrier conjoint de Monsieur FAVIER et de Monsieur BARTOLONE, proposant un arc qui va de Champigny vers Val de Fontenay en technologie métro automatique, et également un arc qui partirait de Pleyel pour aller ensuite à Bobigny-Pablo Picasso, et redescendre sur Rosny puis Neuilly-sur-Marne, puisque c'est un critère important, et ensuite redescendre sur une localisation peut-être encore à définir et à travailler, pour reboucler sur la ligne rouge. C'est une proposition qui a été faite de façon conjointe par les deux départements. Cette proposition va évidemment être traitée en priorité, et avec beaucoup d'intérêt.

**François LEBLOND** : si j'ai bien compris, cette proposition ne comprenait pas le tracé par Noisy-le-Grand qui figure sur votre carte ?

**Pascal AUZANNET** : le tracé qui figure sur la carte est indicatif. Nous avons voulu faire apparaître sur la carte que cela pouvait être proche du périphérique pour aller vite, ou plus excentré. Ce sont deux principes qui sont évoqués dans cette carte. Il ne faut pas prendre le tracé à la lettre. Le travail est engagé, et porte sur différentes options. Cela portera également sur les options techniques.

**François LEBLOND** : on entend bien. Mais effectivement, c'est très important. Puisque vous avez une mission qui sera au-delà du débat public, c'est toujours intéressant d'éclairer un peu votre mission par les propos qui peuvent être tenus dans les dernières réunions du débat public.

**Pierre SMITH, habitant du Perreux-sur-Marne** : je suis très heureux de voir que la société du Grand Paris et le Conseil général du Val-de-Marne aient pu trouver une position commune, ou en tout cas sur certains aspects. Par contre, grosse déception en termes de desserte de Val de Fontenay, puisque je comprends que sur les propositions qui sont faites, Val de Fontenay n'est qu'une option parmi trois, alors qu'à mon sens, et au sens de beaucoup d'habitants du Val-de-Marne et de l'Est parisien de manière générale, Val de Fontenay est une gare très importante en termes d'interconnexion. Il est important de desservir des zones peut-être pas rurales, mais des zones en tout cas un peu éloignées, comme par exemple Clichy Montfermeil. Mais ce qui donne de la valeur à un réseau, c'est aussi l'interconnexion. C'est de pouvoir changer de ligne très facilement et très rapidement. Pour cela, Val de Fontenay est clairement très importante sur le Val-de-Marne, avec l'interconnexion avec le RER A, et l'interconnexion avec la ligne 1 du métro qui, si j'ai bien compris, va être prolongée. Vous n'en avez pas parlé dans cette présentation, mais j'avais compris que c'était fait. Il s'agit peut-être d'un point à élucider. Voilà pour l'interconnexion.

En plus, c'est un prolongement qui pourrait se faire à moindre coût. Vous disiez que les coûts seraient un critère de sélection. C'est effectivement important. Le fait d'utiliser les voies qui existent déjà, ou que l'on pourrait construire éventuellement, permettrait de faire de grosses économies, d'utiliser le pont de Mulhouse plutôt que de refaire soit un passage en souterrain sous la Marne, soit un deuxième viaduc qui coûterait à mon avis très cher, et pour

cela, déporter le transport de marchandises ou le train de passagers longue distance sur la grande ceinture qui passe par Bry-sur-Marne, avec une interconnexion à moindre coût à partir de Noisy-le-Sec, et aux gares de Villiers, dont pour permettre des transports, des interconnexions rapides, aux alentours de 110 km/h sur ces trains longues distance. Donc une importante économie de coûts.

**François LEBLOND** : votre question ?

**Pierre SMITH** : quid de Val de Fontenay ? Comment la desservir ? C'est très important aussi sur les bus. Les bus sont le maillage fin. Je pense qu'il est important de faire des tracés sur des cartes, mais après, il faut regarder concrètement comment on dessert, et si le rabattement de bus est possible. C'est quelque chose à mon avis à prendre en compte. Et là, on ne le voit pas trop. Les parkings sont également importants. Il faut également prévoir leur abattement avec les parkings. Est-ce que c'est prévu ? Sur les bus, à quand un ticket unique bus-métro Grand Paris, ce qui serait à mon avis une très bonne chose, puisque nous arrivons aujourd'hui à une situation paradoxale, dans laquelle on est obligé de prendre deux tickets pour faire deux stations de bus qui coûtent finalement la moitié du trajet pratiquement. Et donc en termes d'exploitation, pourquoi continuer une exploitation sur la ligne 14 en pneu alors que cette technologie est relativement obsolète, et implique des coûts d'exploitation de l'ordre de 30 % supérieurs.

**François LEBLOND** : il y a plusieurs questions. Nous avons compris tout d'abord que vous êtes favorables au passage par Val de Fontenay. C'était une observation, pas une question. La deuxième question porte sur les bus.

**Claire-Hélène COUX** : je pense que nous allons être deux à répondre sur Val de Fontenay. Je rappelle la position de la société du Grand Paris. Quand elle a construit son réseau, elle a tenu compte des projets qui semblaient être déjà en préparation. Et donc après la tangentielle Nord, nous pensions a priori que la tangentielle Est allait redescendre du côté de Champigny, voire aller plus loin plus tard, mais c'est un autre sujet. Et donc à répondre à la demande de connexion entre Val de Fontenay, Nogent-Le Perreux et Champigny-sur-Marne. C'est notre position sur ce sujet.

Concernant les bus, Monsieur VERON vous a rappelé tout à l'heure qu'il était dans l'ordre des choses que nous nous occupions des bus à un moment donné, après avoir positionné les gares. C'est évidemment très important, et nous avons eu vraiment beaucoup de demandes dans ce sens dans tous les débats, parce qu'en fait, on sait bien que nous ne pourrions pas maître de car partout là où il y a des besoins. Il sera très important pour nous de reconfigurer avec le STIF et avec les élus, ainsi que les représentants des usagers, le réseau de bus, afin de desservir au mieux les nouvelles gares. C'est une étape très importante qui n'est pas encore d'actualité puisque nous en sommes à positionner les gares. Mais j'allais vous dire que lorsque nous avons positionné ces gares, nous avons regardé là où nous les positionnons pour vérifier que l'accessibilité en bus était possible, et pouvait aussi être développée sous forme de gare routière. Cela a donc été aussi un critère de choix dans les

points que nous avons retenus comme gares dans notre futur réseau.

Enfin, vous avez parlé de la ligne 14. Pourquoi continuer avec ce mode que vous avez qualifié d'obsolète ? Je pense déjà que le terme est trop fort, et pas très bien adapté. Excusez-moi, mais j'ai une position un peu différente de la vôtre. La ligne 14 a certes 12 ans, mais c'est une ligne qui a su s'adapter à la demande au fur et à mesure. Elle est passée de 150 000 voyageurs à sa mise en service à plus de 500 000 aujourd'hui. Et malgré cette utilisation qui la met au-delà de sa capacité théorique, elle est encore à des taux de régularité qui font envie à toutes les autres lignes de métro, puisque c'est encore celle qui est classée la mieux placée dans le classement des voyageurs, mais également dans le classement des indicateurs de régularité. Elle a en plus de la réserve de capacité, puisque nous pouvons lui ajouter aujourd'hui à la fois des trains plus longs en passant de six voitures à huit voitures. Nous pouvons aussi, elle a été conçue pour cela, réduire les intervalles entre deux trains. C'est-à-dire que nous sommes à un peu plus d'une minute aujourd'hui. Nous allons pouvoir redescendre à 85 secondes. C'est important pour donner de la capacité à cette ligne qui en a beaucoup. Et ensuite, comme nous allons prolonger cette ligne 14 au Nord et au Sud, ce sont les mêmes trains qui traverseront, qui iront d'Orly jusqu'à Saint-Denis Pleyel et/ou Roissy. Nous verrons cela à la fin du débat. Et il est vrai que sur l'autre partie du réseau, là où nous n'avons pas d'obligation, nous laisserons les appels d'offres répondre, et nous donner la meilleure technologie pour cette autre partie du réseau.

**François LEBLOND** : mon collègue Henri WATISSEE va dire un petit mot là-dessus.

**Henri WATISSEE, Membre de la Commission Particulière du Débat Public sur le réseau de transport public du Grand Paris** : je voulais simplement signaler à Monsieur que je l'invite à regarder certains cahiers d'acteurs de la part de fournisseurs, et que ses propos risquent ainsi d'être un petit peu plus nuancés.

