

VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE

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

Réunion organisée et animée par la Commission particulière du débat public

—

7 décembre 2010

Sannois

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC

Réseau de transport public du Grand Paris :

- Henri WATISSEE
- Marie-Laure JOUSSET
- Joëlle FODOR ESKENAZI

MAITRISE D'OUVRAGE :

SGP (Société du Grand Paris),

- Didier BENSE, Membre du directoire de la Société du Grand Paris
- Denis MASURE
- Thierry BOSQUET

La séance est ouverte à 20 h 09 sous la présidence d'Henri WATISSEE, membre de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Henri WATISSEE, Membre de la Commission particulière du Débat public "Réseau de Transport public du Grand Paris" : bonsoir, si vous aviez la gentillesse de bien vouloir gagner vos sièges. Nous pourrions peut-être démarrer dans quelques instants, par le mot du Maire, de Monsieur PATERNOTTE.

Yanick PATERNOTTE, Député-maire de Sannois : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs de la Commission du débat public et de la Société du Grand Paris, mes chers collègues, Maires, Conseillers généraux, je vous souhaite la bienvenue à Sannois. Il y a quelques Sannoisiens de souche, et d'autres qui font le voyage exprès à Sannois. Tout d'abord, merci à la Commission nationale du Débat public d'avoir accepté d'organiser une réunion à Sannois, au cœur du Parisis, et je voulais simplement, en termes d'introduction, donner quelques éléments d'explication au site, puisqu'ici, nous sommes dans ce centre Cyrano de Bergerac. C'est simplement la minute culturelle du Maire. C'est-à-dire que Cyrano, le vrai, pas celui de Rostand, était Parisien, n'était pas Gascon. Il est né à Paris, a été élevé dans la Vallée de la Bièvre, sur le fief de Mauvières et de Bergerac. Il avait son cousin qui habitait Sannois, pas très loin d'ici, à 100 m. Il est mort et enterré en 1655, le 28 juillet. Il est enterré dans l'église de Sannois. Donc, nos prédécesseurs ont donné le nom du centre à Cyrano de Bergerac. Et la salle du dessus s'appelle salle Roxanne. La petite histoire, sa cousine s'appelait Marie de Segueville, et le Christian ne s'appelait pas Christian. Rostand a beaucoup emprunté à la vraie vie de Cyrano, qui était un essayiste et un polémiste. Il avait fait beaucoup de mazarinades. Mais ce soir aucune polémique, simplement des essais, des essais de conviction, d'explication. Donc bienvenue dans cette ville, qui est dédiée à la littérature et à l'esprit d'innovation. Bonne soirée et bonne présentation.

Applaudissements

Henri WATISSEE : merci Monsieur le Maire, de votre mot d'accueil. Bonsoir à tous. Sachez que nous entamons autour du projet du Grand Paris, le 32e débat depuis le 1^{er} octobre. Donc, si vous comptez par le nombre de semaines, nous en sommes à peu près à 3 débats par semaine, ce qui néanmoins ne nous empêche pas d'être enthousiasmés d'être dans la ville de Roxanne et de Cyrano. Il faut savoir aussi que depuis le 1^{er} octobre, jusqu'à ce jour nous avons eu à peu près 10 000 personnes, ce qui en soi est un record pour un débat public. D'ici la fin du débat qui se situera le 31 janvier, nous espérons toucher 15 000 personnes.

Concernant plus directement le Val d'Oise, c'est le 4e débat organisé dans le département, après Cergy-Pontoise, Roissy-en-France et Villiers-le-Bel. Il y en aura encore 2, l'un à Gonesse pas plus tard que dans 2 jours, jeudi, et un autre à Argenteuil le 18 janvier. Au total, cela fera 6 débats dans le département, et si le Val d'Oise, et plus particulièrement le Sud, se considère comme oublié dans le projet du Grand Paris, vous conviendrez que la Commission

particulière, que nous représentons ce soir, ne vous a pas oublié et a largement souhaité recueillir les réactions publiques au travers de ces 6 débats. Il n'empêche que c'est effectivement un débat de proximité un peu particulier, car Sannois, comme d'ailleurs pas mal de villes du Val d'Oise, n'est pas directement sur le tracé arrêté par la Société du Grand Paris. Je ne vous apprend rien sur le sujet. Toutefois, au cours des débats dans ce département, nous avons fait 2 observations intéressantes. La première est qu'on nous a beaucoup parlé, et je suis sûr que ce n'est pas terminé, de la gare optionnelle de Gonesse. Croyez bien que ce soir à Roissy ou à Villiers-le-Bel, nous en avons entendu beaucoup parler, et je suis sûr que cela va recommencer jeudi. Tout cela va dans le bon sens, c'est légitime. C'est beaucoup de pression, beaucoup d'intérêt, et vous pouvez être certains que la Commission en tiendra compte dans son compte rendu, d'autant plus que ce sont finalement les arguments qui comptent, plus que les interventions. Ils sont importants. La deuxième observation que nous avons faite, c'est constater la très forte mobilisation des acteurs locaux du département, que ce soit les mairies, les Conseillers généraux, les Conseillers régionaux. J'en oublie, excusez-moi, mais cela fait beaucoup. En tout cas, si vous avez regardé sur les tables là-bas, vous avez pu constater que nous avons 8 cahiers d'acteurs directement liés à ce territoire, ou proches de ces territoires. Ces cahiers d'acteurs, non seulement prennent position par rapport au projet (ce qui est la moindre des choses), mais dans certains cas proposent des solutions variantes. Et je suis sûr que nous allons entendre parler ce soir.

À cette même heure, pour votre information, il y a un autre débat public, à Villejuif, dans le sud. C'est un débat commun avec l'autre projet, dont vous avez peut-être entendu parler, qui est Arc Express. C'est la raison pour laquelle notre Président, Monsieur LEBLOND, Président de la Commission particulière, dont nous sommes 12 membres, n'est pas là ce soir. Dans les réunions communes, c'est toujours lui qui préside ce type de réunion. Avant de lancer le débat, je vais m'arrêter là, il y a 2 préalables. Premièrement, je vais vous expliquer très rapidement ce qu'est le débat public. Certains d'entre vous le savent déjà, mais je vais tâcher de faire court, mais en même temps d'être un peu focalisé sur les quelques points importants. Ensuite, nous donnerons la parole au maître d'ouvrage, qui est à la table voisine, et que je vais vous présenter dans quelques instants.

Diffusion d'un document PowerPoint

Il y a quelques slides, allons-y. Déjà, je vais présenter les personnes, merci. La CPDP, c'est la Commission particulière du débat public, que je préside aujourd'hui, avec, à côté de moi, Joëlle FODOR ESKENAZI, et normalement Marie-Laure JOUSSET, qui manifestement, vu les intempéries, a quelques soucis, sans doute, pour nous rejoindre. Elle le fera, je n'en doute pas, dans quelques instants. Ensuite, à la table à côté, il y a le maître d'ouvrage, représenté par Didier BENSE, qui est membre du directoire de la Société du Grand Paris. Il est déjà là, formidable. J'avais cru comprendre que vous aviez aussi quelques soucis, mais vous avez réussi à passer au travers. Il y a ensuite 2 personnes de la Société du Grand Paris, Thierry BOSQUET et Denis MASURE. En plus de cela, il y a dans la salle 2 personnes de la SNCF,

Monsieur Roland BONNEPART, qui est Directeur régional des régions Paris St-Lazare et Normandie. Donc la SNCF est bien représentée. Il y a aussi, un prénom compliqué, Monsieur Jincheng NI, Directeur de l'action territoriale des régions Paris St-Lazare et Normandie. Ils sont quelque part, levez le bras. Il y a aussi un représentant de RFF dans le public, Monsieur Manuel LECONTE. Je regarde s'il est là. Son train est en retard.

En quelques mots, le débat public n'est pas tout à fait une concertation lambda. C'est une éthique de démocratie participative fondée sur la loi. Cela commence avant-hier, en 1992, avec le rapport du Préfet CARRERE sur la politique des transports. Ensuite, il y a une déclaration générale à Rio de Janeiro, et puis il y a eu 2 lois en France. La loi de 1995, qui est dite loi BARNIER, et puis en 1998 a signature d'une convention internationale, qui est dite la convention d'AARHUS. Celle-ci stipule que, pour tout projet d'infrastructure important, et qui en France se traduit par des projets d'infrastructures d'intérêt national, dont le montant est supérieur à 300 millions d'euros, il y a obligation pour le maître d'ouvrage de venir présenter, lors d'un débat public organisé par la CNDP, son projet de façon à ce que le public puisse être informé et participer au processus décisionnel. Voilà le principe du débat public. En l'occurrence, dans le cadre du Grand Paris, c'est la loi du 3 juin 2010, qui a fait saisine de la Commission nationale, qui à ce titre a organisé une Commission particulière dont je suis membre ainsi que ma voisine Joëlle FODOR ESKENAZI, pour venir animer et organiser les débats, en présence du maître d'ouvrage, la Société du Grand Paris.

Derrière cela, il y a 5 objectifs autour du débat public. Premièrement, la neutralité. Par définition, la Commission particulière est neutre. Nous ne prenons pas position pour un projet contre un projet. Ce n'est pas notre mission. Notre mission est d'animer et de coordonner, de faire en sorte que vous, public, puissiez à tout moment poser toutes les questions que vous voulez, et ce, dans un laps de temps dont nous allons parler tout à l'heure. Il faut quand même mettre quelques règles du jeu, sinon nous ne pouvons pas nous en sortir. La deuxième chose importante est l'indépendance de cette Commission. Nous ne dépendons pas d'un office gouvernemental ou de quoi que ce soit, nous sommes une autorité administrative indépendante. Le troisième élément est l'équivalence. C'est un débat citoyen. Cela veut dire que « tout le monde » est au même niveau. Dans ce cadre-là, personne n'a d'avantage ou autre. C'est pour cela que, dans les règles du jeu, nous tâcherons tout à l'heure de faire en sorte — certes il y aura des débats un peu plus longs ou des prises de position un peu plus longues, parce que nous sommes ici dans un ce a un peu particulier — d'une façon générale, de faire appliquer une règle du jeu. Le quatrième élément est la transparence. Tout ce que nous disons ici est enregistré et va faire l'objet d'un verbatim, c'est-à-dire un enregistrement fidèle de tout ce qui aura été dit. J'ajoute que pour toute question posée, la Commission fait en sorte d'obtenir de la part d'un maître d'ouvrage une réponse, que nous validons et qui est disponible. Quand celle-ci ne peut pas se faire lors du débat comme ce soir, c'est dans les jours suivants qu'elle est donnée sur le site internet. Le dernier principe qui régit la Commission est l'argumentation. Tout est légitime, mais il faut que ce soit argumenté. Nous ne sommes pas là pour raconter notre vie, nous parlons d'un projet, pour enrichir les réflexions du maître d'ouvrage, pour lui permettre d'aboutir.

Pour cela, il faut argumenter.

Quelques chiffres, peut-être, derrière. Nous avons commencé le 1^{er} octobre, nous en sommes à 95 000 visites sur le site. Nous avons eu 523 questions reçues et publiées sur le site internet. Pour le moment, il y a 409 réponses. L'écart, c'est simplement que les réponses ne sont pas encore toutes disponibles. Il y a 256 avis émis par le public et 34 contributions. Il y a 9 avis loi du 3 juin. C'est un peu spécial. La loi du 3 juin 2010, dite du Grand Paris, stipule que les communes, ou communautés doivent émettre un avis, suite à une délibération de Conseil municipal par exemple, au plus tard le 31 décembre 2010. Je le rappelle pour les communes qui ne l'auraient pas encore fait et qui doivent le faire. Je rappelle, aussi que si cet avis n'est pas donné, c'est qui ne dit mot consent, c'est-à-dire que c'est un avis favorable. Il faut le savoir. Il y a 74 cahiers d'acteurs. Vous avez vu cela sur les tables. Les acteurs sont les acteurs principaux, les communes, les collectivités territoriales qui souhaitent émettre un avis, prendre position sur le projet. Ces cahiers d'acteurs sont pris en charge par la Commission nationale.

Règles du jeu : que va-t-il se passer maintenant ? Je vais donner dans très peu de temps la parole au maître d'ouvrage pour qu'il puisse vous exposer son projet, à la foi sur un plan global et qu'il puisse, bien sûr, se focaliser sur le territoire où nous sommes, Sannois et toutes les villes environnantes. Je pense qu'il le fera tout à fait dans cet esprit. À l'issue de cela, à peu près dans 25 min, nous commencerons — bonsoir Marie-Laure, détresse-toi — le débat pour que les questions soient posées par le public et que le maître d'ouvrage puisse y répondre le plus complètement possible. Je crois que je n'ai rien oublié. Si, il y a les prochaines réunions : Gonesse le 9, Aulnay-sous-Bois le 13 décembre, le 14 Issy-les-Moulineaux, un peu plus au sud, et puis Gif-sur-Yvette, le plateau de Saclay en janvier. Il y a aussi des réunions communes, je crois, c'est la slide d'après. Qu'est-ce que les réunions communes ? Vous savez qu'il y a deux projets qui sont présentés dans les débats. Il y a d'une part le Grand Paris, mais aussi un débat en parallèle, Arc Express, présenté et soutenu par la Région. Donc dans un certain nombre de cas, il a été convenu entre les 2 maîtres d'ouvrage qu'il y ait des débats communs pour que les 2 puissent s'affronter, du moins présenter leurs écarts, les bénéfices et les attentes.

En tout état de cause, sachez quand même qu'il y a eu beaucoup d'évolutions depuis le début du débat et que, pas plus tard que le 15 novembre dernier, dans un communiqué de presse, Monsieur HUCHON, Président du STIF, s'est prononcé pour un rapprochement entre les 2 projets. Il est clair que, de toute façon, si nous faisons la somme des 20 milliards et des 6 de l'autre côté, nous ne pouvons sans doute pas nous payer les 2 en France. Il y a intérêt à nous mettre d'accord, d'une manière ou d'une autre, que nous le voulions ou non.

Dernier point, actuellement, les budgets et notamment les datations prévues pour budget du Grand Paris sont en cours de discussion à l'Assemblée, dans le cadre de la loi de finances 2011. Pour cela, nous n'avons pas pu discuter très largement les problèmes de financements et de coûts de ce projet pour le moment. Mais est organisée, le 5 janvier prochain, une

discussion uniquement axée sur les coûts et financements. Cela se passera à Paris. Je crois que j'ai été presque un peu long. Je voudrais passer la parole, maintenant, au maître d'ouvrage.

Denis MASURE, Membre de la Société du Grand Paris : oui, Mesdames et Messieurs, bonsoir. Au nom de la Société du Grand Paris, nous vous remercions pour votre présence, nombreuse ici ce soir, pour cette réunion de proximité dédiée à Sannois et son environnement immédiat.

Juste pour compléter le propos introductif du Président de séance, la Société du Grand Paris poursuit ici ce soir 2 objectifs principaux. Premièrement, vous présenter le projet et répondre à vos interrogations, et deuxièmement, bien entendu, entendre vos observations, vos suggestions qui, à n'en pas douter, enrichiront le débat public. Avant toute chose, pour présenter le cadre général et l'ambition du projet, nous avons un film de 4 ou 5 min qui introduit notre projet. Donc si vous pouviez le lancer, s'il vous plaît. La régie est préoccupée, cela va partir.

Projection d'un film

Diffusion d'un PowerPoint

Je vais maintenant vous faire une présentation un peu plus détaillée du projet Métro Grand Paris, de ses bénéfices, des enjeux dans le territoire et la région de Sannois, et enfin sa mise en œuvre.

Le projet de Métro Grand Paris part d'un constat, qui est très largement partagé, que vous connaissez, qui est celui de l'équipement actuel de la région Ile-de-France en infrastructures de transports en commun. Nous rappelons dans un premier temps quelques chiffres pour garder ces éléments diagnostic.

64 % des déplacements dans Paris se font en transports en commun tant que nous sommes dans Paris intramuros. Mais ce taux d'utilisation des transports en commun chute, du fait de l'insuffisance des infrastructures de banlieue à banlieue, dès lors que nous franchissons la limite du périphérique, puisque seulement 23 % des déplacements s'effectuent en transports en commun de la petite couronne à la petite couronne. Ce taux chute encore à 10 % pour des déplacements en grande couronne. Comment s'étonner, dès lors, que 80 % des déplacements de banlieue à banlieue s'effectuent aujourd'hui en voiture ? Cela engendre des embouteillages monstres qui font que la région Ile-de-France est la première région embouteillée d'Europe, avec quotidiennement 150 à 200 km de bouchons.

Le projet de Métro Grand Paris a pour vocation d'abord de répondre aux besoins de déplacements des Franciliens de banlieue à banlieue et de relier entre eux les différents pôles de développement, mais qui sont aussi des pôles d'emplois et d'habitats. Le réseau Métro Grand Paris est un réseau en rocade constitué de 3 lignes, la ligne bleue, la verte, la rouge, constituant un réseau de 155 km de lignes nouvelles. Le territoire est maillé par 40

nouvelles gares. Cette infrastructure accueillera 2 millions de voyageurs par jour à sa mise en service, et pourra accueillir à terme 3 millions de voyageurs par jour. La vitesse commerciale, vitesse moyenne des métros sera élevée, 65 km/h.

Je vais maintenant vous faire une présentation détaillée de chacune des 3 lignes qui composent le réseau de Métro Grand Paris, à commencer par la ligne rouge, qui est une ligne en rocade de 60 km, qui relie La Défense Grande Arche, à l'ouest, à l'aéroport du Bourget à l'est, en passant par le sud et l'est de Paris. Vous pouvez visualiser sur l'animation l'ensemble des connexions qui seront offertes par cette ligne en rocade, qui a 3 grandes caractéristiques, si nous souhaitons la résumer. Premièrement, desservir en proche couronne, au niveau sud des Hauts-de-Seine, les terminus des lignes de métro ainsi que, en passage, les lignes Transiliens et RER. Plus à l'est, au niveau du Val-de-Marne, le tracé reprend très exactement les propositions de l'association Orbival, qui depuis 4 ans milite pour la création d'un métro en rocade traversant le Val-de-Marne de Bagneux à Champsigny. Puis enfin, plus à l'est, le tracé s'éloigne et dessert les territoires aujourd'hui mal desservis de l'est de la Seine-Saint-Denis, notamment Clichy-Montfermeil, Aulnay, mais également avec un bref passage en Seine-et-Marne, au niveau de Chelles et Champs-sur-Marne. Cette ligne sera donc équipée de 23 gares et accueillera entre 800 000 et 1,1 million de voyageurs par jour.

La deuxième ligne du réseau de Métro Grand Paris est la ligne verte. Elle relie les 2 aéroports, Charles-de-Gaulles et Orly. Elle est elle aussi en rocade, puisqu'elle passe par l'ouest, et notamment par La Défense, Versailles, le plateau de Saclay. Elle fera 75 km, sera dotée de 16 gares et accueillera quotidiennement entre 400 000 et 500 000 voyageurs. Vous pouvez voir aussi l'ensemble des interconnexions qu'elle proposera avec les lignes de métro, tramway, RER et Transiliens. Cette ligne a également pour caractéristique d'offrir des options et des variantes, d'une part au niveau de Villepinte — tout à l'heure, le Président a rappelé la gare optionnelle du triangle de Gonesse —, au niveau de la desserte du port de Gennevilliers dans les Hauts-de-Seine, et enfin une variante au niveau de Versailles et de la desserte du plateau de Saclay, où vous pouvez apercevoir un faisceau de tracés possibles, puisqu'à cet endroit précis, le projet s'adaptera au développement du plateau de Saclay.

La dernière ligne du réseau de métro automatique Grand Paris est la ligne bleue qui relie elle aussi les aéroports CDG et Orly. Nous rappelons que l'aéroport CDG est le premier aéroport d'Europe continentale, en termes de trafic, en passant par le centre de Paris, puisqu'il s'agit du prolongement au nord et au sud de la ligne 14 existante, telle que vous la connaissez. Cette ligne fera 50 km, sera maillée par 22 gares et accueillera 1 million de voyageurs par jour. Elle permettra une desserte faible et robuste des aéroports.

Nous allons maintenant détailler les caractéristiques principales des matériels roulants qui circuleront sur cette infrastructure. Tout d'abord, la vitesse commerciale. Nous souhaitons insister sur la rapidité. 65 km/h de vitesse moyenne, c'est un chiffre qui est 3 fois supérieur à la vitesse commerciale d'un tramway, 2 fois supérieur à la vitesse moyenne constatée des

métros à Paris, mais c'est aussi supérieur à la vitesse des RER, tel qu'ils circulent aujourd'hui, à 45 km/h de moyenne. Donc c'est une vitesse considérable. Le métro sera automatique, ce qui permettra un rapprochement important entre les rames, jusqu'à 85 s d'intervalle minimum entre 2 passages successifs. Les automatismes permettent également un très grand ajustement de l'offre, en termes de places offertes par rapport à la demande, en fonction des heures de la journée, mais également des périodes de l'année, puisque selon les cas, entre 10 000 et 40 000 places seront offertes par sens et par heure. Les rames du métro automatique seront accessibles aux personnes à mobilité réduite, elles seront au dernier cri au niveau des standards, notamment de technologies d'informations voyageurs. Elles permettront la circulation entre les voitures, comme vous pouvez le voir aujourd'hui sur les lignes 1 ou 14. Enfin, au niveau des quais, dans les gares, ils seront bien entendu équipés de façades portes palières, qui permettent d'une part la sécurisation des voyageurs, mais également, du point de vue des automatismes, de veiller à ce que les temps d'échanges des voyageurs ne soient pas trop longs, pour permettre une meilleure régularité de la ligne.

Puisque nous parlions des gares, cette planche vise à présenter assez rapidement l'ambition qui est recherchée par la SGP au niveau des gares. Bien entendu, les gares sont des pôles intermodaux. Donc, il y aura le Métro Grand Paris, mais aussi les facilités de correspondance avec les autres lignes, Transiliens, RER, tramway, gares routières, bus. Mais c'est également un travail sur l'accès par les modes doux, donc vélo et marche à pied, et aussi une incitation au niveau des parcs relais pour laisser sa voiture à proximité des gares et utiliser les transports en commun. Mais l'ambition va plus loin que tous ces aspects d'intermodalité, puisque les gares seront l'intersection entre le monde urbain, celui des services et celui des transports. La création des gares sera un déclencheur de centralité urbaine et de rénovation urbaine. Ce seront des espaces de vie au cœur de la ville, avec des services qui profiteront non seulement aux voyageurs, mais également aux habitants qui sont à proximité de la gare. Nous pensons notamment aux exemples des gares parisiennes, dans lesquelles vous trouvez non seulement des services élémentaires de type commerce, presse, alimentation, mais aussi des services peut-être administratifs, des services à la personne qui aujourd'hui sont un vrai besoin pour les voyageurs, dans leurs transports quotidiens. Nous rappelons, dernièrement, que l'ambition recherchée sur les gares prendra sa traduction « administrative », si vous me permettez le terme, par la signature de contrats de développement territorial, qui sont un outil prévu par la loi Grand Paris, signé entre l'État et les collectivités territoriales pour permettre le meilleur aménagement possible autour des gares.

Nous allons maintenant décrire, dans une seconde partie, les bénéfices du projet, principalement au titre de 3. Bien entendu, les bénéfices au niveau du transport, puis les bénéfices au niveau du développement économique et du développement durable. Au niveau des bénéfices sur les transports, nous rappelons ce constat évident que le Métro Grand Paris en rocade vient répondre aux besoins de déplacement de banlieue à banlieue. Par delà les chiffres cités tout à l'heure, nous rappelons aussi que les déplacements de banlieue à banlieue ont augmenté de 50 % dans les 25 dernières années. Le réseau en

radiale, aujourd'hui centré sur Paris, ne permet pas de résoudre ces questions de mobilité ; donc le Métro répond aux besoins d'aujourd'hui de déplacements. Nous citons par exemple 2 gains de temps de parcours. Premier exemple — nous parlerons tout à l'heure aussi d'exemples au niveau local sur le secteur de Sannois élargi — classique entre Roissy et La Défense, il ne suffira plus que de 29 min, contre 52 aujourd'hui pour relier ces 2 points. Autre exemple, plus à l'est sur la ligne rouge, entre Le Bourget et Chelles, 16 min seront nécessaires, contre plus d'une heure actuellement. Donc c'est une révolution dans les temps de transport.

Le second aspect est que le réseau de métro Grand Paris apportera un véritable ballon d'oxygène au niveau des tronçons centraux des lignes de métro et RER. Puisque permettre le déplacement de banlieue à banlieue, c'est mécaniquement alléger les tronçons centraux des lignes et donc désaturer, en moyenne de 10 à 15 %, l'ensemble des lignes de métro et RER. Nous avons 2 exemples qui sont encore plus forts que 10 à 15 %, puisque sur la ligne 13, les prévisions de trafic prévoient un soulagement de 25 % et sur le RER B, 30 %. Nous rappelons enfin qu'il y a une très grande recherche au niveau du maillage du Métro Grand Paris sur les infrastructures existantes. 85 % des gares seront en correspondance. Mais c'est aussi l'ouverture sur le reste du territoire national, puisque le Métro Grand Paris desservira 8 gares TGV.

Le deuxième bénéfice de ce projet. Vous le savez, le projet du Grand Paris n'est pas seulement un projet de métro, même s'il fait l'objet du débat actuel. C'est aussi un bénéfice en termes de soutien au développement économique, social et territorial. 8 grands pôles de développement ont été identifiés et grâce à la connexion entre eux, le projet permettra de libérer les croissances et de développer l'attractivité de la région Ile-de-France. Le projet a pour objectif de stimuler la croissance sur les territoires de développement. Vous avez pu les visualiser dans le film. Il a aussi pour objectif d'améliorer la qualité de vie des Franciliens. Il créera, pour les habitants, les conditions d'une meilleure accessibilité aux centres de recherche, aux universités, aux entreprises ou aux centres de formation. Les gares seront un véritable atout territorial pour l'implantation des entreprises, qu'elles soient industrielles ou tertiaires. Ainsi, nous serons en capacité de proposer des emplois à la population active résidente. Les gares, enfin, seront un atout pour fidéliser et éviter l'exode de la région Ile-de-France qui est constaté aujourd'hui, en permettant une valorisation de l'habitat et la rénovation urbaine.

Le dernier bénéfice est le bénéfice en termes de développement durable. Outre les aspects de report modal dont j'ai parlé tout à l'heure, à savoir que les transports en commun seront avantagés d'une telle infrastructure, nous souhaitons ce soir insister sur une originalité que nous avons poursuivie avec le projet de Métro Grand Paris, qui est la constitution d'une étude d'évaluation stratégique environnementale. C'est une première pour un projet de cette nature. Cette étude a permis, le plus en amont possible, la prise en compte des enjeux environnementaux, dès la conception même du projet, puisque dans cette expertise, qui se déroule en 3 temps, le premier temps a été de connaître de manière exhaustive l'ensemble

des enjeux en termes d'air, d'énergie, de bruit, de constitution du sous-sol, de paysage, de pollution, pour permettre une modélisation, dans un second temps, de ces contraintes environnementales et permettre l'insertion du projet Grand Paris de la manière la moins pénalisante possible pour l'environnement. Troisième temps de cette évaluation stratégique environnementale, ce sera le suivi, pendant le chantier, de l'ensemble des enjeux environnementaux.

En conclusion sur cette deuxième partie, nous pouvons dire que le projet de métro Grand Paris est un projet équilibré et cohérent, puisqu'il répond d'une part aux attentes d'aujourd'hui, notamment les attentes en termes de déplacement de banlieue à banlieue, mais aussi aux besoins de demain, car il desservira les pôles à grand potentiel de développement. C'est par ailleurs un projet qui n'oppose pas l'ouverture des territoires et le développement économique.

La troisième partie, qui vous préoccupe plus particulièrement ce soir, ce sont les bénéfices du projet dans la région de Sannois. Nous avons choisi ce soir d'illustrer par beaucoup de cartographie, j'espère, vu la taille de l'écran, que les illustrations permettront à tous de se repérer. Je m'excuse par avance si certaines illustrations sont peut-être un peu imprécises du fait de la distance. La ville de Sannois, juste pour la remettre sur la cartographie générale, est une commune de 26 000 habitants située dans la zone dense du Val d'Oise. Je ne vous apprend rien. C'est un territoire d'un peu moins de 5 km² (ce qui est à peu près équivalent au VIII^e arrondissement parisien), avec une forte densité. Bien sûr, nous ne sommes pas dans les densités parisiennes, mais c'est équivalent à un quart de la densité parisienne avec un peu plus de 5 000 habitants par kilomètre². Ici, son environnement proche, vous reconnaissez Paris, les différents départements. Sannois n'est pas impliquée dans une intercommunalité, mais est entourée par différentes intercommunalités. Il y a la communauté d'agglomération Argenteuil-Bezons, avec Argenteuil qui est limitrophe. Ensuite Cormeilles-en-Parisis, dans la communauté de communes du Parisis, en vert. Sannois est limitrophe également avec Ermont et Eaubonne au niveau de la communauté d'agglomération Vals et Forêts, limitrophe avec Saint-Gratien au niveau de la communauté d'agglomération Vallée de Montmorency. Et enfin, nous citons pour mémoire des communautés d'agglomération plus lointaines : Val de France et communauté de communes Ouest de la Plaine de France. Mais nous n'oublions pas la dernière commune limitrophe, qui est Franconville, que vous avez vue apparaître au niveau de la carte. J'espère que je n'ai pas commis d'erreur, car j'entends un grondement dans la salle.

Nous n'allons pas rester longtemps sur ces complexités organisationnelles. Nous allons parler transport. Aujourd'hui, la desserte du territoire de Sannois est assurée par sa gare Transilien, au niveau de la ligne J, depuis la gare Saint-Lazare. Donc aux heures de pointe, la ligne J c'est un train toutes les 10 min, 6 trains par heure. Et nous citons au niveau de la gare d'Argenteuil 12 trains par heure, les autres trains étant des trains directs qui permettent de joindre Argenteuil à Saint-Lazare en 10 min. La deuxième ligne structurante du secteur est la ligne du RER C, en passant par la gare d'Ermont-Eaubonne, avec une desserte de 4 RER par

heure, mais également avec la ligne H depuis la gare du Nord, avec là aussi 8 trains par heure, aux heures de pointe le matin. En complément, nous citons pour mémoire, même si elles n'ont pas d'impact territorial, les différentes autres lignes du RER, A, B, D, E, ainsi que la ligne Transilien L, qui a quand même son importance pour tout ce qui est accessibilité au niveau de La Défense. Sur ce territoire, il existe dès à présent un certain nombre de projets structurants, au premier titre duquel, même s'il n'est pas directement sur ce territoire, le projet de prolongement du RER E, qui fait l'objet actuellement d'un débat public en partie concomitant avec le débat public sur le Metro Grand Paris. Vous savez, l'idée de prolonger depuis Haussmann-Saint Lazare le RER E jusqu'à La Défense, puis de reprendre les lignes jusqu'à Mantes. Deuxième projet structurant, le prolongement du T2 à Bezons. Une infrastructure de 4,2 km qui doit être mise en service en 2012, très fortement attendue au niveau de Bezons, avec un trafic important de rabattement vers La Défense. Plus proche d'ici ce soir, un projet important à nos yeux qui est le projet de tangentielle nord, qui relie sur 28 km Sartrouville à Noisy-le-Sec, avec une première phase opérationnelle entre Épinay-sur-Seine et Le Bourget. Vous voyez apparaître ici les différents pôles de connexion entre l'infrastructure tangentielle nord et les différentes lignes RER et Transilien. C'est une infrastructure qui sera rapide, 50 km/h en moyenne, et qui se veut rocade, permettant donc d'éviter de passer par le centre de Paris, et qui est extrêmement structurant pour les déplacements de banlieue en banlieue, pour le territoire du Val d'Oise. Enfin, dernier projet d'infrastructure, que vous connaissez également puisqu'il passe en partie sur le territoire de Sannois, qui est le projet d'insertion d'un transport en commun en site propre sur l'avenue du Parisis. Cette avenue, vous le savez, existe en partie aujourd'hui, mais est en projet sur la partie entre Soisy-sous-Montmorency et Gonesse. Vous voyez ici les différents pôles d'interconnexion entre le TCSP sur l'avenue du Parisis et les infrastructures existantes ou en projet, au niveau de Bezons, Argenteuil ou de Soisy-sous-Montmorency, au champ de courses.

Dans ce contexte, le projet de Métro Grand Paris propose en fait, grâce principalement à la ligne verte, une infrastructure en rocade intermédiaire entre la tangentielle nord et le TCSP du Parisis et Paris intramuros. Nous allons insister sur ses bénéfices, notamment au niveau des différentes gares de connexion que sont les Grésillons, Saint-Denis-Pleyel, Le Bourget et Saint-Lazare, en nous appuyant sur des exemples concrets. Premièrement, la gare des Grésillons, qui est la correspondance entre le RER C et la ligne verte. Vous voyez par exemple que, depuis Franconville, si vous souhaitez aller à La Défense, seulement 28 min seront nécessaires, soit 12 min de moins qu'aujourd'hui. Pour aller vers Roissy, l'économie de temps de parcours est de 22 min, il ne suffira plus que de 40 min pour aller de Franconville à Roissy, via la gare des Grésillons, en utilisant le RER C. Le RER C, ce n'est pas seulement Franconville. C'est un exemple parmi d'autres. Pour mémoire, nous pouvons prendre l'exemple de la gare d'Ermont-Eaubonne, 22 min pour aller à La Défense, soit une économie de 12 min, et 35 min pour aller à Roissy. Deuxième exemple, utilisant la connexion au niveau de la gare de Saint-Denis-Pleyel, et là c'est plus particulièrement la ligne H qui est concernée, puisque dans notre dossier nous proposons une gare supplémentaire pour la ligne H, qui

n'existe pas aujourd'hui, au niveau de Saint-Denis-Pleyel, pour justement permettre l'interconnexion avec la ligne bleue et la ligne verte du Grand Paris. L'exemple que nous prenons ce soir, mais nous aurions pu en prendre un autre, est au niveau de la gare d'Enghien-les-Bains. Pour aller à La Défense (nous insistons, nous prenons La Défense, mais cela pouvait être Nanterre, Rueil, ou d'autres stations au niveau des Hauts-de-Seine), une économie de 10 min avec seulement 24 min nécessaires, ou pour aller à Roissy, 33 min, donc quasiment 20 minutes économisées pour aller à l'aéroport. La troisième gare concernée est la gare Saint-Lazare. Ici, nous prenons l'exemple d'Argenteuil puisque Saint-Lazare est le terminus de la ligne J et est aussi sur la ligne bleue du Métro Grand Paris. Pour aller vers Roissy, 21 min économisées, donc il ne faudra plus que 45 minutes pour aller d'Argenteuil à Roissy. Enfin, la gare du Bourget, qui est en interconnexion avec la tangentielle nord, que vous voyez clignoter ici, présente un grand intérêt là aussi pour les habitants d'Argenteuil puisque pour cette même destination de Roissy, quelque part nous multiplions les itinéraires possibles : 36 min et donc 30 min économisées par rapport à la situation actuelle, depuis Argenteuil. Enfin, au niveau de Sannois, un exemple concret qui est la conjugaison de l'utilisation du TCSP du Paris et de la tangentielle nord, pour aller à Roissy, moyennant 2 correspondances. Nous pouvons gagner à peu près 20 min 18 min, pour aller à Roissy. Vous voyez ainsi l'ensemble des exemples de gains en temps de parcours occasionnés grâce à l'infrastructure Métro Grand Paris.

Nous allons terminer la présentation par les aspects de mise en œuvre du projet. Nous dézoomons, nous revenons au niveau de la mise en œuvre globale du projet, pour rappeler que son coût est estimé entre 21 et 23,5 milliards d'euros. C'est un coût complet d'infrastructure, 80 % de ce coût pour l'infrastructure, 12 % pour le matériel roulant et les acquisitions foncières (déjà pris en compte puisque le projet est livré clé en main au STIF).

Dernière planche, le calendrier du projet. Nous rappelons que nous sommes actuellement en phase de débat public, jusque fin janvier 2011. La CPDP aura 2 mois pour tirer le bilan de l'ensemble des débats et proposer une synthèse. Puis la SGP, nous-mêmes, nous disposerons de 2 mois à partir de cette période pour proposer un schéma d'ensemble du réseau qui argumentera sur la prise en compte de l'ensemble de la synthèse de la CPDP. En 2012, deuxième phase de consultation du public au niveau des enquêtes réglementaires, code de l'expropriation et code de l'environnement, puis mise en travaux à partir de 2013, pour la mise en service des premiers tronçons dès 2018, et une mise en service du réseau complet en 2023. Ceci achève ma présentation, j'espère ne pas avoir été trop long. Je vous remercie pour votre attention.

Henri WATISSEE : merci, Monsieur, pour cette présentation. Pendant les questions, j'espère que vous pourrez remettre la carte, car je vois qu'il y a une offre quand même relativement étoffée pour tout le territoire. Pour y voir et y comprendre quelque chose, les cartes sont quand même bien utiles. Vous pourrez les re-projeter j'espère.

Une petite chose que j'ai oubliée de vous dire tout à l'heure pour les questions. À cause du

verbatim, il faut que lorsque vous levez le bras, d'abord il y a les hôtesse à côté de vous qui vous donneront un micro. Il faut voir à parler dans le micro et deuxièmement, si possible, ne pas essayer de dépasser 3 ou 4 min pour les avis ou les questions. De toute façon, nous en sommes au 32e débat, et je dois vous dire que quand c'est trop long, nous nous lassons très facilement et nous perdons l'écoute. Je ne parle pas du moi, mais du public. Vous avez vu que c'est quelque chose d'assez étoffé, cette présentation du maître d'ouvrage. Il faut dire que vous n'êtes pas complètement sur le circuit, donc il faut faire parler beaucoup d'interconnexions. Il y a, comme je l'ai dit, des cahiers d'acteurs, avec des variantes. Il faudra leur donner la parole tout à l'heure. Mais pour le moment, je crois que par rapport à cette présentation assez longue, qui a été faite, mais en même temps détaillée, il sera important, au moins pendant les 45 min qui viennent, nous puissions avoir les réactions du public, que vous puissiez réagir et enrichir les réflexions du maître d'ouvrage, par rapport à tout ce qu'il vient de vous présenter comme solution. Ensuite, nous donnerons la parole aux élus, qui ont des variantes à présenter. Nous ne les oublierons pas, bien sûr, dans le cadre de ce débat. Nous pouvons démarrer peut-être les questions du public ? Marie-Laure et Joëlle sont prêtes à prendre la parole.

Marie-Laure JOUSSET, Membre de la Commission particulière du Débat public : bonjour Monsieur.

Dominique AUBRY, habitant de Sannois et chef d'entreprise : bonsoir, pouvez-vous me permettre de commencer ce débat par une question vraiment très bête ?

Marie-Laure JOUSSET : vous pouvez vous présenter s'il vous plaît, Monsieur ?

Dominique AUBRY : Dominique AUBRY, je travaille à Sannois. En fait, j'aurais voulu savoir quels moyens de transport vous avez utilisés pour nous rejoindre ici, à Sannois, ce soir.

Applaudissements

Joëlle FODOR ESKENAZI, Membre de la Commission particulière du Débat public : nous ? Nous avons utilisé la voiture, effectivement. Mais nous venons de très loin, de Marne-la-Vallée, donc je pense que de toute façon, il n'y avait pas tellement le choix.

Henri WATISSEE : je dois vous dire que moi j'ai pris ma voiture aussi, je viens de Paris, et j'ai eu tort. J'aurais mieux fait de prendre le train, car j'ai mis 1 h 40. Il faut dire que ce soir, c'était quand même un peu particulier. Mais enfin cela n'a pas l'air commode.

Joëlle FODOR ESKENAZI : une question s'il vous plaît ? Vous n'avez pas de question à nous poser ?

Philippe DEROUILLON-ROISNE, Habitant de Sannois : Philippe DEROUILLON-ROISNE, j'habite Sannois. Dans l'exposé qui nous a été fait, il a été présenté un avantage essentiel, l'interconnexion avec la tangentielle nord. C'est très bien, mais si vous voulez, la tangentielle nord, nous en entendons parler depuis de nombreuses années. C'est quelque chose qui est

quand même en site où toutes les réserves sont déjà prises, puisqu'en fait, nous réutilisons pour l'essentiel des réseaux ferrés qui existent déjà. Cela ne paraît pas avoir un coût phénoménal, enfin pour le profane que je suis. En tout cas, cela ne demande pas de raser des quartiers, comme d'autres projets ou contre-projets. Néanmoins, nous ne le voyons pas arriver alors nous nous posons des questions, en tant que citoyens, sur la réelle pertinence d'un projet dont on nous présente qu'il va coûter 20 milliards, alors que nous ne semblons pas capables de réaliser le projet tangentielle nord, qui pourtant, pour le Val d'Oise, apporte déjà beaucoup parce qu'il permet déjà des transports de banlieue en banlieue.