**François LEBLOND** : avant que Monsieur AUZANNET ne s'exprime, je crois que Monsieur le maire de Nogent-sur-Marne, Monsieur Jacques J.P. MARTIN, voulait dire quelques mots, parce que lorsque l'on commence à parler de Val de Fontenay, j'imagine que la question va être posée. Sur quoi n'avons-nous pas répondu ?

**Christian GARCIA** : pour l'instant, il y a des études. C'est le STIF. C'est le champ de compétence du STIF. Pour l'instant, d'après ce que nous avons compris, des études sont lancées.

**François LEBLOND** : cela ne figure pas dans l'accord. On ne peut pas dire que cela ne se passe pas.

**Christian GARCIA** : il y a des études qui sont lancées aujourd'hui sur le prolongement...

**François LEBLOND** : d'accord. Bien, Monsieur le Maire ?

**Jacques J.P. MARTIN** : je ne vais pas reprendre un certain nombre d'arguments qui ont été

avancés tout à l'heure, mais je voudrais rappeler les conditions, pour nous, d'accepter les accords qui ont été pris ce matin. Tout d'abord, je tiens à rappeler que pour Monsieur, pour la ligne 1, c'est une affaire du STIF qui a pris la décision de lancer des études pour regarder ce que coûterait la possibilité de prolonger, au-delà du château de Vincennes, en passant par « les rigollots », la ligne 1 jusqu'à Val de Fontenay. Les études sont lancées, attendons si. Et cela, c'est dans le cadre du fonctionnement normal du STIF. C'est un prolongement de ligne traditionnel. Je voudrais dire que nous ne pouvons pas, et cela, Monsieur AUZANNET le sait, nous, au sein d'Orbival, puisque là, je me retrouve secrétaire général d'Orbival quand je prends la parole, on ne peut pas accepter le fait que l'on soit en compétition entre un territoire en Seine-Saint-Denis qui a la capacité en matière de voyageurs par jour quasiment deux fois moindre, si ce n'est pas trois fois moindre, que la capacité du territoire dont nous parlons, c'est-à-dire en fait le passage de Champigny centre à Val de Fontenay et au-delà, dans la mesure où c'est une zone dense qui a en plus un intérêt particulier si on la dessert. C'est celle, avec le RER E, d'alléger les lignes traditionnelles de RER, ne serait-ce que la ligne A. Nous considérons donc que ce n'est pas simplement parce qu'il nous prend une lubie en disant qu'il faut desservir Val de Fontenay pour ce qu'est Val de Fontenay aujourd'hui. Il y a bien sûr un intérêt au niveau du territoire, mais il y a un intérêt au niveau de l'ensemble des réseaux en radiales qui vont vers Paris. Par conséquent, ce que l'on a demandé dans l'accord, et ce qu'a obtenu le Conseil général et Christian FAVIER, c'est qu'il y ait pour Val de Fontenay, et au moins au départ, un mode lourd qui lui rattacherait à la boucle de métro rapide qui passe à Champigny centre, et un peu au-delà.

Il est bien d'avoir des métros qui passent dans des territoires à développer, mais comme nous l'avons dit d'ailleurs dans le cadre du plan RER où il y avait vraiment une urgence d'intervenir, il y a aussi urgence à intervenir sur la zone dense à l'Est. Et nous avons donc demandé, dans le cadre d'Orbival, une boucle à l'Est qui passait à Val de Fontenay. Je répéterai aussi autre chose. La SNCF, avec laquelle nous avons discuté longuement dans le cadre d'Orbival et des différentes compétences en matière de transport... Nous avons discuté avec la SNCF pour regarder si le RER E, par la suite, une fois prolongé jusqu'à La Défense et au-delà, ne pourrait pas avoir des cadences du type métro. On nous a expliqué que c'était compliqué aujourd'hui, parce que les systèmes de pilotage n'étaient pas au point pour rapprocher les RER E entre eux. Cela ne veut pas dire que dans le futur, on ne puisse pas aussi, nous, considérer que si nous voulons vraiment donner au RER E toutes les possibilités qu'il y a un potentiel, il faudrait le ramener à des fréquences beaucoup plus rapprochées. En clair, le RER E, si nous pouvions le prendre demain sans horaires de train, cela deviendrait un métro, ou l'équivalent d'un métro, et nous aurions à un potentiel important sur l'Est Parisien. Je termine simplement en disant que nous sommes plus que favorables à la gare de Saint-Maur-Créteil, parce que pour ce territoire, si nous avons un raccordement au réseau rapide par la gare de Saint-Maur-Créteil, lorsque l'on est sur le RER A à Nogent, nous aurions deux stations plus tard la possibilité de basculer sur le réseau rapide. Et si le RER E est relié au réseau rapide par Val de Fontenay, nous aurons là aussi une possibilité d'entrer dans le réseau.

Ce qui est le plus important dans un réseau de transport, et ce ne sont pas les spécialistes qui sont ici qui me contrediront, c'est le maillage. Quel que soit l'endroit où l'on entre dans le réseau, il faut pouvoir basculer sur les autres lignes sans que ce soit trop compliqué. Moi, je soutiens ce qui a été dit tout à l'heure. Il est évident que pour nous, à l'Est, et mon collègue de Fontenay sait très bien que nous avons fait un pacte entre les Maires de ce territoire. Nous avons toujours dit que Fontenay et Rosny étaient deux pôles à desservir du fait de leur potentialité. Et cela, dans le Val-de-Marne, Orbival sera toujours sur la défensive, sur l'agressivité et sur le volontarisme pour obtenir cette desserte. C'est un élément important pour l'avenir de ce territoire.

### *Applaudissements*

**Christian FAVIER, président du Conseil général** : mes propos vont aller tout à fait dans le sens de ce que vient de dire mon collègue Jacques J.P. MARTIN. Comme nous sommes à la fin du débat public, et que c'est la dernière réunion dans le Val-de-Marne, je voudrais d'abord dire que je me réjouis du rapprochement entre la région et l'État. Je crois que c'est quand même extrêmement important, puisque pour le Val-de-Marne, on voit que l'essentiel des propositions qui ont été portées depuis des années par l'association Orbival, qui a d'ailleurs permis de réunir plus de 60 000 soutiens, mais également le soutien de tous les maires du département, sont retenues, et au-delà, puisque nous avons également la satisfaction de voir prise en compte la desserte du pôle d'Orly, de l'aéroport d'Orly, par le prolongement de la ligne 14.

Il reste effectivement encore des points à travailler. Vient d'être évoquée par exemple la confirmation de la gare sur Saint-Maur-Créteil. C'est un point important, parce que si cette connexion n'était pas assurée, ce sont plus de 300 000 personnes qui sont desservies par cette branche du RER A, donc de Boissy-Saint-Léger, qui seraient privées de cette connexion sur le réseau du grand métro automatique. Il y a donc vraiment besoin de cette liaison à Saint-Maur. Et puis concernant le débat sur l'Est, il est très important d'avoir effectivement pris en compte cette double boucle à l'Est. Mais pour nous, nous ne sommes pas dans l'idée de discuter d'une alternative entre Val de Fontenay et Neuilly-sur-Marne. Il faut que les choses soient très claires. Il est vrai que nous avons travaillé également avec nos collègues du Conseil général de la Seine-Saint-Denis, et avec son président Claude BARTOLONE. La Seine-Saint-Denis a effectivement des objectifs en matière de desserte, qui ne permettent pas aujourd'hui le raccordement à Val de Fontenay. Cela ne veut pas dire pour autant que la gare Val de Fontenay ne doit justement pas être desservie par ce grand métro. C'est la raison pour laquelle, d'ailleurs depuis le début, l'association Orbival a porté une proposition qui allait d'Arcueil-Cachan jusqu'à Val de Fontenay. Et pour toutes les raisons qui ont été évoquées, on peut dire que Val de Fontenay est effectivement un peu aujourd'hui La Défense de l'Est en quelque sorte. C'est aujourd'hui un pôle extrêmement important en termes de développement économique, et même si nous n'avons pas un prolongement au Nord de Val de Fontenay, Val de Fontenay étant relié par la ligne A du RER, par la ligne E du RER, et demain, on peut l'imaginer, par le tramway T1 qui doit être prolongé jusqu'à Val de

Fontenay, nous avons là de toute façon une connexion extrêmement importante, et indispensable en tout cas pour tout l'Est parisien. Cela ne s'oppose pas à la proposition qui a été portée par le Conseil général de la Seine-Saint-Denis, dont la ligne pourrait se raccorder à la hauteur de la gare des trois communes, baptisée Champigny-Bry-Villiers.