Une dernière petite remarque quant à la grande misère des transports collectifs actuellement. Quand nous entendons les 21, 23, 24 milliards, et sans doute beaucoup plus en fait, quand nous voyons l'état de nos gares sur le réseau entre Ermont et Saint-Lazare, l'état même de Saint-Lazare et tous ces travaux qui n'en finissent pas, depuis des années, qui ne bougent pas, où rien ne se passe, nous avons l'impression que nous sommes en panne de financements depuis des années, et nous nous demandons si là, quelque part, nous ne sommes pas en train de rêver, si nous n'oublions pas, tout simplement, d'améliorer les transports au quotidien des gens qui travaillent déjà, qui sont dans cette ville aujourd'hui. Merci.

Henri WATISSEE : je pense qu'il y a deux questions là-dedans. D'une part peut-être que sur la tangentielle nord, avant de passer la parole, peut-être à Monsieur BENSE, pour le projet, nous pouvons demander un éclairage ? Un statut, Monsieur BONNEPART ? Mademoiselle, pouvez-vous donner le micro à Monsieur, s'il vous plaît ?

Roland BONNEPART, Directeur SNCF régions Paris St-Lazare et Normandie (haute et basse) : oui, je dirais, en tant que représentant de la SNCF et exploitant, nous souscrivons bien sûr à l'idée d'améliorer le réseau existant, et notamment au RER C et au RER D, et puis au prolongement d'Éole à l'ouest. La tangentielle nord est un projet qui avance à pas comptés, mais qui va quand même se réaliser d'ici 2016, 2017. Il réutilise une infrastructure existante, mais sur laquelle il faut quand même faire des aménagements, et sur laquelle nous devons amener un matériel nouveau, qui devrait être du type tram-train. Et effectivement, il présente un intérêt important. C'est pour cela que le maître d'ouvrage, qui est le STIF, le fait progresser.

J'ajoute une chose, puisque vous avez évoqué la gare Saint-Lazare et des travaux qui n'en finissent pas, je reprends vos termes. Ces travaux vont se terminer en décembre de l'année prochaine. Mais c'est vrai qu'ils sont très longs. Il faut penser qu'ils se passent alors que chaque jour il y a 450 000 voyageurs par jour qui traversent la gare. Et les travaux se font en pénalisant le moins possible, mais je reconnais qu'ils les pénalisent, le transit de ces voyageurs.

Henri WATISSEE : merci Monsieur BONNEPART. Je ne sais pas si nous vous répondons favorablement, Monsieur, mais c'est vrai que dans tous les débats que nous entendons il est clair qu'il y a de la part du public beaucoup d'impatience quant à la situation présente. Alors,

il est vrai que le Grand Paris n'y répond pas immédiatement, mais je pense que je vais donner maintenant la parole à Monsieur BENSE.

Didier BENSE, Membre du directoire de la Société du Grand Paris : oui, merci. Bonsoir à tous. Je confirme que je suis venu aussi en voiture, Monsieur, mais surtout parce que j'habite assez loin en banlieue le soir, et vu les heures de fin, ce n'est pas très facile.

Je crois que la question que Monsieur pose renvoie quelque part au fonctionnement du réseau actuel et puis est en relation finalement avec ce grand projet, vous l'avez dit, 20 milliards. Pourquoi, finalement, ne pas concentrer les efforts sur le réseau actuel ? Il y a plusieurs raisons à cela. D'abord, le réseau actuel, c'est la mission du STIF de s'en occuper. Il le fait. Il y a aujourd'hui, en vigueur, un plan qui s'appelle le plan de mobilisation. Je pense que nous en parlerons un certain nombre de fois au cours de la soirée. Il a pour objet de faire un certain nombre d'investissements, de créer un certain nombre de liaisons nouvelles comme la tangentielle nord. Il a également pour objet de moderniser un certain nombre de lignes et de gares. Il y a une accélération assez forte d'ailleurs, dans les financements qui sont prévus. Il faut le reconnaître puisque ce plan de mobilisation est annoncé à 19 milliards dans les 10 prochaines années, pour un certain nombre de projets, une soixantaine je crois. Mais la SGP n'est pas la mieux placée pour en parler, puisqu'encore une fois, ce sont les projets du STIF. En fait, tous ces projets ont pour objet, sur le réseau existant, d'essayer de rattraper des sous-investissements qui n'ont pas eu lieu ces 20 dernières années. Si nous regardons ce qui s'est passé ces 20 dernières années, notre petit film essaie de montrer les grandes époques du transport en commun en Ile-de-France. Il y a eu la création du métro, cela a été puissant, massif. Vous avez vu qu'en 13 ans, à la pelle et à la pioche, nous avons su faire près de 100 km de lignes. Il y a eu les villes nouvelles et le RER. Après, nous avons fait la ligne 14 dans les années 1990, et nous avons commencé Éole. Nous voyons que la ligne 14 n'est pas finie, il y a encore des prolongements, et qu'Éole, lui aussi, est en débat public. Tout cela prend énormément de temps, et il y a un risque, quelque part, d'être en permanence dans un système de rattrapage, même quand la bonne volonté et les financements sont là. Monsieur l'a dit, intervenir sur des équipements en exploitation, c'est très long. Cela ne se fait pas en claquant des doigts. Nous ne pouvons pas fermer la gare Saint-Lazare, les lignes. Donc cela se fait en pointillés. J'appelle cela à la petite cuillère, et cela prend du temps. Le risque est très fort que nous nous réveillions en 2020 en ayant accumulé du retard sur tous ces projets, en ayant un système qui soit toujours dans la même structure, c'est-à-dire des lignes concentriques qui rentrent dans Paris, et quand nous voulons faire du banlieue banlieue, nous rentrons dans Paris pour en ressortir. Finalement, un retard que nous n'avons pas réussi à rattraper. C'est là qu'intervient ce projet Grand Paris, avec le constat que cette modernisation doit se faire, bien sûr. C'est la mission du STIF, entre autres, il en a d'autres. Mais il fallait, quelque part, reprendre un coup d'avance, relancer un projet dont l'échéance de mise en service est plutôt la fin de la décennie, 2020, 2025. Nous annonçons 2018 pour le premier tronçon. C'est bien cela l'enjeu du Grand Paris, à la fois d'avoir un effet de rattrapage sur les installations existantes, un effet de maillage de territoires à travers tout un tas de projets, de tramways, de TCSP, de modernisation des

gares, mais en même temps d'avoir une action massive pour une nouvelle infrastructure qui reconfigure l'ensemble des déplacements en Ile-de-France, en proposant enfin des infrastructures lourdes, de banlieue à banlieue comme destinations premières, et non pas comme destinations secondes en passant par le centre de Paris. Donc c'est vrai que c'est une somme importante. C'est un projet d'intérêt national. C'est pour cela que l'État s'en est emparé. Le temps long, c'est la fin de la décennie, c'est un temps long pour tous les usagers qui tous les jours sont dans les transports, ce qui a l'air d'être votre cas, Monsieur. Mais il faut bien que ce sujet soit traité en même temps qu'est traitée la modernisation des systèmes existants. Et c'est bien tout l'objet du Métro Grand Paris.

Joëlle FODOR ESKENAZI : merci. Oui, Monsieur ?

Jean-Marc SALLOT, Maire adjoint de Franconville : oui, Jean-Marc SALLOT, Franconville. Je dois dire qu'en termes de développement économique, je suis assez surpris par le tracé qui est proposé. Parce que quand nous regardons ce tracé, nous voyons bien, au nord, que la Seine-Saint-Denis est traitée, à l'est le Val-de-Marne et l'Essonne également. En termes de pôles de compétitivité et de développement économique, c'est traité. Le sud est très bien traité puisqu'il y a un traitement spécifique pour le plateau de Saclay. Et lorsque nous revenons vers l'ouest, nous nous apercevons que les Yvelines sont traitées, et si nous revenons sur le nord-ouest et plutôt sur le nord, nous nous apercevons que nous revenons sur la petite couronne, pratiquement sur des lignes qui sont parfaitement desservies aujourd'hui, et que le Val d'Oise, en termes de développement économique, est complètement oublié. Puisque pour traiter la vallée de Montmorency, et je dirais même pour aller sur Cergy-Pontoise, c'est assez compliqué. Alors nous avons bien vu qu'il y avait un certain nombre de liaisons qui étaient possibles, mais je pense que c'est nettement insuffisant pour le développement économique de notre département.

Applaudissements

Joëlle FODOR ESKENAZI : Monsieur BENSE, vous voulez commenter ?

Didier BENSE : oui, reprendre un peu les éléments qui ont prévalu à la proposition de ce réseau. C'est parti d'une analyse des potentiels de territoire sous un certain nombre d'aspects, des potentiels de développement économique, de développement de logements, et quelque part cela consiste aussi à vérifier la capacité du sol à accueillir des constructions nouvelles, et la façon dont tous ces éléments pouvaient être reliés entre eux par un métro à grande capacité. Le Grand Paris identifie plus spécifiquement — je ne sais pas si nous pouvons avoir la carte — un certain nombre de territoires de projets. Ceux que nous avons montrés dans le film. Plus d'autres, c'est-à-dire que le Grand Paris ne se résume pas aux 9 territoires qui sont portés sur cette carte-là, mais c'est en particulier sur les 8 (le plus en bas à droite) que nous avons travaillé, que nous avons essayé de le relier. Le neuvième a un caractère particulier, c'est le territoire de la Confluence. Et effectivement, c'est peut-être sur celui-là que le Val d'Oise se reconnaît le mieux parce que c'est autour de Cergy-Pontoise. Nous n'avons pas fait de proposition pour relier ce territoire à travers l'infrastructure Métro

Grand Paris, pour une raison à peu près évidente, malheureusement géographique, c'est que cela nécessitait une infrastructure extrêmement longue, lourde et coûteuse, pour un trafic en origine et destination qui n'aurait été probablement pas au rendez-vous, au vu de l'investissement.

Donc nous nous sommes concentrés sur les territoires qui sont ici, avec en particulier 3 qui vous concernent d'assez près, le territoire du grand Roissy (j'y inclus le triangle de Gonesse, pour faire simple, mais cela rayonne bien tout autour de l'aéroport), le territoire autour de Pleyel, du Grand Stade, tout ce qui s'y produit depuis maintenant une douzaine d'années et qui n'a pas fini de s'y produire et qu'il faut soutenir, et enfin le territoire particulier de La Défense. Les lignes que nous proposons ensuite doivent faire le lien entre ces différents territoires, entre des territoires où il y a de l'emploi, mais où il peut aussi y avoir de l'habitat, et des zones plus spécifiques d'habitat comme à l'est de la Seine-Saint-Denis. Donc c'est tout cela la logique que nous y retrouvons.

Après, vous parlez des Yvelines, de l'Essonne avec le plateau de Saclay. C'est un projet très particulier, là aussi un projet d'intérêt national consistant à y installer (cela a déjà commencé, il y a presque une quarantaine d'années) des établissements d'enseignement supérieur de très haut niveau, des établissements de recherche (c'était bien avant). Il manque aujourd'hui, pour complètement développer ce territoire du plateau de Saclay, un moyen de transport qui les désenclave. Et c'est effectivement l'objet de la plus grande boucle.

Joëlle FODOR ESKENAZI : merci. La prochaine, oui, dans le fond. Prenez le micro, s'il vous plaît. Merci.

Belhaid BELHADIA : bonjour, je m'appelle Belhaid BELHADIA, j'habite la ville de Sannois. Je ne conduis pas, contrairement à certains qui ont dit ce soir qu'ils prenaient leur voiture pour rejoindre à Sannois. Moi, je me pose une question. Dans le département du Val d'Oise, il y a des gens qui veulent venir y habiter, je prends la ville de Sannois par exemple. Est-ce que ce n'est pas une solution, quand nous ne mettons pas le Val d'Oise dans le Grand Paris, pour faire partir les gens qui veulent s'y installer ? Parce que vous avez dit tout à l'heure que si nous voulions rejoindre La Défense, il fallait faire 2 changements si nous voulions gagner 10 min. Je me fais un peu l'idiot du village. Par rapport à cela, je me dis en gros qu'il faut choisir entre la qualité et la quantité. Est-ce que je veux gagner du temps ou est-ce que je veux prendre un seul trajet, quitte à perdre 10 min, en gros ?

Didier BENSE : c'est effectivement le type de réflexion que nous entendons assez souvent. Nous avons fait un certain nombre de réunions, nous avons eu ce privilège. Dans un certain nombre de territoires, assez loin des gares (nous sommes allés à Cergy, Melun, Ivry), forcément nous avons entendu le discours « d'exclusion du Grand Paris », que comme nous ne sommes pas dedans, nous sommes dehors, et nous ne bénéficierons pas des effets du Grand Paris. Je crois que c'est un raisonnement qui est un peu hâtif. Il a été considéré, au moment de la discussion de la loi du Grand Paris, que ce projet était même un projet

d'intérêt national. Il fallait avoir des territoires locomotives, pour que cela bénéficie à tout le monde. C'est un premier élément de réponse.

Le deuxième élément de réponse, c'est quand nous sommes à Sannois, ce qui est votre cas, nous ne sommes pas tout à fait comme quand nous sommes à Clichy, à Montfermeil ou à Saclay. Aujourd'hui, il y a des transports. Alors il y a des transports qui ne sont pas satisfaisants au quotidien, il y a des transports qui sont effectivement dans une structure radiale et cela va être complété à terme, comme cela a été précisé, par des structures tangentielles avec la tangentielle nord. Mais nous ne sommes pas complètement au milieu de nulle part, et pour ce que j'en connais, Sannois reste une ville agréable à vivre, où les gens ont probablement envie de s'installer. Et je pense que cela continuera, je pense que le développement de Cergy, pour citer un autre exemple, ne va pas pâtir du fait qu'il n'y a pas de ligne automatique sur Cergy. Il pâtirait si le dynamisme qui est le sien disparaissait d'un seul coup, mais je crois qu'il n'y a aucun risque, pour avoir rencontré beaucoup de gens de Cergy.

Christophe DULOUARD, Vice-président du Conseil Général du Val d'Oise et Conseiller municipal de Sannois : oui, bonsoir. Christophe DULOUARD, je suis Conseiller général de Sannois, je travaille à Cergy et à Paris. Ce qui me gêne un peu sur votre cartographie, c'est d'abord l'absence de passage sur Sannois, parce que quand nous voulons aller de Sannois à Cergy, ou de Sannois à Paris, Paris c'est relativement simple. Mais quand nous voulons aller de l'un à l'autre, il y a aussi la ligne A. Mais là, nous avons vraiment l'impression d'être des oubliés. C'était mon point un.

Ma deuxième remarque. C'est un projet d'envergure puisque vous le situez entre 20 et 25 milliards d'euros. Quid des financements ? Je n'ai pas encore vu aujourd'hui les 4 milliards de l'État, ni la position de l'Assemblée sur les taxes additionnelles. Quelles seront les conséquences aussi sur les contribuables ? Et s'il n'y a pas d'argent, combien de temps risquons-nous de perdre pour pouvoir voir ce projet sortir de terre ? Parce qu'en fait, sans financement, il n'y a pas de projet. Je vous remercie.

Didier BENSE : sur la question du financement, c'est d'actualité puisque la loi de finances rectificatives est en examen à l'Assemblée, comme vous l'avez évoqué. Je n'ai plus le calendrier en tête, mais je crois que tout cela devrait aboutir la semaine prochaine, cette semaine pour la Commission mixte. Donc nous saurons enfin, et nous pourrons discuter de tout cela dans une réunion thématique qui est programmée le 5 janvier par la CPDP. La date du 5 janvier ayant été particulièrement choisie pour avoir enfin le résultat du vote de la loi de finances.

Sur les mécanismes de financement à grandes mailles, de ce qui va se passer. D'abord, la SGP est créée pour cela, elle est créée pour pouvoir emprunter, pour porter la dette et la rembourser. Tout cela sur le temps long, c'est-à-dire que le remboursement d'un emprunt de cette nature-là, aujourd'hui nous essayons de travailler sur un modèle économique de 40 ans après la mise en service. Pour mémoire, pour les travaux du métro de Paris qui ont

commencé en 1897, cela a été un emprunt de 80 ans, dont la dernière échéance a été remboursée en 1977. Donc ce n'est pas un mécanisme tout à fait original. Il est évident que pour des infrastructures de cette ampleur, il faut se donner le temps long pour les rembourser. Les mécanismes tels qu'ils sont, nous avons eu déjà à travers la loi Grand Paris, l'affectation d'une première ressource, qui est la taxe sur les wagons (je vais dire cela de cette manière), l'IFER qui permet très largement d'engager les études pour 2010 et pour commencer sur le début de l'année 2011. Ensuite, nous attendons le résultat de la loi de finances. Celle-ci doit commencer à mettre en œuvre un certain nombre de mesures, qui avaient été proposées à travers un rapport qui avait été commandé à Monsieur CARREZ. Monsieur Carrez étant le rapporteur de la Commission économique à l'Assemblée. Ce rapport a été publié mi 2009, de mémoire. Il préconisait une série de mesures pour à la fois financer l'investissement et l'exploitation. Donc, ce qui va se passer dans la loi de finances en discussion actuellement, c'est la mise en œuvre des premières mesures préconisées par Monsieur CARREZ. Au-delà du rapport CARREZ j'ai envie de dire, il y a effectivement l'affaire des 4 milliards, c'est-à-dire que l'ancien Secrétaire à la région capitale, Monsieur BLANC, a eu l'occasion d'évoquer à plusieurs reprises qu'il fallait que l'État aide la SGP en la dotant d'un capital de 4 milliards. Ces 4 milliards, nous n'en avons pas besoin demain. Avant que nous dépensions 4 milliards, que nous commencions les travaux, il y a quand même, comme vous l'avez vu, des études, des enquêtes publiques. Donc tout cela, nous en aurons besoin à partir de 2014. À partir de 2014, il faudra effectivement que cette dotation en capital soit débloquée au profit de la Société du Grand Paris. Ensuite, nous commencerons à emprunter, à peu près fin 2015, puisque cette dotation de suffira plus. Ensuite, il faudra livrer l'infrastructure pour commencer à avoir des recettes liées à l'utilisation de cette infrastructure. Voilà le mécanisme général, après, dans les détails, il faut effectivement attendre de savoir où atterrissent les discussions parlementaires en cours puisque si vous avez suivi l'affaire, Monsieur, vous avez vu qu'il y avait quelques imprévus, quelques discussions, normales me semble-t-il, autour de cette loi de finances et de l'utilisation de ces fonds.

Marie-Laure JOUSSET : Monsieur, il y a un point sur lequel vous n'avez pas répondu. C'est ce Sannois-Cergy, Sannois-Paris, le temps de déplacement.

Didier BENSE : je n'ai pas répondu parce que Monsieur l'a dit, le Grand Paris ne passe pas à Sannois, donc si nous voulons absolument monter dans le train à Sannois, vers Paris, je crois que nous allons à Saint-Lazare, et vers Cergy vous devez avoir 2 changements ou quelque chose comme cela. Malheureusement, le déplacement vers Cergy, nous n'y apportons pas d'améliorations absolument significatives, il faut le reconnaître. En dehors de celles que nous avons évoquées à travers les différentes interconnexions.

Joëlle FODOR ESKENAZI : merci. Oui, Mademoiselle.

Léo MOREAU, Etudiant à l'Université de Cergy-Pontoise - Président de l'UNEF : bonsoir, Léo MOREAU, je suis Vice-président étudiant de l'Université de Cergy-Pontoise, qui a un bassin

de recrutement assez large puisque c'est à la fois tout le Val d'Oise, donc pas seulement la ville nouvelle de Cergy-Pontoise, mais aussi le Val d'Oise, dont Sannois, Argenteuil, où il y a d'ailleurs un certain nombre de sites universitaires, dont le nord des Yvelines également. C'est vrai que je me pose un certain nombre de questions, et j'ai un certain nombre d'inquiétudes aujourd'hui par rapport à ce projet. On nous parle de réunions de proximité et de projets qui auraient vocation à répondre aujourd'hui aux attentes en transports des habitants, de la population, et notamment des jeunes. Moi, je vais parler des jeunes, qui ont beaucoup de besoins en termes de mobilité, que ce soit les lycéens, les étudiants, les jeunes travailleurs ou en recherche d'emplois. Aujourd'hui, je n'ai pas vraiment l'impression d'une réelle proximité entre le projet qui nous est présenté ici et les attentes, les besoins qui s'expriment concrètement au quotidien, pour nos déplacements, parce que là, nous sommes dans une logique de desservir des pôles économiques, mais tout le monde n'a pas besoin d'aller à La Défense en l'occurrence. Moi, je ne suis pas venu en voiture, je suis venu en bus depuis Cergy, j'ai mis plus d'une heure. Aujourd'hui, je me demande un peu où est réellement la proximité. J'ai plutôt l'impression d'une déconnexion. Ce n'est pas la qualité de la présentation, même si cela peut faire un peu beaucoup technocratique parfois. Mais je comprends à quoi correspondent les grandes lignes de ce à quoi rimaient les flèches, les schémas et les beaux diaporamas. Derrière, je me demande si ce n'est pas davantage quelque chose qui est conçu par des décideurs (cela peut se comprendre) et peut-être même pour des décideurs, et cela ne répond pas vraiment aux besoins en transport de la majorité de la population aujourd'hui, à la fois du département et puis d'un certain nombre de catégories de la population qui ont des besoins urgents et qui ne peuvent pas attendre, cela a été dit, mais c'est très important, 2020 pour voir s'améliorer leur desserte, pour rejoindre leur site universitaire, pour trouver un emploi. Et j'ai l'impression que ce projet-là représente en quelque sorte une double peine pour le Val d'Oise et pour sa population. Puisque quoi que nous en disions et quelle que soit la manière dont nous cherchons à aborder les choses, nous l'avons bien vu sur les schémas, le Val d'Oise ne fait pas partie de ce projet à l'heure actuelle, dans sa forme qui nous est présentée aujourd'hui de Métro du Grand Paris. C'est la première chose pour laquelle je pense qu'il est assez néfaste, et deuxième chose, moi j'ai un peu peur aussi. On nous a présenté un certain nombre de projets, ces dernières années, d'amélioration des transports en commun existants. Nous posons tout à l'heure la question du financement, moi je crains tout simplement que tout ce qui nous est proposé en termes de mobilisation pour les transports aujourd'hui ne puisse pas avancer aussi vite que prévu, et que nous ne puissions pas avancer sur ce qui était prévu et qui nous a déjà été présenté, à cause justement de ce projet-là, qui va reporter encore un certain nombre de choses. On nous dit que c'est le STIF, la SNCF, que cela prend un certain temps, d'accord. Mais aujourd'hui, il y a des besoins concrets au quotidien, et non seulement le Val d'Oise n'est pas dedans, mais en plus cela risque de repousser ce qui est déjà prévu pour répondre aux besoins quotidiens des habitants.

Applaudissements

Henri WATISSEE : manifestement, au vu des applaudissements, il y a une attente. Et j'espère

que le maître d'ouvrage va pouvoir vous apporter quelques éclaircissements.

Didier BENSE : déjà, merci pour lui, cela lui a fait certainement plaisir. Il avait fait la même chose à Cergy-Pontoise, il avait été moins applaudi, je crois. Pour revenir à ces questions de financement et de cofinancement, il ne faut pas opposer ce qui se passe sur les réseaux et ce qui se passe en matière de transports de proximité, qui est, je le redis, sous la responsabilité de la Région et du STIF. Depuis le début de ce débat, nous essayons de les opposer. Il y a le débat Arc Express/Grand Paris. Mais nous essayons surtout de les opposer à travers le financement ; je crois que depuis le début, les choses sont assez claires. Ce n'est pas l'un contre l'autre, il faut réussir à faire les deux. Et lorsque le Président de la République, en avril 2009, a introduit le sujet du Grand Paris, il a bien parlé d'un effort global de 35 milliards. Il n'a pas parlé de 21, mais de 35, parce qu'il faut effectivement poser en Ile-de-France un nouveau transport structurant de banlieue à banlieue, et puis il faut continuer d'une part à entretenir les réseaux existants et d'autre part à tisser les liens. Parce qu'effectivement, ce réseau du Grand Paris, avec ses 40 gares à lui tout seul a une puissance relativement faible. Mais là où il trouve sa puissance, là où il est réellement, et je ne suis pas d'accord avec vous Monsieur, au service des Franciliens, c'est à travers ses interconnexions et le maillage du territoire que nous voulons obtenir par des modes complémentaires. La SGP ne considère pas que la solution pour mailler le territoire de banlieue, de moyenne banlieue et de grande banlieue consiste à poser une gare de métro automatique tous les kilomètres. Ce n'est pas notre conception des choses. Nous considérons que pour avoir un transport d'ampleur régionale, il faut quelque chose d'assez rapide, d'assez puissant et donc qui dit rapide dit moins de gares, des gares relativement espacées, et qui dit gares espacées dit un travail particulier sur le maillage fin du territoire, à travers les modes secondaires, les tramways et les bus. Donc nous avons absolument besoin, avec le Métro Grand Paris, de tous les projets qui sont dans le plan de mobilisation. Parce que si les sites propres, si les tramways ne sont pas là quand nous ouvrons nos gares, il ne va pas se passer grand-chose. Si les interconnexions fonctionnent avec des gares qui n'ont pas été rendues accessibles, qui n'ont pas été modernisées sur le réseau existant, il ne va pas se passer grand-chose. Donc c'est un réseau qui, à travers tous ces dispositifs, est complémentaire. J'insiste bien sur la complémentarité des deux, qu'il ne faut pas opposer. Nous, nous sommes rentés dans ce débat depuis le début en parlant de convergence. Alors après, pour le Val d'Oise, il n'y a rien. C'est un peu caricatural. Écoutez, nous avons 6 réunions. Je le dirai toute la soirée, et à chaque fois j'aurai la bronca. Nous avons 6 réunions. Nous étions à Villiers-le-Bel la semaine dernière. Nous serons à Gonesse jeudi. Je pense que nous allons avoir des réunions où les gens reconnaissent qu'il y a un levier. Alors, c'est loin, effectivement, c'est la géographie malheureuse de votre département qui fait que quand nous sommes à l'ouest, ce n'est pas très facile d'aller à l'est, c'est vrai. Nous le reconnaissons, et nous reconnaissons de même que ce problème, nous ne l'adressons pas directement à l'échelle de Cergy et de Roissy, puisque nous passons, sur notre proposition, vers quelque chose qui est plus proche de la couronne dense.

Henri WATISSEE : je voudrais rappeler qu'il y a un certain nombre de débats dans le Val

d'Oise, que certes vous n'êtes pas sur le circuit, mais c'est pour cela aussi, c'est pour entendre vos réflexions et vos réactions, que nous sommes là. Donc il n'y a pas de souci, nous vous écoutons, et la Commission, forcément, tiendra compte de vos réactions.

Applaudissements

Joëlle FODOR ESKENAZI : à vous, Monsieur.

Roger PITTOT, Conseiller municipal de Sannois - EE, les Verts : bonsoir, Roger PITTOT, je suis Conseiller municipal à Sannois, et je parle aussi pour Europe Écologie les Verts du 95. Je voudrais me livrer à quelques réflexions. Dedans, nous y trouvons bien une ou deux questions.

La première réflexion, pour reprendre ce que disait mon collègue Christophe DULOARD, la question du financement est posée. Je voudrais juste rajouter cela. Nous avons l'habitude, avec ces grands projets, et nous pourrions tous les prendre les uns après les autres, que par rapport au coût annoncé, nous savons bien qu'il faut ajouter un gros coefficient multiplicateur, que la note annoncée au départ correspond rarement à celle de l'arrivée. Dernière précision par rapport à ce coût du projet, nous sommes quand même dans une période historique et ce n'est pas un adhérent d'Europe Écologie qui le dit, c'est Monsieur RAFFARIN, qui trouve que se lancer dans ce projet aujourd'hui a quelque chose d'un petit peu aberrant, compte tenu de la situation des finances publiques exécrationnelle et de la hauteur de notre dette.

La deuxième chose, c'est que je suis un peu surpris de voir, même les personnes qui représentent le projet ce soir, tout le monde en gros, a à voir avec le milieu du transport. Or, nous pensons qu'un grand projet comme cela ne peut pas être axé que sur la question du transport. La problématique urbanistique, c'est un trépied, le transport, l'habitat, et également l'emploi. Nous avons l'impression que le prisme du transport a tout mangé, et que la question de l'habitat et de l'emploi n'est pas traitée. De ce point de vue, il n'est pas suffisant de dire que nous allons relier une zone d'emplois à une zone d'habitat. Nous savons bien que ce n'est pas aussi simple. Encore faut-il que les emplois correspondent au secteur géographique et aux habitants qui résident dans ces secteurs géographiques.

Enfin, c'est un projet qui verra le jour, allez, dans 15 ans. Je voudrais à peine être provocateur, mais soulever comme cela, une petite réflexion ici. Je crois que tout le monde est d'accord que nous allons rentrer dans une ère économique un peu différente, social aussi. Tout le monde est d'accord que nous allons quand même, non pas avoir plus de pétrole demain, mais aller vers une raréfaction qui va faire flamber les coûts, et puis à terme, beaucoup moins de pétrole. Alors, nous pouvons peut-être être étonnés de voir, notamment dans le Val d'Oise, comment beaucoup est centré autour de la question du développement aéroportuaire.

Et une deuxième remarque, puisque cela touche également le triangle de Gonesse, la Plaine de France reste aujourd'hui la dernière zone agricole de l'Ile-de-France. Alors, il m'est venu

cette petite réflexion. Oui, aujourd'hui, nous savons l'inévitable flambée des coûts d'énergie fossile qui précèdera sa raréfaction. Ce phénomène inéluctable à échéance proche devrait questionner sur la légitimité de trop miser sur le développement aéroportuaire. Vous avez raison, ce projet va forcer à l'urbanisation, mais quelle urbanisation ? En l'articulant avec la question de l'urbanisation, nous pouvons nous dire qu'un seul exemple condensera ces deux remarques. Est-il pensable que nous fassions venir à grands frais des petits pois du Kenya, à Roissy, par avion, à un coût faramineux, alors que nous avons la Plaine de France, des terres agricoles parmi les meilleures d'Europe et que nous achetons 75 % de nos productions bio à l'Allemagne et à l'Autriche ? Ce n'est pas forcer le trait. À travers tout cela, ce qui est en jeu aussi, c'est un développement de toute la région, voilà. Je vais en rester là.

Henri WATISSEE : très bien, parce que là vous partiez un petit peu. Quand vous parlez de l'emploi et de l'habitat, je voudrais simplement rappeler que, en tant que Commission, nous considérons aussi être concernés par ce sujet. Nous avons eu 2 réunions thématiques. Une qui s'appelait « Urbanisme et quartiers », l'autre « Environnement ». Je vous incite à consulter les verbatim qu'il y a sur notre site. Vous aurez tous les détails de ce qui a été dit à ce moment-là. Monsieur, voulez-vous répondre quelque chose ?

Denis MASURE : je vais commencer par répondre sur certains points. Didier BENSE complètera sur les différents points, parce que c'était assez large. J'ai identifié au moins 5 thématiques évoquées. Premièrement, la question du coefficient multiplicateur des coûts. Il est certain que, par exemple récemment, la Cour des comptes a identifié dans un rapport, en retour d'expérience, certaines dérives, dont les torts sont certainement partagés entre les maîtres d'ouvrage, les décideurs, ceux qui ont présenté les projets initialement. Il faut savoir que le coût du projet, tel que présenté au niveau du dossier de débat public, colle beaucoup plus, à ce stade des études, aux réalités du sous-sol, des contraintes techniques, notamment aussi sur des retours d'expérience de systèmes de métro automatique créés récemment dans des zones équivalentes. Nous pensons à Barcelone, à Londres. Les coûts présentés par le projet de Métro Grand Paris, qu'il ramenait au kilomètre, tenant compte de la densité d'implantation des gares, sont sur des coûts tout à fait comparables. Donc, à ce niveau-là, nous n'injurions pas l'avenir en sous-estimant de 50 %, comme nous pouvons entendre parfois, pour faire passer les coûts et le projet. Ce n'est pas le cas.

Le deuxième point que vous évoquez, c'est les délais du projet. Vous dites « pas avant 15 ans ». Je rappelle juste qu'à la fin de mon propos initial, j'ai rappelé les délais dans lesquels nous nous inscrivons, à savoir mise en service des premiers tronçons dès 2018. Cela n'est pas irréaliste, notamment puisque la loi du Grand Paris, passée en juin de cette année, prévoit au niveau des phases administratives, qui sont très pénalisantes dans les projets d'infrastructure de transports en commun, des gains notamment au niveau de chacune des petites phases successives, les enquêtes, le débat public. La Commission du débat public elle-même s'efforcera, plus rapidement que de coutume, de rendre ses conclusions. Nous-mêmes nous efforcerons de conclure plus rapidement que ce qui est normalement imposé au maître d'ouvrage pour aller dans les étapes ultérieures. Donc l'ensemble de ces petits

gains permettra de tenir ce délai des 8 ans, et non pas de 15 ans.

Vous évoquez une question plus délicate, qui est celle du développement aéroportuaire et de la contradiction par rapport à l'ambition du projet de Métro Grand Paris. Premièrement, un constat, c'est qu'en Ile-de-France, l'accès aux aéroports est difficile. Il n'est pas impossible ; il existe le RER B, Orlyval au sud. Néanmoins, je pense que tout le monde est d'accord pour dire qu'une desserte fiable des aéroports est aujourd'hui un besoin important pour l'ensemble de la population. Ce ne sont pas seulement les hommes d'affaires, nous ne parlons pas que du Bourget. C'est aussi tout le monde, aussi la vie économique de l'Ile-de-France. Mais ce qu'il faut savoir, c'est que les aéroports ne sont pas que les voyageurs et les hommes d'affaires. C'est aussi, et c'est un vrai enjeu notamment dans l'est du Val d'Oise, une question par rapport aux emplois. Il faut rappeler le ratio. C'est un principe de réalité, au niveau de Roissy aujourd'hui, c'est la première zone de création d'emplois dans la région Ile-de-France, avec 100 000 emplois et le plus fort taux de progression. Donc c'est un enjeu qui nous est apparu important que de permettre aux populations notamment de l'est du Val d'Oise, mais aussi de Seine-Saint-Denis, d'accéder de la meilleure manière possible aux emplois de Roissy. Nous pensons aussi, au niveau de Montfermeil : il y a seulement 7 km je crois, et une rupture géographique totale de zones où il existe aujourd'hui un besoin d'aller vers l'emploi et la zone de Roissy qui cherche à avoir des employés, mais qui ne les trouve pas forcément toujours.

Dernier point, j'en ai peut-être oublié un. Je n'espère pas. C'est la question de l'étalement urbain, que vous avez évoquée, au niveau de l'ensemble des constructions sur des emprises aujourd'hui non utilisées. Ce qu'il faut savoir, c'est que nous n'opposons pas transports et étalement urbain, au contraire. De par les contrats de développement territorial, et notamment l'article 1 de la loi Grand Paris avec l'objectif sur les logements, dans ces contrats, en grande partie à proximité des gares, l'objectif est plutôt de densifier. C'est un objectif qui est également recherché par les architectes. Tous disent qu'il faut chercher à densifier la zone située entre les villes nouvelles et Paris. En fait, nous sommes allées trop loin, maintenant il faut revenir sur des distances moyennes plus raisonnables. Une estimation a été faite de la superficie économisée grâce à cette densification avec le Métro Grand Paris comparée à la situation si nous avions laissé faire l'urbanisation et nous arrivons à des estimations de l'ordre de 13 000 ha qui pourraient à terme être économisée sur les emprises naturelles. J'espère avoir répondu aux différents points.

Henri WATISSEE : merci Monsieur MASURE. Monsieur, vous aviez levé le bras. Monsieur DELATTRE, vous souhaitez faire des suggestions d'interconnexions ? Nous allons vous donner un micro, Monsieur.

Francis DELATTRE, Maire de Franconville : je pense qu'il faudra les adresser à vous-même, ce n'est pas très facile, nous n'avons pas le confort.

Henri WATISSEE : ce n'est pas une réunion électorale.

Francis DELATTRE : j'étais arrivé, Monsieur le Président, dans cette séance de travail, avec un esprit constructif. Et je dois dire tout de suite, que le ton et un certain nombre d'arguments qui ont été déployés, nous disent que nous avons finalement tort d'habiter le Val d'Oise, et que donc nous ne sommes pas concernés par le tracé. Nous contribuons fiscalement au financement de toutes ces infrastructures, Monsieur le Président. Et si j'en crois les discussions actuelles, non seulement nous sommes en train d'exonérer les détenteurs de plus-values latentes qui devaient servir essentiellement au financement des investissements, au profit d'une fiscalisation. Et mes chers collègues, dans la fiscalisation, nous sommes concernés.

Applaudissements

Alors, n'ayons pas ce soir l'idée de dire que nous devons baisser la tête devant une démonstration technocratique certes brillante, mais nous défendons, nous, une population que nous appelons globalement les petits gris. Nous sommes les petits gris, ici dans le secteur. C'est-à-dire que quand nous discutons des transports en commun avec les responsables, Monsieur BENSE nous dit que nous avons déjà au moins 20 ans de retard, dans le Val d'Oise, et que si un département méritait un plan de rattrapage pour les transports en commun, c'est le Val d'Oise. Voilà le contexte dans lequel nous sommes.

Sur le Grand Paris, naturellement, nous espérons. Et nous avons travaillé, avec une trentaine de maires et de parlementaires, pour faire des contre-propositions constructives. Mais je crois qu'il faut changer l'état d'esprit si nous voulons être constructifs, de part et d'autre. Les petits gris ne sont pas insensibles aux véritables enjeux. Il s'agit de mettre La Défense à moins de 30 min de Roissy. Tout le monde a compris. C'est sûrement intéressant, et nous avons besoin d'un centre d'affaires comme La Défense aux portes de Paris, mais est-ce, avant d'imaginer ce mode de transport, ce métro futur, qu'il en faudrait pas quand même un peu réfléchir sur la nécessité, l'opportunité ? Devons-nous absolument nous engager vers le doublement du centre d'affaires de La Défense, qui est un facteur de déséquilibre de l'ensemble de la région parisienne, de ses richesses ? Nous allons déjà cumuler les causes d'asphyxie d'accès à la Défense, et je peux même vous dire que près de 30 % des habitants de cette région travaillent sur La Défense. Est-ce que vous croyez qu'ils sont contents de travailler à La Défense ? Je pense que même le produit vertical de La Défense est quelque part à remettre en cause. Et je précise tout de suite que je ne suis pas du parti de Monsieur BESANCENOT. Je suis un élu tout à fait républicain, je suis même de l'UMP, pour ne rien vous cacher. Et je pense que nous avons le droit d'avoir notre liberté de réfléchir sur les choses importantes. Est-il bien raisonnable de s'engager à mettre à disposition du centre d'affaires de La Défense des infrastructures qui visent essentiellement à faire en sorte qu'il continue à se développer ? Nous avons la capacité, dans le département, de pouvoir proposer un totalement différent aux grandes entreprises. Est-ce que nous avons besoin d'un seul centre de recherche high-tech à Saclay ? Nous avons tous, dans ce département, travaillé depuis 30 ans pour faire en sorte d'avoir quelques écoles d'ingénieur. Nous avons sauvé l'ESSEC, nous nous sommes battus pendant des années pour

avoir une université qui, aujourd'hui, rend tous les services et qui est reconnue de qualité. Et nous avons besoin, par exemple, de faire en sorte que nos enfants, qui vont à la fois à Villetaneuse et à l'université de Cergy, puissent, comme l'a dit un des leurs, avoir un moyen de communication, de déplacement moderne et nouveau.

C'est toute la problématique du Grand Paris. Est-ce que nous ne mettons pas la charrue avant les bœufs ? Nous comprenons qu'on anticipe, Monsieur BENSE, mais nous ne voulons pas être à côté de l'anticipation. Nous voulons anticiper avec des objectifs qui soient un peu mieux partagés, et que nous réfléchissions globalement à ce que doit être l'aménagement de la région parisienne. Parce qu'ici, nous avons vécu d'abord l'installation des gares, et c'est d'abord autour des infrastructures que nous devons décider des zones d'habitation, d'activités, et des zones qui seront probablement mixtes, où nous pourrions associer activités, recherches, labos et emplois.

J'en viens maintenant à nos propositions plus concrètes. Nous sommes concernés par votre circuit vert, essentiellement, qui en gros prend l'A86. Donc nous avons 3 pénétrantes de transports en commun importantes. Nous avons le Transilien H, et nous souhaitons qu'il nous soit confirmé que nous aurons, sur la station future Saint-Denis-Pleyel qui à terme va remplacer à la fois la gare du Nord et celle de l'Est, la possibilité d'une gare pour que la ligne H soit de quai à quai capable de fonctionner avec la ligne qui va desservir directement Roissy. Aussi, elle est d'autant plus importante que, dans les tuyaux, il y a aussi le prolongement de la ligne 14 de métro, qui pourra faire en sorte que nous pourrions gagner, directement en traversant Paris, non seulement l'aéroport de Roissy, mais aussi l'aéroport d'Orly. Donc pour nous, l'ensemble des élus du secteur, c'est notre priorité N° 1. Alors, jusqu'à maintenant, dans le cahier que vous avez reçu, ceci était un peu en option. Nous voulons absolument que ce soit concrétisé. Et pour nous, ce serait un grand progrès. Tout à l'heure, vous avez eu l'air d'indiquer que c'était bien engagé. Nous le souhaitons.