Voilà. Je pense qu'il faut maintenant évidemment obtenir confirmation, par rapport à la proposition portée par la société du Grand Paris, de privilégier plutôt la tangentielle, le prolongement de la tangentielle Nord. Je rappelle quand même que la tangentielle Nord n'est pas un métro automatique. Ce n'est donc pas le même niveau de service. C'est la raison pour laquelle l'association Orbival porte effectivement de préférence la réalisation d'un métro automatique, de Val de Fontenay en reliant, donc à Champigny, la rocade métro.

*Applaudissements*

**François LEBLOND** : Monsieur AUZANNET, vous avez pris acte ? Vous avez quelque chose à dire ?

**Pascal AUZANNET** : sur cette question de la double boucle, je parlais tout à l'heure : d'équilibre entre les deux approches. Il est évidemment exclu d'opposer les deux départements. Il faut trouver le point d'équilibre. La desserte, le passage par Val de Fontenay, un pôle de développement important, une interconnexion avec le réseau existant majeur, cette liaison, y compris en métro automatique - je ne peux pas préjuger des recommandations qui seront faites, puisque nous démarrons le travail - bénéficient incontestablement d'atouts majeurs pour que ce soit acté. Les atouts sont majeurs. Vous les avez rappelés. J'en profite peut-être pour dire aussi, il n'y a pas du tout de flagornerie, que lorsque l'on regarde le projet de convergence et le projet tel que vous l'avez initié dans le Val-de-Marne, il y a quand même une adéquation qui est quasiment à 100 %. Il y a quelques petits ajustements. La société du Grand Paris hésitait sur Villejuif Louis Aragon, et s'est finalement stabilisé. C'est ce que vous recommandiez. Vous aviez donc franchement une belle avance en termes de force de proposition. Je suis persuadé que concernant Val de Fontenay, il en est de même. Mais je ne peux cependant pas préjuger des conclusions ni des recommandations.

**François LEBLOND** : bien sûr. Mais enfin je crois qu'il est important que vous entendiez ce message dans cette réunion. Moi, je prends acte de ce qui se dit. Vous vouliez dire quelque chose ? Nous allons quand même essayer d'avoir aussi des personnes qui sont au fond de la salle, car elles sont aussi besoin de parler.

**Jean-François VOGUET, maire de Fontenay-sous-Bois, Sénateur du Val-de-Marne** : je ne vais pas rajouter à ce qui a été dit. Je crois qu'une évidence, en tous les cas pour nous, pour les Maires, pour le Val-de-Marne, et y compris d'ailleurs pour la Seine-Saint-Denis, puisque l'accord de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne préconise la double boucle et Val de Fontenay. Nous retrouvons d'ailleurs une certaine contradiction dans le texte de l'accord entre la région et l'État, puisqu'il est dit où, et plus bas, que l'on prendra en considération

des propositions de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne. Il y a donc quelque chose à préciser, en tous les cas de mon point de vue, puisque si l'on prend en considération l'accord du Val-de-Marne et de la Seine-Saint-Denis, on prend Val de Fontenay en considération.

Ceci étant, je n'en rajoute pas. Tout a été dit. C'est malgré tout très important pour la ville de Fontenay, mais plus largement pour la ville de Montreuil, pour la ville de Rosny, pour la ville de Neuilly-Plaisance, pour la ville de Nogent, pour la ville du Perreux qui sont limitrophes, pour des milliers de Val-de-Marnais, et plus largement de franciliens, avec les interconnexions possibles aux lignes A, E et de Transiliens tournant à Val de Fontenay. L'arrivée du T1, qui est confirmé dans l'accord État-région, et la ligne 1, qui est également confirmée en termes d'études dans le protocole d'accord, dans l'annexe 1. Nous voyons donc bien qu'il s'agit d'un pôle de développement majeur pour la ligne. Et je crois qu'il ne faut pas opposer les territoires. C'est d'ailleurs ce que font les départements de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, parce que je pense que ces territoires, et cette partie de l'Est parisien, sont complémentaires. Et chacun se nourrit du développement de l'autre. Le développement économique de Val de Fontenay, qui compte aujourd'hui 25 000 emplois, avec des grands groupes d'ingénierie, de la RATP, la BNP, la Société Générale, et qui a un potentiel de développement qui va amener ce secteur à 50 000 emplois, et à de nouveaux groupes qui s'installeront, participe au développement de la région, et notamment de cette partie de l'Est. C'est d'ailleurs ce qu'ont compris le maire de Nogent, le maire du Perreux, le maire de Champigny, etc. C'est pareil. Il y a un intérêt commun, et pas un intérêt de boutique. Voilà tout ce que je voulais dire.

**François LEBLOND** : nous allons donner la parole un petit peu au bout de la salle.

**Jérôme BOUVIER** : bonsoir. J'habite Saint-Maur. J'ai déjà en préalable deux observations à faire, c'est presque enfoncer des portes ouvertes, pour dire que l'une des urgences d'aujourd'hui, c'est bien évidemment de prendre le RER A opérationnel. En tant qu'utilisateur régulier, je peux vraiment confirmer que c'est absolument catastrophique, et que les retards, en ce qui me concerne, se chiffrent à plusieurs dizaines d'heures par an. C'est ma première remarque.

Deuxièmement, cela a été dit à de nombreuses reprises, le projet Orbival me paraît effectivement être un projet tout à fait pertinent. Le Val-de-Marne peut s'enorgueillir d'y avoir travaillé depuis pas mal d'années. L'un des aspects qui me paraît pertinent dans ce projet, c'est notamment le fait qu'il soit en souterrain. Cela m'amène à vous poser ma question concernant l'un des trajets qui figurent sur la carte que vous avez présentée, enfin que Monsieur AUZANNET a présenté tout à l'heure en pointillé, au Sud du tracé bleu, qui me semblait reprendre le tracé de la grande ceinture. Ma question est la suivante : premièrement, à quoi correspond ce tracé ? Deuxièmement, s'il devait être utilisé, s'agit-il d'une liaison aérienne, ce qui serait de nature à m'inquiéter fortement, notamment en raison des nuisances que pourrait occasionner une utilisation de ce tracé si l'on imagine un trafic important ?

**François LEBLOND** : sur ce point, c'est Monsieur AUZANNET qui est concerné.

**Pascal AUZANNET** : il s'agit d'une proposition qui figure comme étape ultérieure, mais qui n'est pas l'objet d'un financement dans le texte d'accord entre l'État et la région. C'est une préconisation qui a été faite par l'AIGP, qui a participé au débat comme vous le savez. Nous l'avons donc mise à titre indicatif.

**François LEBLOND** : vous avez donc ajouté quelque chose qui était proposé par les architectes.

**Pascal AUZANNET** : tout à fait. Il n'y a pas de financement. C'est un projet qui doit être retravaillé. C'est la raison pour laquelle je n'ai pas de réponse à la question entre l'aérien et le souterrain. C'est à titre indicatif.

**François LEBLOND** : très bien. Il est vrai que nous nous posons tous ces questions de savoir ce qu'était cette ligne en pointillés gris. Vous vouliez dire quelque chose ?

**Christian GARCIA** : pour répondre sur la ligne A, puisqu'il a été évoqué effectivement par rapport à Saint-Maur, et par rapport à la ligne A qui est aujourd'hui effectivement chargée, puisqu'il y a plus d'un million de personnes par jour qui la fréquentent, il est clair que si l'on se connecte sur la gare Créteil-Saint-Maur sur la ligne A, on peut estimer aujourd'hui entre 15 et 20 % de voyageurs en moins qui emprunteront cette ligne. Je crois qu'il est très important de le dire. D'où la nécessité de se connecter à Saint-Maur. Si nous voulons vraiment à la fois désaturer cette ligne, c'est la connecter à tout prix sur Créteil-Saint-Maur. Et il y a une évolution très significative aujourd'hui, à la fois sur le positionnement et la localisation de cette station, puisqu'il y a eu l'autre soir une très belle réunion qui s'est tenue en mairie. Et je trouve franchement que cette évolution est tout à fait importante à la fois pour localiser cette station, dont je pense qu'elle est nécessaire et indispensable aujourd'hui dans le cadre du Grand Paris. Cette station à Créteil-Saint-Maur doit être positionnés pour désaturer justement, ce que vous disiez, par rapport à la ligne A du RER.

**François LEBLOND** : bien, nous continuons.

**Jean-Daniel AMSLER, conseiller général du Val-de-Marne, adjoint au maire de Sucy-en-Brie** : je m'exprime plutôt en tant que vice-président de la communauté d'agglomération du Haut Val-de-Marne, c'est-à-dire les sept communes qui composent la partie Sud-est du département du Val-de-Marne. Je voulais d'abord dire que nous nous félicitons de l'avancée que nous constatons ce soir, du fait de l'accord intervenu entre la région et l'État. Nous, nous avons de demande. La première, c'était effectivement que la correspondance avec la ligne A, comme vient de le dire Monsieur GARCIA, soit réalisée. Nous n'avons pas précisé si c'était sur Saint-Maur-Créteil ou sur Champigny-Saint-Maur, mais Saint-Maur-Créteil nous convient bien.

La deuxième demande qui avait également été exprimée par la communauté d'agglomération, et Monsieur AUZANNET vient d'y répondre partiellement, mais je continue

la question. C'était la prise en considération et la mise en cohérence des projets de tangentielle Nord et de rocade ferrée d'Île-de-France de la SNCF par rapport au projet du Grand Paris. Le sujet est important pour nous, parce que si la partie Sud dont nous venons de parler, avec les pointillés en gris sur la carte, qui permet de desservir vraiment les communes qui sont au Sud-Sud-Est du Val-de-Marne, et cela ne concerne pas uniquement la communauté d'agglomération. Cela touche un peu les communes du plateau Briard, et cela touche aussi les communes qui sont plus à l'Ouest. Je pense notamment à nos collègues de Villeneuve-Saint-Georges, qui sont également demandeurs de ces lignes. Le problème est de savoir si nous pourrions utiliser ou non les infrastructures existantes de la SNCF. C'est pour cela que l'accord entre le département du Val-de-Marne et le département de la Seine-Saint-Denis, si nous ne prenons pas en compte dès maintenant la manière dont ces lignes pourraient être prolongées ensuite vers le sud, en utilisant ou pas les infrastructures de la SNCF, cela engage complètement l'avenir. Nous souhaitons donc que les études soient bien portées par les crédits qui sont prévus dans l'accord entre le gouvernement et la région, et qu'elles incluent bien les études de ces pointillés en gris que vous avez fait figurer sur la carte, et qui nous paraissent une avancée très importante.

**François LEBLOND** : merci. Nous essayons de prendre un peu en arrière, pour qu'il y ait des personnes qui ne soient pas parmi les élus. Nous respectons parfaitement les élus, mais si nous pouvons avoir quelques personnes qui n'ont pas de fonction élective, ce serait gentil.

**Benoît WILLOT, Conseiller municipal de Joinville-le-Pont** : une ou deux remarques. La première concerne effectivement la liaison entre Champigny et Val de Fontenay, avec l'importance de la connexion à Saint-Maur. Nous l'avons dit. Dans le projet qui était celui d'Arc Express, il avait été envisagé un passage sur la Marne et sur Nogent en viaduc. J'ai entendu dire que la société du Grand Paris préférerait nettement le passage souterrain. Est-ce que l'on peut espérer, dans la convergence des projets, que l'on retienne cette idée d'un passage souterrain ?

Deuxièmement, pour revenir sur le maillage avec les réseaux de bus et la réalisation rapide du projet, STVM aurait évidemment une grosse importance, justement pour relier cette garde Saint-Maur-Créteil jusqu'à Noisy-le-Grand, et puis desservir l'ensemble de ces zones, qui serait évidemment sûrement très complémentaire des projets présentés ce soir ?

**François LEBLOND** : c'est peut-être la société du Grand Paris qui va répondre là-dessus ?

**Christian GARCIA** : sur la partie souterraine, il est clair qu'aujourd'hui, les options souterraines sont à mon avis celles qui sont les plus adaptées pour répondre à ce type de demande.

Je voudrais revenir sur la tangentielle, et insister à nouveau sur cette proposition. Il est clair que cette proposition, nous la remettons dans le contexte du départ et du début, donc cinq mois en arrière, même un peu plus, six mois en arrière. Comme je le rappelais tout à l'heure, c'était et c'est toujours une nécessité pour desservir effectivement ce territoire. Il

est clair qu'avec les nouvelles propositions d'aujourd'hui et les avancées qui sont arrivées, cette proposition est en débat. Je pense personnellement qu'il faut, et à mon avis, c'est là où il faut être très attentifs, à un moment donné, par rapport à l'ensemble des propositions qui sont faites, réfléchir avec des études sérieuses. Et quand je dis des études sérieuses, c'est qu'il faut qu'à un moment donné, nous prenions le temps nécessaire pour parler de choses sérieusement. Quand nous avons effectivement à un moment donné abordé la question de la tangentielle, c'était une question qui était aussi portée, je me rappelle, il y a un certain temps, par l'association Orbival, puisqu'historiquement, effectivement, comme le rappelait le Président FAVIER, mais également Monsieur Jacques J.P. MARTIN, cette proposition était par rapport à cette boucle qui partait sur Clichy Montfermeil, et la nécessité de désenclaver ces quartiers où cela était indispensable.

Dans les différentes variantes d'Arc Express qui sont celles que nous retrouvons aujourd'hui, c'est-à-dire à la fois Val de Fontenay et Noisy - nous sommes toujours dans les variantes d'Arc Express - nous nous apercevons qu'effectivement, la position qui avait été prise avait été prise parce qu'il y avait une demande formulée suite aux différentes rencontres qui s'étaient passées entre l'association et le ministre de l'époque, et le secrétaire d'État Monsieur BLANC. Il est vrai que cette position qu'avait prise à l'association, effectivement de partir pour désenclaver ces quartiers, parce qu'il est clair qu'aujourd'hui, le Grand Paris désenclave ces quartiers. Et c'était une vraie nécessité. Nous avons fait des débats publics là-bas. Nous nous sommes aperçus qu'il y avait effectivement un véritable besoin et une véritable nécessité, puisque là-bas, ils ne sont effectivement desservis par rien. Ils ne sont desservis par rien. Donc cette vision, effectivement, de partir là-bas en suivant ce projet nous amène aujourd'hui à vraiment réfléchir de manière sérieuse sur la nécessité de rejoindre Champigny-Val de Fontenay, et plus loin éventuellement. Mais je crois qu'il faut vraiment, et c'est pour cela que j'insiste avec beaucoup d'attention. Je pense qu'il faut sérieusement étudier les choses. Comme le rappelait Monsieur AUZANNET, il y a une enveloppe de 2 milliards. Il y a qu'une enveloppe de 2 milliards. Et une enveloppe de 2 milliards, aujourd'hui, ne permettra pas de faire deux rocade supplémentaires. Enfin quand je dis rocade, deux branches supplémentaires à l'Est. C'est pour cela qu'il faut qu'à un moment donné, nous nous posions vraiment les questions sérieusement pour dire qu'il y a une nécessité et un besoin de desservir ces territoires. Mais faisons les études sérieusement. Des études ont effectivement été réalisées par RFF à l'époque de 2006. Elles constituent un début d'études. Mais lorsque l'on parle d'études sérieuses, nous sommes sur une branche estimée aujourd'hui à 1 milliard d'euros. Pour des études sérieuses, c'est 1 million d'euro minimum afin que nous puissions au moins dire si la tangentielle est quelque chose qui est bien, ou si la tangentielle est quelque chose qui est mal.

Cela n'a pas encore été fait aujourd'hui. Personne ne l'a fait, comme d'ailleurs sur les différentes propositions qui émanent à la fois des boucles qui ont été proposées aujourd'hui. Je me permets de le dire, parce que j'ai toujours été honnête intellectuellement, et je ne me permettrais pas de dire n'importe quoi devant vous. Prenons donc le temps nécessaire à la fois pour dire les choses. Chiffrons-les correctement. Prenons le temps de trouver une

solution, parce que comme je le rappelais tout à l'heure, il n'est pas simple de trouver une solution par rapport au problème d'engagement.