Nous avons donc ensuite la ligne C du RER. Nous souhaitons qu'elle soit raccordée aux Grésillons. Mais dans le débat, il y a le problème de l'option, légèrement différente, de la desserte du port de Gennevilliers. Nous sommes pour cette option-là, qui rallonge un peu le circuit, parce qu'en fait, la ligne C du RER pourrait anticiper à la fois pour partir vers La Défense, pour l'ouest, et aussi pour partir, via Pleyel, vers l'aéroport de Roissy, et aussi sur l'ensemble de la totale rocade TGV qui est en train de se mettre en place tout autour de notre région. Il faut donc que vous nous le confirmiez. Les Grésillons nous satisfont, mais si nous pouvions anticiper en défendant l'option du port de Gennevilliers, dont on nous a dit que ce serait difficile parce que même le port autonome de Paris n'y était pas favorable, mais pour nous, c'est une option que nous défendons.

La troisième option demande un peu d'éclaircissement. Il s'agit de la ligne J. C'est la ligne, juste au-dessus de Sannois, qui dessert Cormeilles-en-Parisis, Herblay. Elle va à Saint-Lazare sans possibilité apparente d'être raccordée au futur réseau. Nous souhaiterions que, dans le secteur de Colombes, cela doive être possible. On nous a expliqué aussi qu'il y avait aussi

une discussion à Colombes pour savoir où nous posons la gare du futur métro automatique. Nous le souhaiterions, parce que tous les habitants de ces secteurs-là sont obligés de retourner à Paris pour retourner sur Roissy, Orly, alors qu'ils pourraient en disposer tout de suite, au niveau d'une desserte qui paraît normale. En tout cas, c'est notre troisième demande.

Nous avons ensuite, et dans le cadre d'un contrat de développement territorial que nous souhaitons, le problème des tramways à régler. Donc nous allons être concernés parce que le T2 va arriver aux portes d'Argenteuil et Bezons. Nous souhaiterions pouvoir le prolonger jusqu'à l'entrée de Cormeilles-en-Parisis, sur un carrefour qui s'appelle « Des martyrs, Châteaubriant », qui est à l'intersection des 2 départements, et aussi des 3 villes importantes que sont Argenteuil (plus de 100 000 habitants), Cormeilles (la plus grande ZAC concernée) et aussi ouverte sur le département des Yvelines, avec Sartrouville. Voilà une demande simple, qui paraît être de bon sens. Nous devons pouvoir prolonger assez normalement le T2.

Nous avons ensuite 2 propositions à peu près conjointes, qui là, devraient faire l'objet d'une demande d'un contrat de développement territorial. C'est le projet BIP, et le projet de prolongement du T8. Mon collègue, Maire et Président de la CAVAM, développera un peu plus que moi le projet BIP. C'est la liaison Argenteuil-Bezons-Villepinte, qui bénéficie aujourd'hui pratiquement des dispositions foncières, parce qu'il y a eu une anticipation foncière sur une grande partie de ce trajet. Nous souhaiterions qu'il puisse intercommuniquer avec, et c'est un projet qui pourrait structurer enfin notre département d'une façon intelligente, notamment les 2 universités de Villetaneuse et de Cergy, l'ancienne N14, aujourd'hui D14. Elle arrive de Saint-Denis aux portes de la ville, c'est-à-dire à Epinay. Donc elle prend le circuit de l'ancienne N14. Nous souhaiterions qu'elle soit prolongée, Epinay-Pontoise-Cergy. Car c'est en fait toute notre vallée de Montmorency, où il y a 300 000 habitants, car ceux qui ont signé, Monsieur le Président, cette proposition représentent aujourd'hui ce soir 300 000 habitants. Aujourd'hui, nous sommes en mesure, je pense comme dans les Yvelines, comme dans l'Essonne, capables de proposer à travers un contrat de développement territorial un projet comme celui-ci, qui pourrait mobiliser tous les acteurs. Et non seulement les 2 universités pourraient être reliées, mais nous pourrions, sur des terrains très importants à hauteur d'Herblay et Cergy, faire en sorte que ces territoires importants puissent accueillir universités, labos de recherche et entreprises. Ce qui serait un projet mobilisateur, fédérateur pour l'ensemble des 30 communes dont j'ai essayé rapidement de développer quels étaient les souhaits. Ce sont des mesures qui nous paraissent pragmatiques et si nous nous y mettons tous autour d'une table, nous pourrions les atteindre.

Un dernier mot, Monsieur le Président, sur le Val d'Oise.

Henri WATISSEE : Monsieur, vous êtes à 12 min. Vous vous rendez compte ? Je sais bien que vous représentez 20 communes.

Francis DELATTRE : écoutez, le citoyen maire que je suis n'a jamais été consulté, vraiment, sur un débat comme cela. Je ne prends pas la parole du public. Il faut que vous sachiez que nous n'avons pratiquement pas été consultés.

Applaudissements

Alors, je ne vais pas abuser de votre gentillesse, Monsieur le Président, mais vous dire que sur le département, il y a une idée qu'il faut remettre au goût du jour, c'est l'axe majeur. L'axe majeur, c'était La Défense, Cergy, Val de Reuil, Rouen, Le Havre. Le fait qu'on nous dise aujourd'hui qu'Éole se prolonge jusqu'à Mons, c'est très bien pour le Montois dès lors qu'il y a une station sur Cergy. Par contre, nous expliquer que le Paris-Normandie doit passer par Mantes-la-Jolie alors qu'il a toujours été prévu que c'était la zone Vallée de Seine, Achères, Cergy, qu'il faut développer, cela nous paraît quelque chose d'assez méprisant pour notre département. Parce que la zone d'Achères-Cergy, c'est là que nous pourrions, dans quelques années, développer le parc d'activités qui sera, à vrai dire, totalement contraire à ce qui se fait à La Défense. Parce qu'aujourd'hui, ce n'est plus la verticalité qui va l'emporter, c'est l'horizontalité où nous aurons des activités qui seront avec les crèches sur le site, les laboratoires de recherche. Et nous avons sur Achères, Cergy-Pontoise, ce site. Et pour compléter, vous dire qu'il y a un projet de canal important nord-est Seine qui arrive juste au-dessus. Et là, il y a la possibilité non seulement d'avoir une confluence des possibilités d'activités, à condition que cette zone puisse être reliée directement et d'une façon intelligente à l'ensemble du réseau parisien.

Henri WATISSEE : ce n'est pas raisonnable Monsieur le Maire. Attendez.

Francis DELATTRE : Et quand on nous explique... Sérieusement, je termine.

Henri WATISSEE : Monsieur le Maire, non, je vous coupe. Je suis désolé.

Francis DELATTRE : pour vous dire une chose, les tangentiels sont pour nous essentielles, celle du nord qui va commencer est essentielle aussi pour relier la ville d'Argenteuil et elle est aussi essentielle dans l'ouest, parce qu'un des projets d'avenir, pour nous, en transports en commun, c'est aussi la tangentielle ouest, Versailles-Cergy-Roissy.

Applaudissements

Henri WATISSEE : Monsieur le Maire, permettez-moi de vous féliciter pour cette ovation d'abord.

Applaudissements

Ensuite, pour vous dire que comme vous représentez une vingtaine de communes, si j'ai bien compris, 30. Alors 30 communes divisées par 15 min, je n'ai pas de problème.

Applaudissements

Je voudrais aussi ajouter que vous avez aussi un peu anticipé, car je dois vous dire que je

crois savoir qu'il y aura un autre débat public bientôt, sur cette fameuse liaison Paris-Le Havre, et que je ne doute pas que vous pourrez vous exprimer totalement à ce moment-là. Je ne sais pas si après cette longue présentation, le maître d'ouvrage veut répondre. Je pense que oui, du moins sur les projets qui vous concernent.

Didier BENSE : oui, le premier sujet est sur la vision de développement, avec une question de savoir s'il faut faire La Défense, concentrer tous les moyens d'éducation à Saclay, etc. Il y a un constat qui a été fait à l'origine de tout cela, c'est quelque part une perte de visibilité du Grand Paris, de l'Ile-de-France, qui se traduit très concrètement par une croissance qui est inférieure à ce que font, j'en envie de dire, nos opposants. Ceux que nous avons montrés dans le film, Londres, New York, évidemment les grandes métropoles asiatiques, mais là nous sommes sur un autre âge et un autre phénomène de rattrapage, où nous avons connu des taux de croissance très supérieurs à 3, et assez souvent 4 % pour ce qui concerne Londres en particulier, alors que nous étions autour de 1,5 %. Une des explications que nous pouvons donner à cela, il y a beaucoup de théoriciens du sujet, cela relève de l'économie géographique. Ce sont des effets de concentration qui font que la productivité augmente. Et celle-ci augmentant, la croissance est là. Deuxièmement, cela a été dit aussi dans un certain nombre de débats, nous avons des tas de choses très bien en France, et particulièrement en Ile-de-France, mais qui sont totalement invisibles de l'étranger. Le plateau de Saclay, quand nous pensons à ce qui s'y passe en matière de recherches publiques et d'enseignement, le nombre de doctorants, de chercheurs, je pourrais peut-être prendre Cergy aussi comme exemple. De l'étranger, c'est assez invisible est c'est peu attirant. Le résultat de tout cela, c'est quand nous regardons les investissements étrangers qui se produisent en Ile-de-France, sur la période écoulée, nous tirons pas mal notre épingle du jeu, nous étions dans les 5 premiers. Quand nous regardons maintenant les intentions d'investissements, nous sommes à la 19e place à l'horizon 2012. Donc il faut impérativement remettre un coup de projecteur sur notre territoire. L'investissement national, j'ai envie de dire que c'est « l'argent de la France », nous l'investissons où nous voulons, nous faisons de l'équilibrage territorial et tout va bien. Mais l'investissement étranger, c'est un tiers des emplois. C'est donc un tiers de notre croissance. C'est ce qui manque, il faut impérativement se donner les moyens de remettre des coups de projecteur.

Alors après, le modèle de La Défense, je ne suis pas là pour le défendre. Simplement, puisque nous parlons transport, c'est quand même un endroit où 85 % des gens vont travailler en transport en commun. Vous voyez ? C'est 300 000 emplois, 85 % de transport en commun. C'est quelque part un élément assez essentiel. C'est l'exemple même de la ville intense, peut-être trop intense, trop haute, là-dessus encore une fois je ne donne pas d'avis. Mais c'est l'effet de densité des villes, l'effet de concentration qui fait que nous facilitons très largement l'usage des transports en commun quand nous réussissons cela. Je vais arrêter sur cet aspect de développement de territoire, mais il y a bien, dans l'idée du Grand Paris, une infrastructure de transport qui agrège, concentre à la fois les modalités de développement économique, la création d'emplois, et les modalités de création de logements. Comme cela a été dit tout à l'heure par Monsieur, c'est bien ces 3 choses que

nous essayons de faire en même temps. La Société du Grand Paris est responsable de l'infrastructure. Contrairement à ce qui a pu être dit, elle n'a pas la responsabilité de l'aménagement du territoire autour des gares. Ce sont les contrats de développement territorial, qui sont signés entre les élus locaux et l'État, représenté par le Préfet de région. Donc les élus locaux ont parfaitement la main sur ce qui se passe sur leur territoire en matière de développement et de grandes lignes directrices.

Après, sur les questions, Saint-Denis-Pleyel. Nous avons proposé d'examiner la création d'un point d'arrêt de la ligne H, à Saint-Denis-Pleyel. C'est dans notre dossier. Je répète que la SGP n'a pas la compétence sur le réseau francilien. RFF et la SNCF se partagent la gestion de l'infrastructure, et le STIF est organisateur. Dans la mesure où cette gare de Pleyel est également dans le projet Arc Express, qu'il proposait également cet enrichissement de l'interconnexion, je pense que si tout le monde a dans l'idée que c'est une bonne idée d'organiser cette interconnexion, cela se fera.

Sur ce qui se passe en matière d'interconnexion dans les Hauts-de-Seine, nous entendons aujourd'hui la demande, qui est légitime, qui consiste finalement à rapprocher le plus possible les points d'interconnexion, au profit des Vald'Oisiens, des usagers, des lignes radiales. Nous allons noter ces affaires-là. Simplement, attirer l'attention sur le fait que nous avons des variantes dans la boucle nord des Hauts-de-Seine. Aujourd'hui, nous avons fait un certain nombre de débats. Il y a un certain nombre de cahiers d'acteurs. Le Conseil général du 92 va bientôt rendre ses avis. Aujourd'hui, le tracé porté par les élus, à l'exception, je le reconnais, de la mairie de Colombes, est plutôt le tracé inférieur. Ceci dit, sur la ligne C, nous avons quand même cette connexion à Grésillons. Alors pourquoi Grésillons ? C'est parce que cela s'accompagne d'un développement autour de cette gare, et je crois que le maire de Gennevilliers a déjà entrepris les démarches nécessaires pour se mettre en ZAC. Voilà ce que je voulais dire.

Sur la J, je l'oubliais, effectivement. Vous remarquez, c'est peut-être un point, qui nous a été dit déjà à plusieurs reprises, que nous n'avons pas aujourd'hui de proposition d'interconnexion de la J, parce que, très clairement, c'est la gare de Bécon-les-Bruyères qui est très portée par les acteurs locaux et territoriaux. Ils veulent une gare impérativement ici. Ceci dit, cela n'empêche pas d'élargir la réflexion et d'entrer dans d'autres considérations. La problématique de la branche J, c'est qu'elle se trouve à peu près à 800 m entre la gare de Bécon, et la plus proche qui est celle de Bois-Colombes, où l'interception pourrait se faire. Alors, je ne parle pas des tracés nord. Si le tracé nord était celui qui revenait dans la fin du débat public, le problème se résoudrait de façon différente. Nous n'avons pas proposé de gare ici parce que les acteurs locaux ne nous ont pas attiré l'attention sur le fait qu'il y avait des développements solides à y faire, et sur le fait que nous avons une interstation extrêmement courte, qui aurait en réalité été pratiquement la plus courte de tout le réseau. Ce qui renvoie à notre question de vitesse. Ceci dit, nous allons regarder, c'est un engagement que nous pouvons prendre, ce que donnerait ce type de connexion à cet endroit-là, à la fois en matière de trafic (c'est la colonne crédits), mais aussi en matière de

coûts et de perte de temps dans la liaison pour l'ensemble des gens qui font cette traversée radiale. Puisque nous sommes ici sur un secteur avec des trafics de l'ordre de 15 000 voyageurs par heure, à l'heure de pointe du matin, qui se dirigent vers La Défense. Donc il faut peser à la fois les avantages et les inconvénients de cette proposition.

Juste pour finir là-dessus, Bois-Colombes n'était pas votre proposition, enfin celle que vous relayez au nom de votre collègue. Ceci dit, quand nous regardons la topographie et donc la géographie des gares, les gares encadrantes sont des gares pour lesquelles l'interconnexion est assez peu commode. Quand vous regardez par exemple la gare d'Asnières, elle est en haut d'un viaduc, à 6 m de haut, donc cela veut dire des correspondances très dégradées. Et nous savons très bien que la qualité de la correspondance est un élément essentiel pour l'attractivité de l'utilisation de cette correspondance. Or là, nous serions très probablement amenés, si nous étions en correspondance avec des gares en viaduc, à décaler la gare, parce que nous ne pouvons pas mettre de gares sous les piles d'un viaduc, et donc à faire des correspondances par la voie, puis à monter. Ce sont des choses qui sont un peu compliquées. Nous regardons Bois-Colombes, il se trouve que c'est à niveau, à peu près. Et nous allons faire les études qu'il convient dans la perspective, à la condition que la CPDP inscrive dans son rapport qu'il y a l'éventualité d'une connexion de la ligne J ici, et nous allons regarder ce que cela donne.

Henri WATISSEE : merci Monsieur BENSE. Monsieur ?

Sébastien MEURANT , Maire de Saint-Leu-la-Forêt : merci. Sébastien MEURANT, de Saint-Leu-la-Forêt. Je souscris bien évidemment, en tant que signataire de ce qui a été dit. Il est d'autant plus indispensable de relier le Val d'Oise avec les propositions qui ont été faites, car nous parlons de transport. Et il faut avoir une approche globale du transport, et nous ne pouvons pas ignorer la voiture. À Saint-Leu-la-Forêt, aujourd'hui en transports en commun, nous mettons plus de temps pour aller à gare du Nord, à Paris, qu'il y a 70 ans. Cela s'explique par plusieurs choses. Nous avons été, sur la vallée de Montmorency, et d'une manière générale sur le Val d'Oise, ignorés des progrès techniques sur les transports en commun, mis à part les RER. Et au départ, la SGP, je me suis dit en tant que citoyen français, c'est une très belle chose puisque c'est le retour des grands travaux, et il y avait des décennies que nous n'avions pas vu cela. Cela va améliorer les choses pour les habitants de la région Ile-de-France. Par contre, en tant que Vald'Oisien, catastrophe parce que, quand même, malgré tout, vous n'avez pas répondu, vous ne pouvez pas répondre aux inquiétudes concernant l'activité économique, notamment sur Cergy. Et d'autre part, si les transports publics ne se sont pas améliorés depuis des décennies, il faut un rattrapage fort pour le Val d'Oise.

Sur les transports en véhicule particulier, de la même façon, c'est de plus en plus difficile de travailler soit sur Cergy soit sur Paris ou La Défense. Et les personnes qui aujourd'hui partent travailler en voiture à La Défense, même si c'est essentiellement du transport collectif, le savent. Et les conditions de transport sont de plus en plus difficiles. Pourquoi ? Parce que

nous avons un étalement urbain, les gens habitent de plus en plus loin. Et que vont faire ces gens qui maintenant habitent dans l'Oise, voire même un peu plus loin, et qui vont travailler sur le nord de la région parisienne ? Ils ne prendront pas, demain, les transports en commun qui sont proposés puisqu'ils ne sont pas intégrés à ce réseau. D'une part, il y a un problème de rattrapage à faire sur les transports publics, mais également nous ne pouvons pas couper cela des réseaux de transports, de routes. Et nous sommes sur l'A15, la seule autoroute qui n'est pas branchée sur le périphérique. Sur l'A16, nous avons une autoroute qui ne se termine nulle part aujourd'hui. Et nous avons également la Francilienne : c'est le seul bout, à l'ouest, qui n'est pas bouclé. C'est effectivement la double peine.

Et de la même façon, pour réagir, il y a des taxes prévues, notamment sur les bureaux. Est-ce que ces taxes sur les bureaux, notamment de Cergy-Pontoise et ailleurs, vont financer des équipements qui ne se trouvent pas sur le territoire ? Donc, ne pas oublier les routes, avoir un rattrapage sur les transports publics, et également la question du financement. Allons-nous contribuer, alors que nous ne sommes que très peu. Il y a Roissy et l'est du Val d'Oise qui sont concernés, mais le reste, c'est incontestable de dire que nous ne sommes pas dedans.

Applaudissements

Henri WATISSEE : Monsieur BENSE ? Je sens un peu de frustration de la part des Vald'Oisiens.

Didier BENSE : de la part des habitants de la région de Sannois, effectivement. C'est le moins qu'on puisse dire.

Henri WATISSEE : ce n'est pas bien ce que j'ai dit ? C'est la nuance, c'est cela ?

Didier BENSE : sur la question des transports alternatifs au Grand Paris, la route et tout ce que vous avez cité, ce n'est clairement pas dans notre champ de compétence, donc je ne me prononcerai pas sur ce sujet. Si ce n'est que nous partageons effectivement le constat, qui est celui que nous avons fait dans notre introduction préliminaire. La mobilité augmente parce que le nombre d'habitants et d'emplois continue à augmenter malgré tout, et aujourd'hui les infrastructures doivent impérativement suivre donc il faut que nous frappions un certain coup en matière d'infrastructures. Ceci dit, l'enveloppe a été à peu près cadrée a priori autour de 22 milliards. Donc il faut choisir ce que nous faisons avec ces 22 milliards. C'est l'objet de la proposition que la SGP fait. Je rappelle que nous sommes aujourd'hui dans un processus un peu compliqué, avec un double débat avec les projets du plan de mobilisation. Je dirais deux choses à ce sujet-là. Un, nous ne pouvons pas imaginer qu'après tous ces débats publics qui engagent l'avenir sur transport en commun en Ile-de-France (je parle du Grand Paris, d'Arc Express, d'Éole, et bientôt de l'interconnexion sud qui va démarrer ces jours-ci pour un barreau TGV entre Massy, Orly et plus loin à l'est), il n'y ait pas une réflexion collective sur ce qu'il faut inscrire, non pas dans ces 22 milliards, mais dans ces 35 milliards, qui seront portés à la fois par la Région et par la Société du Grand Paris pour

faire le choix, le plus heureux possible j'ai envie de dire, au profit des Franciliens à l'horizon de la mise en service des tous ces projets.