**François LEBLOND** : Monsieur AUZANNET vous a écouté avec beaucoup d'attention. Cela fera partie du dossier qu'il aura à traiter.

**Claire-Hélène COUX** : je vais répondre sur STVM. Il y a eu une question sur STVM, et je voudrais donc dire un petit mot. Si je peux avoir la carte. STVM est un projet de bus en site propre qui va partir de Créteil, comme vous le voyez sur cette carte. Vous avez ici le bois de Vincennes, les boucles de la Marne, et notre rocade, avec une station que nous avons dessinée en bleu, qui est celle de Saint-Maur-Créteil, qui n'est pas encore définie aujourd'hui, même si nous pensons que les choses vont dans le bon sens. La gare de Champigny centre, à la gare de Villiers-Bry-Champigny. STVM reliera ici, en bus en site propre jusqu'à Saint-Maur, traversera Saint-Maur, et repartira ensuite ici jusqu'à Noisy-le-Grand. Effectivement, comme le dit Monsieur, ce serait un réseau de bus utile pour compléter le réseau du Grand Paris qui, voulant desservir rapidement des villes, à une interstation assez importante, de l'ordre de 1 à 2 km, tandis que STVM permettrait de desservir les habitations, avec un intervalle de l'ordre de 300 m entre chaque station.

Il ne nous revient pas d'en parler, puisque cela relève du STIF. Je ne sais pas exactement où en est ce projet aujourd'hui, mais ce qui est sûr, c'est que c'est un projet qui est complémentaire du réseau Grand Paris.

**Henri WATISSEE** : merci Madame COUX. Nous allons donner la parole au fond de la salle, et puis ensuite il y a beaucoup de bras levés vers les premiers rangs. Cela va être un peu compliqué. Allez-y Monsieur.

**François LEBLOND** : il nous reste une vingtaine de minutes. Si vous voulez bien être aussi concis que possible dans vos questions.

**Frédéric LANPRECHT, secrétaire de l'Association Des Nogentais (ADN)** : je suis nogentais, et j'espère que je ne suis pas le seul dans la salle ce soir. J'avais une question par rapport à la traversée de Nogent. C'est peut-être parce que je suis au fond de la salle, mais je n'ai pas entendu si cela serait en souterrain ou en aérien. Nous, en tant qu'association qui militons pour l'environnement et le cadre de vie, nous nous opposons catégoriquement à tout tracé qui traverserait la Marne en aérien, avec la percée des coteaux, et des expropriations à la clé. J'aurais donc souhaité avoir des précisions sur la nature du tracé. Merci.

**François LEBLOND** : la société du Grand Paris peut peut-être répondre là-dessus.

**Claire-Hélène COUX** : je l'ai indiqué tout à l'heure dans mon exposé. Pour la traversée de la Marne notamment, et de la Seine, nous passons en souterrain profond justement pour éviter d'avoir des problèmes tant avec les nappes phréatiques qu'avec tout ce qui peut se présenter dans ces zones inondables. C'est donc du souterrain profond dans ces zones.

**François LEBLOND** : bien, nous continuons. Monsieur devant, allez-y.

**Michel DENISART, conseiller de quartier des Vizelets à Nogent** : je suis ancien directeur d'unité à la RATP. La présentation est essentiellement sur les moyens. Nous n'avons pas vu beaucoup de présentation des besoins. Je pourrais beaucoup disserter là-dessus, pour la relation qu'il y a entre le besoin et le moyen que l'on met en face. Mais ce n'est pas vraiment mon sujet. Mon sujet, ce sont plutôt les besoins des gens de Nogent, et les besoins à court terme, parce que tous les projets que l'on présente aujourd'hui, nous les verrons dans 10 ans dans 20 ans ou dans 30 ans. Nous ne les verrons même peut-être jamais. Et donc les besoins à court terme des gens de Nogent, je pense qu'il tourne autour des moyens de transport. Les gens de Nogent pour aller travailler, pour leurs loisirs, etc. Et ils sont essentiellement tournés vers Paris. Je ne connais pas beaucoup de gens de Nogent qui vont à Vitry. Ils y vont de temps en temps, mais pas beaucoup.

Par contre, j'en connais beaucoup, et maintenant j'en entends beaucoup, qui me parlent du RER. Alors en tant qu'ancien directeur d'unité technique du RER, cela m'impacte beaucoup. Je voudrais donc que l'on améliore rapidement les moyens de transport pour les gens de Nogent. Je pense que cela passe à court terme par des moyens de bus. Je ne vois pas trop quelle autre solution il puisse y avoir. Peut-être des bus qui iraient par exemple jusqu'au Château-de-Vincennes, ce qui soulagerait un petit peu la ligne A, parce que les gens iraient sur la ligne 1. Il y a beaucoup de gens de Nogent qui sont demandeurs pour aller jusqu'à Château-de-Vincennes.

Et puis à moyen terme et à court terme, il y a d'autres solutions. Il y a peut-être des solutions de tramway, et des solutions de prolongement de la ligne 1. Alors là, je sais que je ne vais pas me faire beaucoup d'amis du côté de Fontenay, mais je pense que le prolongement de la ligne 1 devrait se faire vers Nogent, parce que cela coûterait moins cher. Je m'explique.

**François LEBLOND** : vous essayez de concentrer un peu vos propos, parce que...

**Michel DENISART** : je dis alors simplement que la solution du prolongement de la ligne 1 vers Nogent coûterait moins cher que vers Fontenay. Et puis nous pourrions aller plus loin. Cela pourrait desservir les gens du Perreux, et les gens de Neuilly. Cela soulagerait beaucoup la ligne A.

*Applaudissements*

**François LEBLOND** : réponse de la société du Grand Paris sur ce sujet.

**HUGO LANTERNIER, RATP, directeur du développement territorial pour le Val-de-Marne** : ... Sur la ligne A, le reste du débat était très occupé ce soir. On a donc pas parlé de l'exploitation actuelle de la ligne A, mais les efforts n'attendent pas sur la ligne A le protocole d'accord, même si j'ai noté effectivement dans l'accord de ce matin qu'il y avait un certain nombre d'éléments du renforcement des lignes RER au sens large. La RATP comme la SNCF, nous aurons dans les jours qui viennent un certain nombre d'éléments qualitatifs sur

la ligne A du RER, notamment sur la question des matériels roulants. Nous y travaillons donc dès aujourd'hui. Simplement, j'ai noté dans la présentation d'aujourd'hui, ce qui était le cadre des deux débats publics qui nous ont été présentés, à savoir l'importance du métro en rocade pour désaturer les lignes existantes, avec au premier chef la ligne 1.

Nous n'allons donc pas attendre la réalisation du métro en rocade pour améliorer la situation du RER A. Il y a un problème de régularité, depuis plusieurs années des maintenant, qui est en route, et des améliorations concrètes sur la question du matériel roulant dans les jours qui viennent, dès l'arrivée des premières rames.

**François LEBLOND** : merci. Nous continuons les questions.

**Régis COADOU, habitant de Nogent** : j'habite depuis plus de 20 ans dans la partie Est de Nogent, et depuis deux semaines en centre-ville. Ma question porte en fait sur les enjeux de proximité par rapport au RER. J'ai vu que la question du rabattement en bus était beaucoup évoquée, notamment dans l'hypothèse où le seul arrêt du métro en rocade concernant Nogent très la gare de Nogent-Le Perreux. Nogent est caractérisée par le fait qu'il s'agit d'une gare plutôt bien desservie en RER, puisqu'elle dispose de deux gares RER. Elle est néanmoins caractérisée par le fait que ces deux gares sont aux extrémités de la commune, ce qui implique la gare du RER de Nogent-Le Perreux est une gare éloignée pour les habitants de la partie Ouest, ce qui signifie que si jamais la partie Ouest et la branche de Boissy-Saint-Léger du RER n'étaient pas connectées avec le métro en rocade, il y aurait un temps vraiment long de rabattement vers les gares connectées, qui rajouterait beaucoup au temps de transport. C'est d'autant plus difficile que Nogent, comme d'autres villes des environs, a des lignes de trains qui se sont faites autour d'un centre-ville ancien, et que le passage d'une gare à l'autre traverse un centre-ville ancien. À Nogent, très concrètement, les deux lignes de bus principales qui relient les deux RER passent par le centre-ville où les rues sont étroites. N'importe quelle personne qui fait du stationnement sauvage bloque complètement les bus et la circulation.

Ma question porte donc également sur le lien entre la gare du RER A de Nogent en tant que gare de proximité pour de très nombreux nogentais, une gare où l'on peut se rendre à pied facilement pour de très nombreux nogentais. J'ai vu que la gare de Saint-Maur-Créteil, c'est une grande avancée, est devenue une gare optionnelle dans le protocole d'accord. Si cette option avec les études devait ne pas être retenue, y aurait-il une possibilité, ou n'y en aurait-il aucune, pour que la branche Boissy-Saint-Léger, ce qui aurait effectivement un impact extrêmement lourd pour les habitants du plateau Briard et pour les habitants de Bonneuil. Mais cela, Monsieur le Conseiller général l'a dit avant moi. Cela aurait également un impact pour les habitants de villes beaucoup mieux desservies comme Nogent, sur lesquelles les gares au final peuvent être loin à pied. Est-ce qu'il y aurait une possibilité, si jamais l'option Saint-Maur-Créteil n'était pas retenue, que la ligne Boissy-Saint-Léger du RER soit connectée au métro en rocade.

**Claire-Hélène COUX** : j'attends la mise en place d'une diapositive pour illustrer à la fois votre

propos, Monsieur, et puis quelques éléments de réponse. Il s'agit d'une photo aérienne de la zone de Nogent. Nous distinguons assez nettement je pense, même au fond, le RER E ici, et la branche du RER E qui passe par Nogent-Le Perreux pour aller vers Villiers. Et ici, le RER A. Nous l'avons mis en rose pâle au lieu d'être en rouge, vous allez voir pourquoi tout à l'heure, parce que nous avons également notre ligne rouge qui arrive par là, et avec sa gare de Nogent-sur-Marne. Notre ligne rouge prévoit de passer ici, et nous avons développé tout à l'heure le temps de trajet, comme vous l'avez souligné tout à l'heure, en partant de Nogent-Le Perreux, parce qu'aujourd'hui, la seule connexion qu'il y ait entre la ligne rouge et Nogent, c'est bien en passant par la gare de Nogent-Le Perreux, comme vous l'avez indiqué vous-même tout à l'heure. Vous allez à la gare de Nogent-Le Perreux. Vous descendez à Villiers-Bry-Champigny, et vous prenez la ligne rouge, soit vers l'Est, soit vers l'Ouest.

Évidemment, comme vous l'avez souligné, si nous avions la gare de Créteil-Saint-Maur ici, qui est absente dans notre projet pour l'instant, mais les choses vont dans le bon sens, vous auriez aussi une connexion très pratique de Nogent-sur-Marne RER A vers la rocade, via cette nouvelle gare de Créteil-Saint-Maur. Nous soulignons donc à la fois que cette gare de Créteil-Saint-Maur serait utile pour les habitants du plateau Briard, mais serait également utile à l'intérieur pour les gens de Nogent-sur-Marne notamment.

Voilà. Alors, est-ce qu'il y a d'autres connexions possibles entre la ligne rouge et cette branche du RER A ? Les autres branchements possibles sont tous sur la commune de Saint-Maur. Nous préférons nettement Créteil-Saint-Maur, parce qu'il y a aussi le TVM. Vous savez qu'il y a beaucoup de choses très intéressantes à Créteil-Saint-Maur.

**Henri WATISSEE** : allez-y là-bas, cela fait longtemps que vous levez le bras.

**Bastien FAUDOT, habitant de Versailles** : je souhaite simplement intervenir pour dire que j'ai remarqué quelque chose qui ressemble d'après moi à une contradiction dans la présentation du film de début de la société du Grand Paris. En effet, l'énoncé est : améliorer les déplacements pour tous. Or, le projet qui nous a été présenté représente - je parle du projet initial - d'après moi davantage une ligne de parc d'attractions qui rejoint des quartiers thématiques dans lesquels a été oubliée une thématique qui me paraît essentielle, qui s'appelle les habitants. Plusieurs exemples, mais je vais faire court. On parlait notamment de la rocade verte de 15 gares sur 75 km. Si je compte bien, cela fait une gare tous les 5 km. Il y a l'exemple du Kremlin-Bicêtre, qui avait été évoqué tout à l'heure, et où effectivement, la première proposition de station est orientée du côté où il y a déjà une station sur la ligne 7, et du côté du développement économique de la ville, mais pas du tout vers l'habitat social qui se trouve sur le haut de la ville.

Tout cela pour dire simplement que de ce point de vue, je salue le travail qui a été organisé par Orbival, et également le projet de convergence, le protocole d'accord entre l'État et la région qui je crois, grâce à la région, a permis d'infléchir, en tout cas dans cette proposition-là, le projet initial qui me paraît oublier un peu trop les habitants en Île-de-France. Merci.

**François LEBLOND** : c'est une observation.

**Bastien FAUDOT** : pardon, j'ai juste oublié la question. Je le fais très brièvement. Comme il y aura d'une seconde phase, d'après ce que j'ai compris, qui consistera à affiner davantage le maillage, je voulais savoir si la SGP s'engageait à réorienter peut-être un peu plus dans ce sens, en s'inspirant d'Orbival par exemple, et de ce qui a été fait dans le Val-de-Marne.

**François LEBLOND** : de toute façon, tout ce qui est dit dans ces débats est rassemblé dans le rapport que nous allons faire surtout ce débat. Et comme il a été indiqué, en tout état de cause, dans les deux mois qui vont suivre le 31 janvier, nous avons à rédiger nos conclusions. Je peux vous dire que nous ne sommes pas en retard là-dessus. Nous travaillons déjà beaucoup sur ce sujet. Ils sont ensuite deux mois pour répondre. Et puis s'est ajoutée la contribution dont vous venez de faire état, qui va naturellement entrer en ligne de compte dans cette réflexion commune. Mais peut-être que la SGP veut dire quelque chose de plus ?

**Marc VERON** : votre propos me laisse à penser que vous avez une estime modérée pour le projet du Grand Paris. Il y a quelques mois de cela, lorsque nous avons commencé le débat, nous avons entendu toutes sortes de propos polémiques : métro de riches, métro technocratique... Nous avons tout entendu. La polémique a néanmoins cessé assez rapidement, parce que commune après commune, je n'ai pas participé à 54 réunions, mais probablement à 46.

**François LEBLOND** : je vous donne acte de votre assiduité extraordinaire dans les réunions.

**Marc VERON** : pourquoi je dis cela ? Parce que j'entendais soir après soir la validation, avec parfois des ajustements, on parlait du Kremlin-Bicêtre. C'est d'ailleurs assez drôle la manière dont cela s'est passé au Kremlin-Bicêtre, parce que je me rappelle que lorsque nous sommes allés voir le Maire, ce que nous faisons systématiquement avant chaque réunion publique, et si possible avec un temps suffisant, nous avions le plan de détail de la ville, et le Maire était penché pour nous expliquer qu'il valait mieux le mettre à l'Ouest qu'à l'Est. Très bien. Cela ne changeait rien sur le tracé. Dans le temps où nous discutons avec lui, il publiait un communiqué pour dire tout le mal qu'il pensait de la société du Grand Paris, enfin du projet du Grand Paris. Tout cela pour dire qu'il y a un peu de schizophrénie, ce qui est bien normal.

Il y a une validation qui s'est opérée de sorte qu'aujourd'hui, dans les planches qui ont pu vous être présentées de l'accord entre l'État et la région, j'ai le sentiment que l'on n'est probablement pas très loin du tracé initial. Il y a quelques gares qui se sont ajoutées, ce qui est bien normal. Et par ailleurs, il y a quelques gares qui se sont trouvées un peu déplacées à l'intérieur des communes. Le débat public est fait pour cela. Je crois donc que nous sommes très loin aujourd'hui du propos que vous suggérez, et heureusement. Après tout, le débat public est fait aussi pour légitimer. Et je pense que la double légitimation avec la loi sur le Grand Paris, et ce qui s'est passé depuis quatre mois, est assez intéressante à observer.

**François LEBLOND** : il est 22 heures 55. Deux dernières questions. Et je précise que ceux qui n'auront pas pu poser de questions peuvent les poser par écrit. Alors, Monsieur ?