Sur la partie fiscale, les mesures fiscales qui sont en cours de création aujourd'hui sont de 2 ordres (ou 3, selon le point de vue). Il y a une taxe sur les bureaux, parkings, locaux commerciaux, qui existe depuis fort longtemps et qui n'a pas été retouchée de 1989, donc il y a un sujet de réévaluation en particulier, avec un delta qui sera mis au profit de la SGP. Et il y a une taxe spéciale d'équipements qui est là, payée en partie par les entreprises et par l'ensemble des Franciliens.

Henri WATISSEE : bien. Attendez, si vous voulez parler, il faut un micro, Monsieur.

Sébastien MEURANT : une taxe payée par les entreprises, partout sur le territoire, y compris sur les entreprises et sur les bureaux du Val d'Oise. Donc nous ne serons pas reliés et en plus, nous allons payer pour les autres, quelque part.

Didier BENSE : sur les bureaux, donc c'est l'utilisation d'une taxe existante, qui est remise à jour. C'est une recette qui est partagée entre l'État et la Région, si j'ai bien compris. Et puis sur la taxe spéciale équipements, j'avoue que je n'en connais pas les modalités d'application très précises.

Henri WATISSEE : allez-y, Monsieur. Je donnerai la parole à Monsieur PATERNOTTE, après.

Luc STREHAIANO, Maire de Soisy-sous-Montmorency : merci. Quelques mots, Monsieur le Président, en ma qualité de Président de la communauté d'agglomération de la Vallée de Montmorency. Je suis Luc STREHAIANO, le Maire de Soisy.

Vous savez, la CAVAM, ce sont 8 communes, un peu plus de 110 000 habitants, et nous sommes la porte d'entrée sud-est sur la Vallée de Montmorency, lorsque nous venons de Paris et de Seine-Saint-Denis. Donc, nous avons bien sûr dès le début suivi avec beaucoup d'attention les projets de réseau de transport public de la Société du Grand Paris, parce que, vous l'avez bien perçu ce soir, notre territoire, ses habitants, souffrent d'une absence de transports et notamment de transports en rocade. Contrairement aux habitants de la bonne ville qui nous accueille ce soir, qui sont plutôt usagers de la ligne J vers Saint-Lazare, ceux de la CAVAM, pour l'essentiel, rejoignent leur lieu d'activité par les Transiliens de la ligne H, en direction de la gare du Nord. C'est pourquoi, nous insistons beaucoup, le tracé de l'arc nord du métro automatique du Grand Paris, autour du pôle structurant de Saint-Denis-Pleyel, est intéressant pour nos habitants. Vous l'avez dit tout à l'heure, nous pouvons rappeler les chiffres. 10 min entre la gare de Saint-Denis-Pleyel et La Défense-Grande Arche, 19 min pour aller de Saint-Denis à Roissy, en passant par Le Bourget et Gonesse. Ce sont des facilités de transports qui, incontestablement, sont un plus pour les habitants. Alors, nous n'oublions pas les habitants de Saint-Gratien, sinon ma collègue Jacqueline m'en voudrait, qui utilisent la ligne C du RER, et qui doivent bénéficier d'opportunités d'accès au métro automatique, à hauteur de la boucle de Gennevilliers, vers La Défense, et à Saint-Ouen, pour rejoindre la ligne 14, qu'il est à notre sens impératif de prolonger vers Rungis et Orly.

Cela explique pourquoi, quand nous regardons les 2 projets, nous préférons celui de la SGP, par rapport à celui du STIF avec Arc Express, puisque nous avons bien retenu et nous souhaitons que cette option n'en soit pas, mais soit un chemin obligatoire, de la desserte en gare de Saint-Denis-Pleyel pour les Transiliens de la ligne H. C'est une interconnexion, vous l'avez bien compris, qui est un plus très sensible et que certains n'ont pas peur de qualifier d'essentielle pour la Vallée de Montmorency. À l'inverse, lorsque nous voyons le projet Arc Express, la gare du Stade de France ne nous offre pas de possibilité d'accès. Pour nous, il n'y a pas photo entre les 2 propositions.

Mais au-delà des projets présentés par le Grand Paris, voyons un peu les difficultés auxquelles nous sommes confrontés, et les investissements complémentaires absolument nécessaires. Nous acceptons la logique défendue de desserte transversale, dans ces projets. Et il ne nous vient pas à l'idée de mettre en concurrence les pôles stratégiques de la gare de Saint-Denis-Pleyel, au regard des potentialités faibles du territoire de la CAVAM, à hauteur de la gare du Champ de courses d'Enghien-Soisy, sur la bonne commune dont j'ai la chance d'être le maire. C'est pourquoi nous défendons une logique qui nous semble responsable et de bon sens d'un maillage harmonieux et efficace de l'ensemble du territoire. Cela passe par un métro automatique, par un tram, par un tram-train, et par des bus à haut niveau de service. Le métro automatique, au cœur des pôles majeurs de développement du Nord francilien, Roissy, le triangle de Gonesse qu'il ne faut pas oublier, Le Bourget, Pleyel, La Défense, je crois que c'est une évidence : aujourd'hui, personne ne peut la nier. Un tram pour compléter ces radiales, et nous soutenons totalement les demandes de nos collègues et voisins du Parisis et de la Vallée pour, dans l'avenir, que le T2 soit prolongé au-delà du pont de Bezons, et que le T8 puisse assurer une liaison entre Epinay et Cergy-Pontoise. Un tram-train ensuite, c'est pour nous la rocade bordant petite et grande couronne sur les emprises de la grande ceinture. C'est une desserte essentielle offerte par le tram-train de la tangentielle nord, pour le territoire de la CAVAM, les gares d'Epinay-Villetaneuse, d'Epinay-sur-Seine et de Villetaneuse-Université. Elles offriront bientôt à nos habitants une première réponse au besoin de liaisons inter-banlieues. Enfin les bus à haut niveau de service en site propre, que nous appelons BHNS, là, il nous semble rationnel, raisonnable, légitime de défendre, et même d'exiger que dans les meilleurs délais, la mise en service de ce type de moyen de transport moderne, en site propre, sur les emprises réservées depuis des décennies par l'État pour la ville du Parisis, soit mis en œuvre. C'est un projet raisonnable, largement finançable quand nous regardons les sommes mises en jeu par ailleurs. Et il remplira une vocation de transport et de rabattement, garantira, ce qui nous fait grandement défaut, la fiabilité des horaires pour tous nos administrés, ainsi que pour ceux de nos territoires voisins, des communautés d'agglomération d'Argenteuil-Bezons, et de Val de France, dans leur mobilité est-ouest. Donc, nous sommes reconnaissants envers la Société du Grand Paris, mais aussi envers Monsieur Christian BLANC qui, dès l'origine, a bien voulu appréhender la logique de cette démarche et donner la traduction de cette demande dans le dossier du maître d'ouvrage et dans sa cartographie. C'est ce qu'il appelle le TCSP Bezons-Villepinte. Voilà, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, mes chers

collègues, en quelques mots brièvement résumés, parce que nous pourrions, bien sûr, en dire beaucoup plus, ce que nous avons collectivement défendu dans le cahier d'acteurs présenté par la communauté d'agglomération de la Vallée de Montmorency. Et voilà aussi pourquoi nous avons tout aussi favorablement répondu, à la demande de notre collègue Francis DELATTRE, pour produire un cahier d'acteurs qui illustre les positions défendues par la grande majorité des élus de notre Vallée de Montmorency et du Parisis. Vous voyez, malgré les apparences, je dis la même chose, mais je suis plus rond que Francis DELATTRE.

Applaudissements

Henri WATISSEE : merci Monsieur le Maire, pour cet appui complémentaire. Je pense que nous pouvons donner la parole à Monsieur PATERNOTTE, maintenant. S'il vous plaît, Monsieur PATERNOTTE.

Yannick PATERNOTTE : avec grand plaisir, Monsieur le Président. Je vais faire comme mon collègue Luc STREHAIANO, rester à demeure. Simplement vous remercie à nouveau d'avoir bien voulu accepter, et avec vous le Président de la Commission particulière du débat, cette réunion.

J'ai noté dans la présentation de Monsieur MASURE, tout au début de la soirée, 2 mots de présentation, qui étaient « un projet équilibré et cohérent ». Je voudrais dire que je ne partage pas ce point de vue. Je ne le partage pas. D'abord, c'est le deuxième grand débat public auquel je participe, après Creil-Roissy, avant celui qui va nous mobiliser sur le TGV Paris Rouen, puis ensuite, parallèlement, nous allons discuter du prolongement d'Éole, et nous avons discuté, il y a quelques années, d'un projet qui s'appelait CDG Express, qui est planté. Donc nous voyons que dans le paysage nous parlons beaucoup d'infrastructures en Ile-de-France. Comme le disait un intervenant, tout ne sort pas. Parfois, des projets deviennent caducs. Dans mon esprit, CDG Express, 6 milliards d'euros, partenariat public/privé, est planté, est nul et non avenu par le fait de la création du métro automatique du Grand Paris. Et je pense que c'est la première chose qu'il faudrait acter en termes de cohérence : enfin que la CPDP dise que les 6 milliards prévisionnels sur CDG Express devraient être réaffectés à d'autres projets, y compris par un partenariat public/privé. Je pense que ce serait un point important, parce que je ne vois pas comment nous pouvons réaliser 2 lignes de métro automatique pour aller à Roissy et faire une troisième ligne, qui s'appelle CDG Express et qui va faire perdre des capacités sur la ligne B, qui ne marche pas déjà. Donc premier point de cohérence.

Deuxième point, au fond, nous discutons d'un métro automatique qui s'ajoute à des infrastructures de différent niveau. Moi, j'ai fait un cahier d'acteurs dans lequel je rappelle le TGV. Parce que le TGV est quand même un réseau structurant qui va permettre de connecter toute la France, voire l'Europe, au projet francilien. Et ensuite, le deuxième niveau, c'est les TER, y compris, la SNCF l'a en projet, des TERGV qui utiliseront demain les gares d'interconnexion franciliennes sur l'interconnexion est. Demain, nous ferons du Roissy-Orly par l'interconnexion en passant par Marne-la-Vallée. Et ne pas évoquer

l'interconnexion ouest et l'arrivage de Paris-Rouen me paraît catastrophique. Francis DELATTRE l'a dit tout à l'heure, il faut absolument, puisque nous prolongeons Éole à Mantes, que le TGV normand passe par Cergy, il faut vraiment que le TGV picard, Londres-Paris par Amiens, passe par Cergy, et que nous mutualisons l'argent public. Demain, faire rêver les uns les autres en multipliant des dépenses, ce n'est pas cohérent, ce n'est pas raisonnable. En tout cas, cela n'est pas équilibré en matière de dépenses publiques.

Deuxième remarque que je voulais formuler. Aujourd'hui, le Val d'Oise, je l'ai écrit dans mon document, c'est un territoire qui a le moins d'emplois offerts par actif résidant. 0,72, 0,75, nous sommes les derniers de la classe maintenant, parce que la Seine-et-Marne nous a doublés. La Vallée de Montmorency, dans son entité urbaine, métropolitaine, 350 000 habitants, taux d'emplois 0,45. C'est-à-dire que tous les habitants, qui ont des niveaux de formation très variés, sont obligés de migrer pour trouver leur travail. C'est une réalité quotidienne.

Troisième remarque, nous sommes un département où, pour aller d'Ermont-Eaubonne, Sannois, à Saint-Lazare, que ce soit en train ou en voiture, nous passons 2 fois la Seine. Nous passons la boucle de Seine, et nous la traversons 2 fois. Imaginez un réseau du métro automatique qui ne soit pas en amont de cette traversée. C'est suicidaire, parce que Sannois a la particularité d'être au carrefour de l'A15 et 115. Tout ce qui vient de Picardie passe à Sannois, tout ce qui arrive de Normandie passe à Sannois et s'engouffre sur le viaduc de Gennevilliers qui, de 4 voies, arrive à 1 voie vers le périphérique. De 4 voies, nous allons à La Défense à 2 voies, en prenant l'A86, qui est le seul endroit, le seul segment qui reste à 2 voies. Est-ce que nous pouvons penser que demain, tous les Picards, tous les Normands, arriveront par des moyens ferrés pour attraper le métro automatique ? Bien sûr que non. Nous avons parlé d'interface ferroviaire, il faut des interfaces routières. Et si nous voulons éviter que tout le monde s'engouffre à nouveau sur le viaduc de Gennevilliers pour aller rejoindre une gare du métro automatique, qui à Pleyel, qui à Gennevilliers dans la boucle de Seine, tout le monde continuera à prendre la bagnole pour traverser le viaduc de Gennevilliers, et donc polluer toute la Vallée de Montmorency, Sannois et les communes avoisinantes. C'est inacceptable, parce que demain, nous voyons très bien, avec ces pôles de compétitivité et d'excellence, que l'attractivité va être au rendez-vous. Donc je pense qu'il faut raisonner global. La ligne J, puisque Sannois appartient à la ligne J, comme nos amis d'Herblay. Aujourd'hui, je prends le train pour aller à Saint-Lazare, et je prends ensuite le métro ligne 12, ligne 13, ligne 14. Franchement, quand vous arrivez, après Argenteuil, au stade et à Colombes, il n'y a plus de place. Les gens restent suer le quai avec une desserte de 10 min à l'heure de pointe. Comment imaginer que l'attractivité nouvelle induite par le métro automatique ne va pas faire exploser la desserte actuelle, si nous n'interceptons pas la ligne G avant la traversée de Seine ? Cela ne marchera pas. Cela ne marche déjà pas aujourd'hui, comment voulez-vous que cela marche demain ?

Donc je plaide pour une solution d'intelligence, qui est de switcher la ligne verte dans les Yvelines, celle qui actuellement, de Rueil va jusqu'à Saclay. Tout cela pour quoi ? Pour une

gare hypothétique à Versailles. Ce n'est pas raisonnable, je le dis au maître d'ouvrage. Ce barreau entre Rueil et Saclay n'a pas de fonctionnalité de métro. Nous voyons bien que c'est un TERGV dans son fonctionnement puisqu'il n'y a qu'une gare. Et donc si nous prévoyons une interconnexion ouest du TGV, la fonctionnalité sera effectivement réalisée par ce barreau. Donc, supprimez Rueil-Saclay, faites Nanterre-La Défense-Le Bourget en passant par la Vallée de Montmorency avant la boucle de Seine, avant l'entonnoir du viaduc, avant la surcharge de la ligne J, que nous trouvons au stade à Colombes. C'est vraiment le minimum syndical. Cela ne coûte pas plus cher, cela peut rapporter plus gros.

Ensuite, nous voyons que nous pouvons créer des gares de desserte intermédiaires, 1, 2, 3, 4, 5, plus ou moins. Ce sera au choix, comme vous l'avez dit tout à l'heure, des contrats de territoire des élus. Nous pouvons en faire moins. En tout cas, Sannois est demandeuse d'une gare, d'une interconnexion qui nous permet d'aller travailler plus facilement à La Défense, plus facilement, enfin, à Roissy. Nous sommes sous les approches aériennes et nous ne pouvons pas aller travailler à Roissy aujourd'hui. Nous ne pouvons pas nous y rendre, sauf à laisser changer à Paris. Sur l'interception, moi je partage ce qui a été dit tout à l'heure. Nous partageons beaucoup de choses, et d'ailleurs Christian BLANC avait fait un diner débat ici, il y a un an, où j'avais préconisé un certain nombre de choses. Il faut absolument qu'il y ait une gare d'interconnexion, d'Arc express ou du métro automatique, dans la boucle de Seine avec la ligne J. Si vous ne faites pas cela, vous nous amenez à Saint-Lazare. Tout à l'heure, Monsieur AUBRY vous a demandé si vous étiez venus en train, les uns les autres. Moi, quand je vais à Saint-Lazare et que je prends la ligne 14, je vous mets au défi de le faire à la mobilité du PMR. D'abord, pour rejoindre la ligne 14, vous avez un couloir infernal où il n'y a pas de tapis roulant. Vous avez, si vous n'êtes pas pressé, un certain temps de déplacement. Mais très franchement, expliquer aux gens de la Vallée de Montmorency qui empruntent la ligne J, que ce soit la boucle de Seine ou depuis Ermont, parfois en venant de Saint-Leu en s'échangeant à Ermont-Eaubonne, leur expliquer qu'en termes de développement durable, le progrès c'est d'aller changer de correspondance à Saint-Lazare, c'est vraiment se moquer du mode. C'est se moquer, et cela ne marchera pas. Parce que toutes les 10 minutes à l'heure de pointe, c'est aujourd'hui saturé. Quand, je le fais régulièrement avec d'autres, vous prenez le train le matin, à Colombes et au stade, les gens restent sur le quai. Et donc demain vous aurez encore plus de gens qui ne pourront pas prendre les transports en commun, qui ne pourront plus prendre la bagnole. C'est-à-dire que vous aurez fait la ségrégation sociale.

Voilà ce que je voulais dire très rapidement. Beaucoup a été dit. Franchement, j'ai vu tout à l'heure, Messieurs BENSE, et MASURE nous montrer les temps de transports, la tangentielle, etc. Ce qui compte dans un réseau, c'est sa cohérence, ses interfaces, le nombre de fois où nous changeons. Parce que psychologiquement, si vous avez un changement à faire, cela passe. Si vous en avez 2 ou 3, comme vous nous l'avez montré tout à l'heure de manière docte, cela ne passe pas. Les gens ne le font pas. Ce n'est pas attractif. En plus, sur la grande ceinture, vous savez très bien, et notre ami BONNEPART de la SNCF est là, que la fréquence qui est prévue sur la grande ceinture n'est pas du tout attractive, que personne ne prendra

cela pour rejoindre le métro automatique. Et donc, les temps annoncés sont, vraiment avec un coup de bol, si le tram-train vous attend sur le quai. Jamais ce ne sera le cas. Le métro automatique, vous l'avez dit, c'est 85 s, 1 min 30 s. Si vous n'avez pas un cadencement qui est homogène, avec 2 ruptures de charge, vous allez, non pas vous balader 40 min pour rejoindre les pôles d'emplois, mais au-delà d'une heure. C'est parfaitement inacceptable. Je vous le dis comme je le pense. Ce n'est pas du développement durable. En tout cas, pour reprendre un argument qui a été développé tout à l'heure, je ne trouve pas que ce soit respectueux du territoire. Franchement, je trouve que c'est assez irrespectueux que d'avoir une boucle qui s'interrompt. Donc moi je propose que vous proposiez, Monsieur le Président de la Commission du débat public, que nous annulions une boucle verte. À part faire plaisir à nos amis des Yvelines, moi je veux bien, mais ils auront d'autres options. Nous avons parlé d'Éole, du TGV Paris-Rouen qui s'arrête à Mantes. Je trouve qu'ils sont bien servis. Si, il s'arrêtera aujourd'hui, si nous ne changeons pas le cours des choses, à Mantes. C'est ce qui est prévu dans le projet, pour que les gens puissent prendre le RER, la ligne E, pour rejoindre La Défense. Moi, je plaide pour un changement du schéma TGV, mais ce sera pour un autre débat public. Et en attendant, je plaide pour que la boucle rouge, qui permettrait une gestion du métro non pas en cul-de-sac, en tiroir, mais en continu, en circulaire, puisse être retenue et que nous abandonnions le barreau vert entre Rueil et Saclay, parce que cela, franchement, c'est dépenser de l'argent pour pas grand-chose.

Applaudissements

Henri WATISSEE : je peux vous assurer que tous les arguments que vous avez développés seront bien consignés, en tant que Commission particulière, ce qui est tout à fait normal. Dans ce, y a-t-il des questions complémentaires dans la salle ? Et puis après je passe la parole au maître d'ouvrage. Mais dans le sens de Monsieur PARTERNOTTE, par rapport à ce projet intéressant qui vient d'être déployé ? Monsieur BENSE, que voulez-vous répondre à ce projet important, qui chamboule quand même pas mal les choses ?