**Michel MIERSMAN, premier adjoint au maire de Noisy-le-Grand :** je souhaitais intervenir rapidement pour ne pas laisser penser qu'en cette fin de réunion, il n'y ait à l'Est de Paris que le Val-de-Marne et que Val de Fontenay. Il y a également une bonne partie de la Seine-Saint-Denis, et des grandes villes comme Noisy-le-Grand et comme Neuilly-sur-Marne. Noisy-le-Grand, porte de Paris, c'est aussi 25 000 employés. C'est aussi 500 000 m<sup>2</sup> potentiels de bureaux supplémentaires. Neuilly-sur-Marne, c'est également 130 ha de terrains qui sont disponibles au développement. Nous avons donc aussi à faire valoir la possibilité de cette boucle qui aille vers Noisy-le-Grand Mont d'Est pour rejoindre ensuite Neuilly-sur-Marne, et le centre de la Seine-Saint-Denis qui est peu desservi.

Je me félicite de l'accord de ce matin, et de ce qui a pu être dit ce soir. Il va y avoir une étude approfondie pour choisir entre l'une et l'autre de ces options, avec l'ensemble des critères mis sur la table. Nous participerons activement à cette étude si vous nous y invitez.

**François LEBLOND :** merci. Nous prenons encore deux questions.

**Cécile KUDER, habitante de Nogent :** j'habite Nogent depuis à peu près sept ans. Je suis surtout habitante du Val-de-Marne depuis plus de 30 ans. Cela fait donc un moment que j'ai les problématiques de déplacement d'une commune à une autre dans le Val-de-Marne sans passer par Paris, surtout pour aller voir les familles qui sont rarement dans la même commune. Je trouve que vos boucles ne sont pas mal. Il y a juste une zone qui me semble complètement oubliée, c'est effectivement le plateau Briard, et toute la connexion entre la fin de la boucle du RER A et Villeneuve-Saint-Georges par exemple, où il me semble qu'il y a un nombre relativement important de lignes de la SNCF qui sont malheureusement de plus en plus laissées à l'abandon, et pas utilisées du tout pour un transport en commun. Je me demandais dans quel projet, peut-être en 2040, quand est-ce que vous prendrez en considération cette partie qui est effectivement une forte zone d'habitations, et qui contribue à mon avis beaucoup à la saturation de l'A86.

**François LEBLOND :** de toute façon, le point de vue que vous exprimez est important, et il est pris en note par ceux qui sont en charge de ce dossier. Il est évident qu'il y a des problèmes dans d'autres endroits que ceux qui sont traversés. C'est évident. Allez, encore une ou deux questions, et puis nous arrêtons.

**Alexis POULHES, habitant de Nogent :** je travaille au laboratoire ville-mobilité-transport (VMT) à la Cité Descartes. Déjà, une petite remarque. Je voulais juste dire que les modèles d'affectation étaient encore très mauvais, et qu'ils seront toujours aussi mauvais dans deux ans. Mais ma question n'est pas là. Ma question porte surtout sur les tronçons qui sont aux confins de l'agglomération. Maintenant, ou même dans 20 ans, je ne vois pas comment vous allez rendre ces lignes suffisamment attractives pour remplir des trains toutes les deux minutes, et donc justifier les 10 milliards d'euros qui risquent d'être investis dans ces projets.

**François LEBLOND :** là, il faut que vous répondiez rapidement, afin que nous passions encore

une question.

**Christian GARCIA** : pour justifier à la fois l'investissement, comme vous le rappelez, il est clair aujourd'hui que le réseau francilien de transport est à la limite de la saturation. Nous avons 10 millions de voyageurs par jour. Nous absorbons chaque année, en voyageurs supplémentaires, l'équivalent d'une ville comme Montpellier ou Bordeaux. Dans 10 ans, je ne sais pas si nous allons pouvoir assumer le transport normal des citoyens. Mais une chose est sûre : si nous ne faisons pas cette rocade pour à la fois délester toutes ces lignes radiales qui saturent le métro parisien, nous aurons quelques soucis dans une décennie, voir dans 20 ans. Tout cela m'amène aussi à répondre rapidement sur le délai, puisque nous parlions d'un délai qui devait être très long. Il est clair aujourd'hui que dans le cadre de la société du Grand Paris, nous sommes en ordre de marche. Je dis bien que nous sommes en ordre de marche. Premier coup de pioche en 2013. Je rappelle que c'est dans 24 mois. 24 mois, c'est demain. Aujourd'hui, nous allons aller très vite pour l'accélération à la fois des études. Nous sommes en ordre de marche. Une équipe mobilisée qui est prête à relever ce défi pour que dans 24 mois, nous soyons capables de mettre le premier coup de pioche. J'insiste bien là-dessus, parce qu'il s'agit d'un défi qui n'est pas simple. C'est un défi qui n'est pas simple. L'actualité du moment aujourd'hui nous amène à dire : attention, 24 mois, c'est demain.

Une chose est sûre : nous sommes vraiment motivés. Nous avons envie de le faire, et nous allons le faire.

*Applaudissements*

**François LEBLOND** : c'est bien. Une dernière question.

**Fabienne VANSTEENKISTE, adjointe au Maire de Montreuil** : je voudrais poser une question à Monsieur AUZANNET. Nous saluons vraiment le travail qui a été fait dans le Val-de-Marne avec l'association Orbival, parce que cela a été des années de débats entre les habitants, les municipalités, et tout le monde concerné. En Seine-Saint-Denis, le tracé proposé par le Conseil général n'a pas été proposé à l'issue d'une concertation aussi complète, et c'est un euphémisme. Je souhaite donc que lorsque nous allons étudier la branche Est, on ne consulte pas uniquement les Conseils généraux, mais également les municipalités concernées. Nous avons, en particulier à propos du pôle Val de Fontenay, au moins autant intérêt à une connexion vers le Nord que vous l'avez dans le Val-de-Marne vers le Sud. Pour Montreuil, le pôle Val de Fontenay, pour la communauté d'agglomération Est ensemble, c'est un endroit crucial. Et de notre côté, nous militons pour un tracé qui passe par Val de Fontenay, et qui continue vers le Nord, qui ne s'arrête pas en impasse à Val de Fontenay.

**François LEBLOND** : merci Madame. Gilles CARREZ, vous serez le dernier.

**Gilles CARREZ** : juste un mot rapide pour dire à mon tour que je me réjouis de l'accord qui a eu lieu ce matin. Je m'en réjouis doublement. D'abord, dans cet accord, on met sur un pied d'égalité tous ces projets très importants, mais qui vont se réaliser à un horizon de 10 ans, et la nécessité absolue d'améliorer nos transports en commun dans l'immédiat, et en

particulier les lignes de RER. La ligne A se dégrade de semaine en semaine. Tous ceux qui l'utilisent peuvent le mesurer. Et je doute d'une certaine manière que le fait de mettre en place dès la fin de cette année des rames à double niveau puisse permettre de tenir convenablement dans les quelques années qui viennent. De ce point de vue, à la fois la réalisation en Val-de-Marne de la rocade automatique, mais aussi, et plusieurs l'ont dit, le prolongement d'Éole, qui est d'une importance extrême, devraient permettre de désaturer à un horizon 2018, si c'était possible, la ligne A qui n'en peut plus. Et donc dans cet accord de ce matin, nous prenons en compte la nécessité d'améliorer l'existant.

Le deuxième point dont je me réjouis, c'est que tout le travail qui a été entrepris dans le Val-de-Marne, et notre collègue de Montreuil vient de le souligner d'ailleurs, conduit à un accord général. Et donc de ce point de vue, on peut espérer, Monsieur GARCIA, que les premiers coups de pioche viendront chez nous, dans le Val-de-Marne. Mais pour conclure, il y a une question dont je pensais qu'elle serait posée à un moment ou à un autre, qui est la suivante : il y a 30 milliards d'investissements. Il faut les trouver. Il y a différentes propositions. Mais pour le contribuable ou l'usager, est-ce que cela ne va pas me coûter ? Est-ce que mes impôts vont augmenter ? Qu'est-ce que je vais devoir payer directement, soit au titre de l'infrastructure, soit au titre de l'exploitation, à travers mon Pass Navigo ou à travers les billets. Et si sur ce point il pouvait y avoir deux ou trois éléments de réponse, je crois que cela pourrait intéresser la salle.