Didier BENSE : je vais essayer de prendre les choses dans l'ordre où elles ont été dites. Nous avons d'abord évoqué le cas du CDG Express. C'est une liaison directe de Roissy à la gare de l'Est, dont la réalisation est prévue à travers un partenariat public/privé, suivi d'une concession, dont le coût, personnellement j'avais plutôt en tête 900 millions d'euros. Vous avez évoqué 6 milliards, mais 6 milliards, c'est Arc Express. Donc je pense que c'est plutôt 900 millions d'euros. C'est un projet qui est en discussion. Par rapport au Grand Paris, ce projet ne nous gêne pas. C'est plutôt l'inverse, plutôt CDG Express qui a l'air d'être gênée par le fait qu'il y aurait une ligne de métro automatique qui irait à la même destination. Il ne nous gêne pas parce que son principe de tarification et même son principe de desserte fait que nous n'adressons pas du tout le même type de client. Pour que le modèle CDG Express soit équilibré, il faut un billet qui est vendu au-delà de 10 €. Je ne vais pas afficher de prix, mais donc nous ne sommes pas du tout dans un transport quotidien de quelqu'un qui rejoint la plateforme aéroportuaire pour aller à son travail, ni même d'un Francilien qui veut simplement rejoindre le TGV ou l'aéroport pour prendre l'avion. Donc il n'y a pas de

concurrence de CDG Express vis-à-vis du Grand Paris. Le partenariat public/privé a ceci de particulier qu'il ne fait pas appel aux finances publiques. C'est bien le schéma qui était prévu, et donc je ne suis pas certain qu'annuler le CDG Express rende les collectivités, l'État, la SGP plus riches pour autant.

Sur les questions d'utilisation des infrastructures TGV pour faire autre chose que du TGV à l'échelle régionale, c'est une réflexion qui doit s'engager, qui est prévue spécifiquement dans la loi. Il faut regarder ces possibilités-là, mais là aussi, si j'ai bien compris, c'est malgré tout de l'investissement à réaliser le long des emprises, je crois que RFF sera mieux placé que moi pour l'évoquer, de façon à pouvoir faire rouler plus de trains que les TGV qui sont prévus d'y passer.

Vous avez évoqué aussi la question de l'interface routière. C'est quelque que nous regardons d'assez près parce que nous n'opposons pas l'utilisation de la voiture particulière à l'utilisation des transports en commun. Lorsque nous nous éloignons de l'hypercentre, il faut viser la complémentarité. Alors cela n'empêche pas d'avoir des voitures particulières vertueuses, qui polluent moins ou qui seront électriques à l'échéance de la fin de la décennie, voire de l'autopartage, voire des voitures en libre service, puisque tout cela se développe. Sur les communes où les gares du Grand Paris sont implantées, nous avons remarqué qu'il y a une dizaine de communes sur lesquelles sont prévues des implantations d'autolib. Donc, il faudra que nous regardions si les derniers kilomètres ne peuvent pas être effectués avec ce type de choses. Nous regardons, et cela se fait sur les gares les plus éloignées de l'hypercentre, la façon de mettre à disposition des capacités de stationnement pour les véhicules particuliers. Cela se regarde à Chelles, dans le coin de Roissy, Gonesse, Villepinte, du côté de Saint-Quentin, de Versailles-Matelots puisque le Maire de Versailles a été très précis sur cette question. Il souhaite plutôt effectuer les rabattements à Matelots qu'à Versailles-Chantiers. Donc cela se regarde sur un certain nombre de sujets, plutôt pas dans les gares qui sont installées dans les zones les plus denses.

Après, sur le fait qu'il faudrait ne pas faire Versailles-Rueil. Cela ne vous surprendra pas si nous ne sommes pas complètement d'accord avec cela. D'abord parce que la fonctionnalité de cette partie-là du réseau est quand même assez importante. Nous sommes là dans des trafics qui sont très largement justifiables d'un métro automatique. Nous sommes au-delà d'un flux de 10 000 voyageurs par heure, du fait de l'attractivité de la vitesse pour rejoindre l'ouest et ensuite le nord de la région capitale, à partir de l'arc sud qui fait Massy, plateau de Saclay, Versailles. Donc c'est quand même un bout de ligne qui a une utilité, même si avoir un tronçon de 12 km sans arrêt intermédiaire est quelque chose qui doit être regardé d'assez près. Mais globalement, vous l'avez dit, la proposition doit être cohérente dans son ensemble. Et ce qui fait la force de cette desserte-là, et du désenclavement du plateau de Saclay, c'est justement d'être connecté à la fois sur ce qui se passe autour de Versailles-Saint-Quentin, autour de La Défense, et sur les pôles de Massy, et donc de toute la partie nord de l'Essonne. Puisque là aussi, les Essonnais sont quand même assez concernés par cette liaison. Je crois qu'il ne faut pas opposer les besoins d'un territoire aux besoins d'un

autre territoire.

Et là, je veux bien en revenir au Val d'Oise. C'est vrai que notre proposition de rocade verte, puisque c'est d'elle qu'il s'agit, est intermédiaire entre la tangentielle nord et, grosso modo, le boulevard périphérique, pour faire simple. Laquelle tangentielle nord a, me semble-t-il, des qualités que vous évoquiez, à savoir ne pas traverser la Seine et offrir cette première possibilité de liaison en rocade. Il me semble me rappeler que les trafics qui étaient attendus alors, ceux qui justifient du mode tram-train, sont de l'ordre de 5 000 voyageurs par heure à l'heure de pointe de matin. Donc nous voyons que, sur notre ligne nous sommes dans du 15 000, dès que nous sommes à la tangentielle nord nous sommes dans du 5 000. Je peux vous le faire par pas de 5 km. Votre tracé, nous ne l'avons pas étudié très spécifiquement. Il a probablement une certaine puissance, sur la partie Argenteuil-Défense, puisque là il y a quand même des populations extrêmement nombreuses. Mais je pense que sur la partie la plus horizontale, nous allons avoir des trafics qui d'abord vont se faire au détriment de la tangentielle nord, puisque ces 2 infrastructures vont se regarder et avoir des zones d'influence assez proches, donc nous allons avoir des niveaux de trafic qui ne vont pas réussir à justifier l'investissement. Parce qu'à travers tout cela, pour justifier de ce mode de métro automatique, il faut effectivement être sur des niveaux de clientèle journalière à l'heure de pointe du matin qui sont quand même, dans les ordres de grandeur que je viens de citer, plutôt aux alentours de 10 000 voyageurs par heure. Voilà toute la problématique, et ce qui nous a effectivement amenés dans ce territoire, à nous intéresser plutôt à la partie intermédiaire entre la tangentielle nord et le boulevard périphérique, plutôt qu'à une partie supérieure.

Henri WATISSEE : merci Monsieur BENSE. C'est une réponse forcément un peu compliquée, parce qu'il est clair que vous n'avez pas pu étudier ce nouveau tracé en tant que tel. Mais il est clair aussi que cela méritera des réflexions plus approfondies. De toute façon, cela fera partie du compte rendu. Cela va de soi. D'autres questions dans la salle ? Madame ?

Jacqueline EUSTACHE-BRINIO, Maire de Saint-Gratien : oui, Jacqueline EUSTACHE, Maire de Saint-Gratien.

Je voulais revenir sur les propositions faites par notre collègue Yannick sur ce métro automatique, parce que j'avais cru comprendre, c'est peut-être en ma qualité de Vice-présidente chargée de l'habitat au sein de la CAVAM, que les gares du métro automatique du Grand Paris, via les contrats de développement territorial, avaient vocation à accueillir une densification forte pour lutter contre l'étalement urbain. Aujourd'hui, nous avons quelques problèmes sur cette éventuelle proposition. À Groslay, nous ne pouvons actuellement rien construire puisque Groslay est sous la zone C du PEB. Donc déjà, si nous devons densifier autour de Groslay, actuellement nous ne le pouvons pas. Je ne sais pas si à Sannois et Argenteuil, il y a une potentialité de densification forte autour des gares, puisqu'apparemment c'est concrètement écrit comme cela, autour des projets et de ces gares. Finalement, il reste Soisy, où nous avons un très beau champ de courses, mais je crois

qu'il n'est pas du tout question aujourd'hui de modifier l'utilisation autour de la gare de Soisy. Moi, la question est de savoir s'il y a une obligation de densification du territoire autour de ces gares. Est-ce que pour lutter contre cet étalement urbain, il y a cette obligation-là ? Je pense que dans nos territoires, il y a ces difficultés. Nous sommes tous attachés au développement harmonieux et à la valorisation de nos territoires. Nous avons déjà des villes très denses. Moi, je suis Maire d'une ville de Saint-Gratien qui a 21 000 habitants sur 274 ha, une des villes les plus denses. Je pense que les villes de l'agglomération, en tout cas, sont aussi très denses donc cela pose quand même cette question. C'est ce que je voulais apporter au débat, merci.

Applaudissements

Henri WATISSEE : nous tâcherons après d'avoir peut-être des questions, des réactions du public. C'est une question qui va dans le sens de Madame ou c'est différent ? Alors nous allons d'abord demander à Monsieur BENSE de répondre à Madame, sur la densification.

Didier BENSE : comme nous avons déjà eu l'occasion de la dire, la loi du Grand Paris, ce n'est pas que l'infrastructure de transports. Elle essaie d'adresser un certain nombre de problématiques en matière de développement territorial, et elle fixe en particulier un objectif de création de logements. Je cite le chiffre, 70 000 logements par an en régime de croisière. Bon, nous ne nous rendons peut-être pas compte, c'est un objectif extrêmement ambitieux. Nous sommes plutôt, ces dernières années, sur 35, 40 000, 45 000 les très bonnes années, de créations de logements par an. Le résultat de tout cela, c'est que nous commençons à aller vers une sorte de pénurie de logements, avec très peu de logements vacants, des gens qui se cristallisent dans leur logement parce qu'il n'y a plus de mobilité, et nous sommes, là aussi, comme dans la problématique de transports, dans une région Ile—de-France qui est en train de souffrir sur le plan du logement. Donc il faut essayer de redonner un peu d'air.

Alors il y a des outils pour cela, qui sont les outils habituels, et notamment le financement des logements sociaux, mais il y a aussi un outil particulier dans la loi, qui est le contrat de développement territorial. Ce contrat, finalement, c'est un nouvel outil d'urbanisme, qui ne semble pas obligatoire (il faudra reprendre les décrets), à la lecture de la loi, qu'il soit totalement lié à l'existence ou non d'une gare du Grand Paris. C'est un nouvel outil qui peut être à disposition, et il me semble même que nous avons parlé de l'utilisation de cet outil dans des territoires où le métro du Grand Paris ne passerait pas. Et ce contrat de développement territorial, qui doit être discuté avec le Préfet de région, fixe les grands objectifs en matière de développement. Évidemment, le Préfet de région va être en charge d'appliquer la loi, et va chercher à vérifier que l'objectif de création de logements peut être atteint au niveau régional. Il va chercher à vérifier aussi que l'objectif de mixité, qui relève d'une autre loi, comme vous le savez, est également atteint à travers ces aménagements. Mais, ce sont bien les élus locaux qui sont bien cosignataires, donc c'est une démarche volontaire. S'il n'y a pas de contrat de développement territorial là où il y aurait une gare du

Grand Paris, il y a une mesure qui a été rajoutée dans la loi. Cela n'a pas été fait à la demande de la Société du Grand Paris, mais au dernier moment en Commission mixte paritaire, si j'ai bien compris. Cela dit que dans ce cas-là, si la commune et l'État ne se sont pas mis d'accord sur un développement, alors la SGP, dans un rayon de 400 m autour des gares, peut intervenir en tant qu'aménageuse. Cela me semble être quelque chose comme une arme de non-emploi. C'est un peu l'arme nucléaire, que nous essayons de ne pas utiliser, parce que je ne vois pas une Société du Grand Paris, établissement public, contraindre de force le développement d'une commune ou d'une collectivité de communes. Les choses ne se passent pas tout à fait de cette façon. Voilà, il y a une démarche volontariste des territoires pour s'inscrire dans les objectifs de la loi du Grand Paris, qui sont développement, développement économique, mixité sociale et création de logements.

Henri WATISSEE : merci Monsieur BENSE. Vous êtes élu, Monsieur, ou pas ? Non, alors allez-y. Oui, j'aimerais bien avoir une question du public, si c'est possible.

Benoît GOUIN, Habitant d'Enghien-les-Bains : Benoît GOUIN, j'habite Enghien-les-Bains. Donc je voulais dire que je voulais venir en vélo ce soir, mais malheureusement j'ai crevé en rentrant du travail. Donc j'ai pris la voiture, personne n'est parfait.

Par rapport aux 20 milliards d'euros que nous pensons engager pour cette infrastructure de réseau de transport public du Grand Paris, je me pose 3 questions. La première, c'est qu'elle est la durée de vie d'une telle infrastructure ? La deuxième, quel est le besoin en mobilité quotidienne de tous les Franciliens, en prenant en compte la hausse du coût de l'énergie ? Sans être des verts, ni des bleus, ni des rouges, c'est juste que nous savons très bien qu'il faudra prendre en compte cet élément. Et la troisième question est toute simple. Est-ce qu'il y a adéquation entre le besoin et l'offre du réseau de transport public du Grand Paris ?

Maintenant, je vais prendre un cas concret, qui est le mien. Comme je vous le disais, je vais travailler en vélo tous les jours, parce que j'ai la chance d'habiter à moins de 6 km de mon lieu de travail. Mon besoin est tout simple. Sur un kilomètre de mon trajet, je me retrouve au milieu des voitures, sur l'avenue Gallieni à Epinay, pour ne rien vous cacher, où c'est vrai que je risque un accident assez régulièrement. Il y a beaucoup de gens qui sont dans le même cas que moi en Ile-de-France. Mon besoin est simplement d'avoir une piste cyclable sécurisée sur un kilomètre. Voilà, c'est tout.

Applaudissements

Henri WATISSEE : merci, Monsieur, pour ces questions à la fois à long terme, sur la durée de vie et sur le court terme. Il y a 3 questions, j'ai bien compris. Monsieur BENSE

Didier BENSE : sur la durée de vie, il y a plusieurs composantes dans le système. D'abord, nous achetons des terrains, pour la vie, donc ils seront affectés à l'usage du transport public. Ensuite, nous construisons des infrastructures lourdes. Là, nous jouons sur des siècles. Les tunnels du métro de Paris, c'est 1900 à leur mise en service. Ils sont encore là pour pas mal de temps. Après, il y a du consommable, en particulier les trains, dont nous estimons que la

durée de vie est autour de 35, 40 ans. Nous avons des trains aujourd'hui, qui roulent et qui en ont un peu plus. Je précédais un peu la bronca, mais c'est autour de 40 ans de durée de vie. Quant au système, il faut faire des renouvellements de temps en temps, pendant la durée d'utilisation.

Sur la mobilité quotidienne, nous pouvons toujours citer des chiffres. Un Francilien effectue 3,5 déplacements par jour. C'est quelque chose d'assez stable. Donc il y a une enquête transports tous les 10 ans. Il y en a une qui va se réaliser, là, entre 2010 et 2011, très massive, qui donne énormément de renseignements. 3,5 déplacements quotidiens, tous modes confondus, à pied, en voiture, avec des changements de modes, etc. Mais c'est quelque part indépendant du coût de l'énergie, c'est un besoin. Alors si l'essence coûte de plus en plus cher, il y a un moment où nous allons commencer à nous poser la question de chercher un mode alternatif. Le vélo, les transports en commun, la marche à pieds si nous avons la chance de ne pas être trop loin, mais de toute façon nous nous déplacerons, parce que le besoin de la population va évoluer probablement, mais de façon relativement lente. Il y a un moment où il s'infléchira probablement, puisque la population vieillissant, je pense que les personnes très âgées seront plus nombreuses, mais se déplaceront un peu moins.

Alors sommes-nous en adéquation avec ces besoins ? Vous l'avez dit ce soir, j'ai envie de dire malheureusement. Le Métro Grand Paris, tel qu'il est proposé, c'est un exercice dans une enveloppe déjà relativement considérable, 22 milliards d'euros de valeur moyenne, mais à lui seul il ne résout pas l'ensemble des problèmes de transports de l'Ile-de-France, ni en 2020 ni aujourd'hui. Il y a tout ce qui se passe dans le plan de mobilisation et puis il y a tout ce que nous ne pourrons pas faire, ni dans le plan de mobilisation, ni dans le projet Métro Grand Paris ou ce qu'il en restera après le débat public et après les discussions avec le projet Arc Express. Donc il faut de la créativité, il faut réfléchir et faire des propositions et il faut porter au débat toutes les idées qui sont bonnes à faire pour améliorer la mobilité dans un secteur, dans un territoire dont vous êtes les meilleurs connaisseurs, très clairement.

François DELCOMBRE, Conseiller municipal de Soisy-sous-Montmorency : bonsoir, François DELCOMBRE, Conseiller municipal de Soisy-sous-Montmorency. Juste une petite question basique concernant le financement.

Tout à l'heure, vous avez évoqué les 4 milliards qui seraient apportés en dotation par l'État, et qu'ensuite, vers 2017, 2018, il y aurait des recettes du financement qui seraient apportées par les recettes d'exploitation. Donc cela veut dire, si je comprends bien, que je ne pourrai pas utiliser ce transport avec ma carte intégrale actuelle. Cela veut dire que pour prendre les transports normaux, il faudra que je prenne ma carte intégrale, et quand je voudrai prendre une correspondance pour prendre ce réseau Grand Paris, il faudra que je paie en plus ? Merci.

Didier BENSE : excusez-moi, effectivement je me suis assez mal expliqué, je n'ai pas utilisé le bon vocabulaire. Premièrement, la SGP n'est pas en charge de fixer les tarifs. Cette installation, nous l'avons dit dans notre présentation, in fine, est remise pour être exploitée

au STIF, qui désignera l'exploitant, logiquement après un appel d'offres européen parce que maintenant c'est une réglementation européenne qui est en vigueur sur notre territoire. Ceci dit, la recommandation que nous avons, et je crois que tout le monde a à peu près les mêmes idées, c'est qu'il faut impérativement qu'un réseau de cette nature soit intégré dans le système tarifaire en vigueur. C'est-à-dire que quand vous avez votre pass Navigo, vous n'avez pas à vous demander si vous continuez à prendre une ligne qui rentre dans Paris ou si vous prenez la rocade. Sinon, les effets de désaturation que nous avons montrés ce marcheraient pas. Les gens qui optimisent leur budget continueront à passer par le centre de Paris pour faire du banlieue/banlieue. Donc il faut que ce soit intégré, et donc les recettes dont je parlais n'étaient pas celles-là. Elles sont ce que nous appelons une redevance d'usage. Nous avons des emprunts à rembourser et il est logique qu'il y ait une redevance d'usage versée par l'exploitant, dans le cadre de ses coûts de fonctionnement.

Henri WATISSEE : prenez le micro, Monsieur.

François DELCOMBRE : si je comprends bien, cela veut dire que le déficit d'exploitation qu'il va y avoir sur ces lignes, parce que sur toutes ces lignes il y a du déficit, va être pris en charge par le STIF. Alors que le STIF a déjà actuellement un mal fou à financer tout ce qu'il doit financer, les nouvelles lignes et le renouvellement du matériel. D'une part nous faisons un investissement, mais après le fonctionnement, nous le donnons à quelqu'un d'autre. C'est bizarre.

Didier BENSE : le STIF va faire une très bonne affaire, je suis d'accord avec vous. Ils vont effectivement payer une redevance qui est très loin de représenter le coût de l'infrastructure. À partir de maintenant, toutes les infrastructures qu'il réalise, mettons qu'elle s'appelle Arc Express, il faudra bien qu'il les amortisse. Ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Aujourd'hui, les infrastructures sont amorties chez RFF, SNCF, RATP. Pour un réseau comme Arc Express, c'est amorti dans les comptes du STIF. La redevance que nous demanderons sera très loin de couvrir ce que représenterait l'amortissement. Il se fera dans les comptes de la Société du Grand Paris. C'est un peu technique. Cette redevance, aujourd'hui, je suis incapable d'en fixer le montant. Le texte de loi donner la procédure de fixation. Mais ce sera une très bonne affaire.

Henri WATISSEE : c'est clair, Monsieur, cette réponse ? Moi, si j'ai bien compris ce qu'expliquait Monsieur BENSE, c'est donc que les amortissements ne sont pas intégrés dans les déficits du STIF, donc il n'y a pas de raison que l'exploitation du Grand Paris augmente le déficit du STIF. Dont acte. C'est cela, Monsieur BENSE, je ne me suis pas trompé ? J'ai traduit ?

Didier BENSE : oui, enfin en l'occurrence nous parlons d'exploitation.

Henri WATISSEE : nous sommes bien d'accord. Monsieur, vous leviez le bras depuis un moment. Allez-y, Monsieur.

Dominique AUBRY : donc, toujours Dominique AUBRY. Je vais essayer d'être un peu moins

trivial que tout à l'heure.

Henri WATISSEE : il me semblait bien. Je n'ai pas mis mes lunettes, je ne vous ai pas vu.

Dominique AUBRY : désolé. Je vais essayer d'être un peu moins trivial que tout à l'heure. Déjà, je voulais dire à Monsieur BENSE qu'en tant que citoyen, son projet je le trouve très intéressant et je le comprends. C'est vrai qu'en tant qu'habitant et chef d'entreprise sur le Val d'Oise, je suis un peu plus inquiet, parce que ce que je comprends de cette soirée, c'est que, en gros, si nous continuons sur ce qui est prévu, nous allons partir pour des travaux pour 15 ans, qui vont être livrés dans 15 ans. Je pense qu'il ne va rien se passer dans le val d'Oise d'ici 20 ans ou 25 ans. Je ne sais pas.

Applaudissements

C'est ce que je ressens. Il ne va pas se passer grand-chose pendant 10 ans. Il va peut-être falloir attendre 20 ans pour qu'il se passe quelque chose. Comment ?

Joëlle FODOR ESKENAZI : excusez-moi, je pensais que vous m'entendiez. Je disais que la SNCF a expliqué ce qu'ils allaient faire d'ici là pour améliorer les conditions de transport. Donc il ne faut pas quand même attendre le Grand Paris.

Dominique AUBRY : oui, il ne va pas se passer grand-chose.

Joëlle FODOR ESKENAZI : je ne sais pas, mais ce n'est pas ce qui a été dit quand même.

Dominique AUBRY : en tout cas, moi, par contre, ce que je voulais dire, c'est ce qui m'a surpris. C'est quand j'ai entendu, tout à l'heure, les élus dire qu'ils n'avaient quasiment pas été consultés. J'arrive à le comprendre dans le sens où je suppose que chacun doit essayer de tirer la couverture à lui, et cela ne doit pas être facile à gérer, mais par contre je me demande qui décide sur un projet comme celui-ci, qui va arbitrer, par exemple tel tracé plutôt qu'un autre. Je me demande qui décide de ces choses-là.

Henri WATISSEE : écoutez, je réponds en premier, Monsieur. Moi, je crois savoir quand même que Monsieur Christian BLANC, quand il était secrétaire d'État, a rencontré énormément de collectivités locales. On dit qu'il n'a pas beaucoup communiqué. Ce n'est pas moi qui peux en juger. Depuis son départ en tout cas, je sais aussi que le nouveau directoire a rencontré pratiquement tous les maires concernés par le tracé.

Applaudissements

Attendez. Mais je voudrais vous dire en plus, qu'au-delà de cela, pourquoi faisons-nous une réunion à Sannois ? Si nous sommes là ce soir, nous, Commission particulière, ce n'est pas pour décider un tracé, c'est pour écouter tout ce que vous avez dit. Et Dieu sait que nous avons écouté, en laissant parler un certain nombre d'élus un certain nombre de minutes. Oui, je crois qu'il faut être clair, quand même. Nous sommes là pour cela, mais je crois, pour la Société du Grand Paris, que si nous laissons dire, et je ne peux pas le laisser dire, même

moi en tant que CPDO, que les collectivités territoriales n'ont pas été visitées. Maintenant, je crois savoir qu'il y a 1281 communes dans l'Île-de-France, je pense effectivement qu'elles n'ont pas toutes été vues. 1281, c'est bien le nombre, Monsieur BENSE ?

Didier BENSE : je crois que c'est plus. Sur les maires, nous avons rencontré tous ceux concernés par les gares, plus tous les autres, à leur demande. Et il y en a dans la salle un certain nombre que nous avons déjà vus, récemment. Il est bon de rappeler que Monsieur BLANC a fait quand même énormément de consultations. Mais c'est vrai qu'après il faut prendre quelques décisions.

Sur le regret que vous avez de dire que vous ne pouvez pas attendre tout ce temps-là, c'est vrai. Nous sommes en train de discuter aujourd'hui des bons projets qu'il faut lancer pour que l'Île-de-France dispose d'une nouvelle infrastructure structurante à la fin de la décennie. C'est toujours comme cela que cela se passe. Les projets qui vont vous être livrés en 2012, 2014, sont des projets sur lesquels nous travaillons depuis 8 à 10 ans. C'est malheureusement le temps ferroviaire. Donc c'est pour cela qu'il est impératif de ne pas attendre d'avoir modernisé. À quel moment d'ailleurs aurons-nous estimé que nous aurons suffisamment modernisé le réseau existant ? Il faut livrer les 2 opérations en parallèle.

Sur la question de la procédure d'arbitrage, nous relevons, à travers la loi du 3 juin, d'un dispositif finalement plus contraignant, et peut-être plus transparent qu'un maître d'ouvrage lambda vis-à-vis de la loi sur le débat public. Donc, la CPDP remettra un rapport de synthèse, où ils auront noté toutes les suggestions, les manques, tout ce qui sera entré dans ce réseau, le 31 mars. Le 31 mai, la SGP doit fournir un rapport argumenté et rendu public sur ses propositions en matière de tracé et de gares définitifs. La SGP est une société (je suis membre du directoire) qui dispose d'un Conseil de surveillance. C'est 21 membres : 11 hauts fonctionnaires, pour faire simple, 1 maire qui est Monsieur SANTINI, et 9 grands élus, Monsieur HUCHON, Monsieur ARNAL, les présidents de conseils généraux. Donc tout ceci se passe quand même sous le regard éclairé et informé des présidents de conseils généraux. Donc nous voyons bien que la décision ne peut pas être une décision à l'emporte-pièce, uniquement par les représentants de l'État qui sont de hauts fonctionnaires venant des différents ministères. Nous, nous sommes très clairement pour aller plus loin dans les principes, entrer dans ce débat, comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire, en disant qu'il faudra à l'issue qu'il y ait une discussion et que nous convergions sur un projet de synthèse (je ne sais pas si c'est le bon mot), sur un projet suffisamment partagé entre la Région et l'État pour pouvoir être mis en œuvre rapidement. Parce que si le projet n'est pas partagé, nous allons rentrer dans une guerre de tranchées, tout le monde va perdre du temps et ce sont les Franciliens qui en pâtiront à la fin. Donc c'est cela la démarche que nous proposons, et aujourd'hui les outils sont en place pour arriver à ce processus. Je rajouterais que le Président du Conseil de surveillance sera auditionné par les commissions compétentes des 2 Assemblées pour présenter les choix que propose la Société du Grand Paris. Et je rajouterais enfin que ce tracé et ces gares seront repris dans un décret publié par le Conseil d'État et donc il est impératif d'être très solide dans l'argumentation. Puisque le Conseil d'État va

prendre la loi, va prendre le dossier initial du maître d'ouvrage, va prendre le rapport de la Commission du débat public, et va vérifier que les arguments sont apportés en bonne et due forme vis-à-vis de tel ou tel choix, puisque de façon certaine, le Conseil d'État ne se contentera pas d'enregistrer la proposition. La SGP doit, son Conseil de surveillance doit proposer le 31 mai. Après, tout cela se passe au mois de juin.

Henri WATISSEE : septembre je crois.

Didier BENSE : la loi ne donne pas de délais pour publier le décret, effectivement. Il y a un temps de fabrication, mais parfois il n'y a pas de décret, quand ce n'est pas conforme.

Henri WATISSEE : je voudrais donner la parole à quelqu'un qui n'a pas parlé encore. Madame ?

Odette DUBUS, Habitante de Sannois : bonsoir, je suis Mademoiselle DUBUS, j'habite Sannois. Je suis Sannoisienne de naissance, depuis plusieurs générations.

Je voudrais savoir, vous avez vaguement parlé dans la présentation, par rapport aux accessibilités pour les handicapés. Mais que faites-vous ? Parce que ce n'est pas le tout d'arriver dans une gare, il faut pouvoir en sortir. Comme Monsieur PATERNOTTE vous a expliqué, pour un petit trajet où il faut changer 3 ou 4 fois, comment font les handicapés ? Ils mettent une journée entière pour s'y rendre ?

Henri WATISSEE : Monsieur BENSE.

Denis MASURE : vous faites écho au propos que j'ai tenu dans la présentation initiale, ce soir. Sur les questions d'accessibilité, de toute manière, la loi de 2005 sur l'égalité des chances (je ne sais plus sa dénomination exacte) cadre bien aujourd'hui ces questions. Le Métro Grand Paris répondra à tous les critères d'accessibilité entre l'espace urbain, les salles des billets, de validation, les quais et l'accès aux quais, parce que le métro automatique, comme la ligne 14 à Paris, propose une accessibilité intégrale pour toutes les formes de handicaps, et notamment le handicap moteur.

Henri WATISSEE : prenez le micro, Madame, s'il vous plaît.

Odette DUBUS : moi je prends le train uniquement pour aller en cure thermique. Il faut qu'on m'emmène à Paris, parce que plusieurs trajets, avec les cannes anglaises, je ne peux pas porter de valise. Et sur les trains de grande ligne, il y a le service pour personne handicapée, chose qu'il n'y a pas en région parisienne. Alors comment nous nous y rendons ? Nous jonglons avec nos bagages ?

Didier BENSE : sur les installations nouvelles, nous sommes totalement accessibles et avec un projet de Grand Paris de gares relativement dimensionnées. Ce qui fait que nous n'aurons normalement pas trop de problèmes. Sur les installations existantes, qui est-ce que vous évoquez, Madame, les réseaux, lorsqu'ils ont été construits, ne répondaient pas à cette exigence d'aujourd'hui. Donc il y a là aussi un besoin de rattrapage et de modernisation. Ce

n'est pas la responsabilité de la SGP, c'est celle de la Région et du STIF. Je rajouterais que dans le plan de mobilisation, qui est cofinancé par l'État à hauteur de 30 %, il y a une ligne sur l'accessibilité des réseaux, qui pèsent quand même 2 milliards. Donc, petit à petit, les gares du réseau deviennent accessibles. Mais j'en reviens à une des premières interventions, c'est très long, parce qu'il s'agit d'intervenir sur des gares en exploitation, avec des travaux très fins. C'est de la couture qu'il faut faire, pour amener les ascenseurs sur les quais, parfois il faut faire des quais plus larges parce que cela ne passe pas. Donc c'est quelque d'extrêmement coûteux et long. Mais il est clair que les réseaux existants doivent être mis en accessibilité, de façon généralisée pour ce qui concerne la banlieue en tout cas.

Henri WATISSEE : merci Monsieur BENSE, je constate qu'il est 23 h. Nous allons peut-être prendre encore 1 ou 2 questions. Je voudrais dire à ceux qui n'auront pas pu poser des questions et qui le souhaitent qu'ils peuvent toujours le faire par internet, sur notre site. Le maître d'ouvrage répondra dans les jours suivants. Mademoiselle, vous avez quelqu'un à côté de vous ? Ce monsieur a déjà parlé.

Éric DELANNE, Élu municipal à Sannois - employé RATP sur la ligne 13 - section nord : bonsoir, je suis Monsieur DELANNE, je suis élu municipal à Sannois. Et j'ai une autre casquette, je travaille à la RATP, sur la ligne 13, la très bonne ligne 13. Et donc, quand je vois votre projet, je constate que beaucoup d'interconnexions se font dans des stations de la ligne 13. Je prends Saint-Denis-Pleyel, il y a Asnières-les Agnettes, notamment, puis Saint-Lazare, qui est pratiquement la gare principale en région parisienne. Donc, ce dont j'ai peur, c'est que plutôt que de désengorger la ligne 13 dans Paris, cela ne l'engorge encore un peu plus, et que cela n'assure encore une insécurité maximum pour les voyageurs. Voilà, je voudrais savoir ce que vous en pensez.

Applaudissements

Henri WATISSEE : nous avons beaucoup entendu parler de la saturation de la ligne 13, donc c'est une question importante que vous posez, Monsieur, c'est le moins qu'on puisse dire.

Didier BENSE : oui, nous avons effectivement beaucoup de points de connexion avec la ligne 13. Nous pouvons rajouter Châtillon-Montrouge au sud, Mairie de Saint-Ouen. Donc l'effet global de tout cela est un déchargement de la ligne 13 extrêmement important. Nous avons cité les chiffres, à l'heure de point du matin, sur le tronç commun, cela fera à peu près 30 % de fréquentation en moins, par rapport à une situation où il n'y aurait pas le Métro Grand Paris. Cela renvoie à l'intérêt du projet de prolongement de ma ligne 14, tel qu'il a été présenté il y a une dizaine de mois maintenant, dans le cadre du projet de désaturation de la ligne 13. C'est très illustratif de ce que nous disions. Pour faire du banlieue/banlieue, la fourche de la ligne 13 est là-haut, nous passons par Saint-Lazare sur la ligne 13. Si vous avez une ligne 14 qui rejoint les 2 branches, vous allez utiliser préférentiellement cela, parce que vous gagnez du temps et du confort. Vous voyez un phénomène de déchargement assez général des lignes de métro, grâce au réseau Grand Paris. Quand c'est en vert, plus c'est large, plus nous déchargeons l'infrastructure en question.

Henri WATISSEE : merci. Encore une ? Alors, le monsieur qui n'a pas parlé.

Benoît ROGEON : merci. Oui, ce n'est effectivement pas la même personne. J'étais déjà intervenu à Cergy, exactement. Et je n'avais pas eu la réponse à une de mes questions. Et la situation ayant évolué depuis la dernière fois que nous nous sommes vus, je voudrais reposer la même question que celle que j'avais posée à Cergy.

Mes deux questions portaient sur le financement du projet. La première, à laquelle je n'avais pas eu de réponse, était le coût d'exploitation de l'infrastructure. Aujourd'hui, on nous dit que ce sera la STIF qui verra comment il répartit les coûts d'exploitation à sa convenance. Mais les payeurs ne sont pas illimités. Il y a les collectivités territoriales, dont aujourd'hui nous connaissons la situation financière et les marges de manœuvre, et il y a les usagers. Moi, ce que j'aimerais bien, c'est qu'on nous donne un ordre d'idées de l'exploitation de ces 3 lignes de super métro, et puis après, nous nous chargerons de voir quelle pourrait être la répartition entre les collectivités et les diviser entre le nombre d'usagers, pour nous faire une petite idée de ce que cela va peser dans le portefeuille de la ménagère, une fois que cette installation sera transférée au STIF. C'était la première question.

Et la deuxième sur le financement de l'infrastructure. Dans la mesure où le Conseil d'État a retoqué, à juste titre d'ailleurs, le SDRIF, puisqu'au vu de la loi, la compétence du schéma directeur des transports a été retransférée à l'État, ce n'est, du coup, plus une compétence de la Région. Alors, nous pouvons débattre du déni de décentralisation, mais je ne pense pas que cela soit l'objet ce soir. Mais du coup, sur les autres projets qui étaient prévus par le SDRIF, notamment dans le cadre du plan de mobilisation des transports, qu'en advient-il, vu qu'il semblerait que ce soit de la compétence, à présent, de la SGP, et notamment des financements ? Alors peut-être qu'au lieu de poser la question à la SNCF, comme vous avez fait la dernière fois, vous pourriez poser la question aux nombreux parlementaires qui sont parmi nous ce soir ?

Henri WATISSEE : coûts d'exploitation.

Didier BENSE : les coûts d'exploitation, il est trop tôt pour en parler, pour plusieurs raisons. D'abord les schémas sont en cours de définition. Deuxièmement, le service ce n'est pas la Société du Grand Paris qui va le définir. Sur ces lignes, y aura-t-il du cadencement, quelle sera la fréquence en creux, quel seront les horaires d'ouverture ? Tout cela, ce sont des questions qui font varier très sensiblement les coûts d'exploitation. Ce que nous pouvons dire aujourd'hui, c'est que nous avons évidemment regardé. Les chiffres que cite le STIF, soit par oral soit par écrit, me semblent très exagérés par rapport à ce que nous serons capables de faire.

Après, pour couvrir ces coûts d'exploitation, je rappelle qu'il y a 3 sources. Il y en a une qui est revendiquée aujourd'hui par la Région, c'est l'augmentation du versement transports, qui est fournie par les entreprises. Donc d'ici la livraison du réseau de transports, nous avons le temps d'y penser. Il y a la masse tarifaire. Je parle de la masse tarifaire, c'est-à-dire

l'ensemble des recettes fournies par les usagers au guichet, ou à travers leur abonnement. Dans la masse tarifaire, il y a 2 paramètres. Il y a le nombre de nouveaux clients que l'infrastructure va amener et nous sommes quand même sur une infrastructure qui fait 10 à 15 % de report modal. C'est une fourchette qui peut paraître assez large, mais les prévisions à une échéance de 2035 sont un peu difficiles. 10 à 15 % du trafic sur le Grand Paris, ce seront des gens qui auront abandonné la voiture. C'est autant de moins sur les routes. C'est très important pour un réseau de transports. Un tramway, c'est moins de 1 % aujourd'hui, c'est totalement marginal. Donc c'est quand même un impact assez important. Cela fera de la masse tarifaire, et le deuxième levier de la masse tarifaire est effectivement le prix de l'abonnement et celui du ticket. Il faudra se poser la question, mais encore une fois la SGP n'est pas en responsabilité, de savoir si quand le service augmente, nous pouvons demander à l'utilisateur de payer une partie de cette augmentation du service. La troisième source, ce sont les collectivités locales et territoriales qui abondent le STIF pour qu'il ne soit pas en déficit, parce qu'il ne peut pas se le permettre.

Henri WATISSEE : c'est un schéma classique de financement de transports publics. Je vous invite à venir le 5 janvier à la réunion thématique sur le coût et le financement. Je pense que vous aurez réponse à d'autres questions là-dessus, Monsieur. Peut-être une dernière question, pour terminer cette soirée ? Madame ? Ce sera la dernière.

Laurie DODIN, Maire adjointe de Franconville : oui, merci. Laurie DODIN de Franconville. Je voulais savoir, parce que la SNCF propose un projet de rocade, dans combien de temps il est réalisable et quel en serait le coût.

Henri WATISSEE : Monsieur ? Est-ce que la personne de RFF, Monsieur LECONTE, est là ?

Roland BONNEPART : s'il s'agit du projet de tangentielle nord que j'ai évoqué tout à l'heure, j'ai donné l'échéance qui est de 2016, 2017. En ce qui concerne le montant global, si le collègue de RFF peut le dire ? Vous avez le chiffre en tête ?

Henri WATISSEE : je ne vous avais pas repéré, Monsieur, excusez-moi.

Manuel LECONTE, Représentant de RFF : Manuel LECONTE, de RFF. Excusez-moi, je n'ai pas entendu la question, mais pour la tangentielle nord, le premier tronçon — cela me permettra de compléter un peu ce qui a été dit tout à l'heure — entre Epinay et Le Bourget, les marchés de travaux sont lancés, et les travaux commencent actuellement. Et cette portion doit être mise en service à la fin 2014. Par contre, les 2 prolongements de chaque côté de ce tronçon central, l'un qui va entre Le Bourget et Noisy et l'autre entre Epinay et Sartrouville, qui est plutôt celui qui vous intéresse ici, en sont au stade de l'avant-projet, et le financement de ces prolongements n'est pas bouclé actuellement. La date de mise en service prévisionnelle, pour l'instant, est plutôt autour de 2017, 2018 pour cette partie-là. Mais le tronçon central doit être mis en service beaucoup plus tôt. Le coût du tronçon central est de l'ordre de 450 millions d'euros. Le coût du prolongement de la partie entre Epinay et Sartrouville est du même ordre de grandeur. Et puis la partie est entre Le Bourget

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

et Noisy est un peu moins cher, de l'ordre d'un peu moins de 300 millions.

Henri WATISSEE : OK. Chère Madame, je pense que vous avez eu réponse à votre question, de la part de RFF. Nous allons clôturer ce débat, en remerciant toutes les personnes qui ont bien voulu venir d'abord, nous poser des questions ensuite, poser des questions au maître d'ouvrage, et entretenir les réflexions qui, je n'en doute pas à l'issue de ce débat, seront nombreuses, importantes, et à prendre en compte. Merci beaucoup, merci à tous. Je vous rappelle qu'il y a Gonesse le 9 décembre, après-demain.

Applaudissements

(Fin de la réunion à 23 h 07)