**François LEBLOND** : merci.

**Pascal AUZANNET** : pour répondre à Madame l'élue de Montreuil, mon bureau est ouvert. Je reçois les élus et les Maires. Il en a déjà dans cette salle qui sont venus me voir. Nous allons regarder avec plaisir comment nous allons pouvoir trouver une solution afin de travailler sur un tracé qui soit optimal. Je suis donc tout à fait disponible pour recevoir les élus de Montreuil.

Sur la question des RER, et Monsieur CARREZ y revenait à l'instant, sur la ligne A, il est vrai que depuis un an, les chiffres sont là. Il y a eu une dégradation forte de la régularité sur la ligne A depuis un an à un an et demi.

La ligne A. J'ai été directeur du RER dans une autre vie pendant quelques années. La ligne A, c'est un million de voyageurs par jour. Il y a eu une augmentation de plus de 20 à 30 % ces dernières années. Sur le tronçon central, parce que vous avez plein de branches, et tout cela converge sur le tronçon central, à l'heure de pointe, l'intervalle moyen théorique, qui n'est malheureusement pas réalisé, est de deux minutes. Nous ne faisons pas tourner les 30 trains à l'heure, mais nous sommes plutôt aux alentours de 26-27. C'est même plutôt descendu à 25. Aux heures creuses, 3,5 minutes d'intervalle moyen. Et aux heures du soir, cela monte peut-être à 7 minutes sur le tronçon central. Je parle du tronçon central, parce que comme tout converge sur le tronçon central, s'il y a un problème-là, cela bloque sur le reste des lignes, parce que nous n'avons pas encore trouvé le système pour que les trains puissent doubler.

Dans un train, à l'heure de pointe, il y a entre 2 000 et 2 500 voyageurs. Statistiquement, il y aura toujours un problème. Il y a des malaises, des signaux d'alarme qui sont tirés de façon intempestive, plus les problèmes techniques de la vie de tous les jours. Concernant le matériel roulant, il y a actuellement quatre matériels différents sur la ligne. Et il est vrai que les rames à deux niveaux qui vont arriver à partir de la fin de l'année, qui bénéficient d'un financement de l'État. Il y a une dotation en capital qui avait été annoncée par le Premier ministre il y a deux ans de 150 millions. Il y a un financement du STIF, et un financement de la RATP. Nous allons donc généraliser sur l'ensemble de la ligne un matériel unique, parce que le voyageur, ce sont des choses toutes bêtes, quand il est sur le quai, il ne peut pas rentrer. Il se met dans la position des portes pour la suivante, sauf que comme ce n'est pas le même matériel, il se retrouve 3 m à côté. Il y a donc là des problèmes de régulation, qui sont effectivement importants.

Mais il y a un autre problème beaucoup plus général. C'est que tant que nous ferons habiter les populations de plus en plus loin de leur lieu de travail, nous aurons toujours statistiquement, sur le réseau RER tel qu'il est aujourd'hui constitué, avec plusieurs centaines de kilomètres lorsque l'on prend l'ensemble des RER, il est statistiquement impossible que nous ayons une régularité de 100 %. C'est peut-être politiquement incorrect de le dire, mais c'est la vérité. Il faut savoir qu'aujourd'hui, en générant de l'étalement urbain, ce qui s'est passé depuis 25-30 ans, nous favorisons également de l'irrégularité. Il y a toujours une course contre la montre absolument infernale pour toujours faire des investissements supplémentaires afin d'améliorer la régularité.

Dans le cadre du Grand Paris, qui est l'un des éléments majeurs de justification, et on le retrouve aussi d'ailleurs du côté d'Arc Express, cette question de lutter contre l'étalement urbain, de travailler à la ville compacte. Monsieur VERON parlait tout à l'heure des contrats de développement territorial, où nous allons créer de la densité autour des gares, et où nous allons peut-être pouvoir rapprocher les populations de leur lieu d'emploi. Tout ceci concourra à améliorer la situation et la régularité sur nos lignes du RER.

Enfin, concernant le RER, et je termine là-dessus, il y a un conseil d'administration du STIF qui se réunit le 6 février à ce sujet. Ce projet sera bien évidemment à l'ordre du jour.

**François LEBLOND** : merci. Vous voulez dire un mot sur la question de Monsieur CARREZ qui est évidemment une question très importante ?

**Marc VERON** : en fait, c'est une question de cour. C'est pour savoir j'imagine si nous avons bien révisé le courant avant d'aborder le débat. Premièrement, quelques constats très simples, mais je ne pense pas que je heurterai votre sensibilité...

**François LEBLOND** : rapidement, parce que nous n'allons pas durer trop longtemps.

**Marc VERON** : vous m'avez invité à prendre la parole, donc, j'en use. Je vais essayer de ne pas en abuser. Simplement, premièrement, Madame JOURDAIN aurait dit que la meilleure ressource à mobiliser consiste à ne pas dépenser. Je dis cela parce que bien entendu, s'est

ajoutée toute une série de demandes au cours des débats publics. Et aujourd'hui, il faut très exactement estimer les conséquences financières de ces demandes. Nous ne pouvons pas simplement additionner. Avec beaucoup d'élégance, mon voisin, tout à l'heure, a fait notamment allusion au tracé à l'Est plus près de Paris. Nous n'aurons pas tout. Il faut donc bien savoir que ce sera à prendre sur la dotation de 20,5 milliards d'investissements en infrastructures du projet en rocade. Ce n'est pas au-delà de ces 20,5 milliards.

Deuxièmement, je pense que l'un des grands mérites - je ne cherche pas à flatter votre compétence - du rapport que vous avez présenté, c'est de parfaitement distinguer l'investissement des coûts d'exploitation et de maintenance. Nous avons vu clair, j'allais dire enfin, sur ce qui se passait en Île-de-France de ce point de vue-là. Et subséquemment, s'agissant de l'investissement du métro en rocade, il y avait dès lors la nécessité d'inscrire des ressources de manière lisible, et des ressources pérennes. Je pense que nous ne sommes pas très loin d'avoir bouclé l'exercice, pas très loin parce que nous n'y sommes pas tout à fait encore. Je ne développe pas. Cela me paraît donc de ce point de vue un progrès très considérable. De la même manière, et symétriquement, je pense que l'exercice a été fait pour ce qui concerne les engagements d'investissement à court-moyen terme, les besoins répertoriés comme immédiats.

S'agissant des dépenses d'exploitation et de maintenance, des chiffres ont circulé aux extrêmes. Je pense quant à moi qu'aujourd'hui, il y a besoin de mettre autour de la table le STIF et la société du Grand Paris, pour que soient définis les contenus de ce que nous mettons sous les mots exploitation et maintenance. C'est très important, parce qu'il y a de fortes probabilités que dans les appels d'offres que nous allons lancer, ces appels d'offres portent non seulement sur la fourniture des systèmes et des équipements, mais également sur les coûts de maintenance associés, dans le cadre de ce que l'on appelle une approche de coût global de possession. Je pense donc que maintenant, nous sommes au moment où il faut de la clarté dans les chiffres concernant l'exploitation.

Et vous savez, je l'ai dit l'autre jour à l'occasion du débat sur les financements, que nous aurions beaucoup gagné en compréhension mutuelle, me semble-t-il, s'il y avait eu en projection une grille comparative, ligne à ligne, avec une définition claire pour chaque ligne, de ce que proposait un côté la société du Grand Paris, et le STIF de l'autre côté. Je pense néanmoins que nous avons fait un progrès énorme concernant la visibilité des coûts et des ressources.

**François LEBLOND** : je vous remercie beaucoup Monsieur le Président pour votre réponse. Moi, je me félicite. Je m'excuse pour les deux ou trois personnes qui avaient encore demandé la parole, mais il est vraiment trop tard. Je me félicite de la réunion d'aujourd'hui, et je voudrais remercier beaucoup à la fois la société du Grand Paris et Monsieur AUZANNET pour leur dialogue très utile, parce qu'il est vrai que cette réunion de ce soir était un peu spécifique par rapport aux autres, et que nous nous posons la question de savoir comment la conduire avec une pédagogie suffisante. Je crois que le résultat est satisfaisant. Je vous dis

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

donc à tout bonsoir, et merci d'être venus.

*Applaudissements*

*Fin de la réunion à 23 heures 13*