

VERBATIM DE LA REUNION PUBLIQUE

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

Réunion organisée et animée par la Commission Particulière du Débat Public

—

4 novembre 2010

Noisy-le-Grand

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC

Réseau de transport public du Grand Paris :

- Lamia ABDEL NABY, membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris
- Claude BERNET, membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris
- Henri WATISSEE, membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris

MAITRISE D'OUVRAGE :

SGP (Société du Grand Paris) :

- Didier BENSE, membre du directoire de la Société du Grand Paris
- Nadir BENTOUTA, Société du Grand Paris
- Nicole POUILLY, Société du Grand Paris

La séance est ouverte à 20 h 09 sous la présidence de Monsieur Claude BERNET, membre de la Commission Particulière du Débat Public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Claude BERNET, Membre de la Commission Particulière du Débat Public "Réseau de transport du Grand Paris" (CPDP) : Mesdames, Messieurs, je vous invite à gagner vos places. Je vois avec plaisir que les rangs ne sont pas si clairsemés que cela. Je voudrais d'abord vous remercier d'être venus ce soir à cette réunion de proximité sur le réseau de transport du Grand Paris, remercier tout particulièrement Monsieur Michel PAJON, Député-maire de Noisy-le-Grand, qui nous accueille dans ce très bel ensemble culturel, ainsi que Madame Maud TALLET, Maire de Champs, quoiqu'elle ne soit pas tout à fait sur le territoire de Champs. Mais du fait du nom de la gare actuelle du RER qui s'appelle Noisy-Champs, nous avons considéré que c'était nécessaire de faire une réunion pour ces deux territoires qui, bien qu'appartenant à des départements différents, ont une forte solidarité, semble-t-il très vécue, et qui pourrait notamment s'exprimer à l'occasion de la création éventuellement du réseau de transport.

Avant de céder la parole au maître d'ouvrage qui est ici représenté par Monsieur Didier BENSE, membre du directoire de la SGP, ainsi que deux personnes qui sont à ses côtés, qui se présenteront, et qui sont un peu les spécialistes du territoire concerné, et que je pense, à ce titre, qu'un certain nombre d'entre vous connaissent. Je voudrais vous dire en deux mots le sens de cette réunion de débat public.

Vous avez devant vous trois représentants de la Commission du Débat Public instituée par la loi du 3 juin 2010 sur le réseau de transport de Grand Paris, à savoir Madame Lamia ABDEL NABY, Monsieur Henri WATISSEE, et moi-même. Et puis une quatrième personne qui est Madame FODOR ESKENAZI, qui est notre urbaniste, si j'ose dire. Dans cette commission de 12 personnes, nous avons une urbaniste, et c'est une urbaniste qui a notamment beaucoup travaillé sur le secteur de Marne-la-Vallée, et qui travaille encore sur le secteur de Marne-la-Vallée. Nous sommes ici une délégation de la Commission du Débat Public.

Ce débat public, je voudrais rappeler qu'il s'inscrit dans une éthique de démocratie participative qui le dépasse complètement. C'est-à-dire que c'est la loi en France qui fonde la notion de débat public pour les grandes infrastructures. La barre est en général placée à 300 millions d'euros. Ici, nous sommes bien sûr beaucoup plus loin que 300 millions d'euros. La barre est assez basse en fin de compte. Une autoroute de plus de 40 kilomètres ou de plus de 300 millions d'euros fait l'objet d'un débat public. Il y a chaque année une dizaine de débats publics, une quinzaine de débats publics actuellement qui sont en cours, et qui sont menés par la Commission Nationale en vertu de la loi de 2002 qui n'est elle-même que le reflet d'un engagement international de la France, qui est la Convention d'Aarhus, dans lequel 38 pays, en réalité tous les membres de l'OCDE, et donc tous les membres de l'Union

Européenne, parmi lesquels se sont engagés à faire en sorte que lors de la réalisation des grandes infrastructures, le public soit amené à participer à l'élaboration des décisions.

Ce débat est donc conduit par une autorité neutre et indépendante, qui est la Commission Nationale du Débat Public, qui délègue ses pouvoirs dans la plupart des cas à des Commissions Particulières. Ici, c'est la Commission Particulière de 12 personnes dont je vous ai parlé.

Le débat public repose sur cinq principes, et premièrement celui de la neutralité de la commission. La Commission ne doit pas avoir d'avis - nous sommes les seuls Français qui sont mandatés pour n'avoir aucun avis sur les sujets - mais simplement refléter vos avis, ce que nous entendons, que nous lisons à travers les documents du débat, que nous entendons dans les réunions publiques, que nous lisons sur l'Internet. Indépendance : nous sommes indépendants de toute autorité, et notamment du maître d'ouvrage. Principe d'équivalence : chaque parole - c'est la devise de la coopération, un homme, une voix - a la même valeur. Transparence : c'est-à-dire que l'ensemble des documents sont sur le site du débat. C'est aujourd'hui un outil de transparence, même si c'est un outil imparfait puisqu'il n'est pas à la disposition de tout le monde. Et argumentation : c'est-à-dire que tout ce qui est dit dans le débat doit faire l'objet d'une argumentation, on va dire, le plus possible.

Le débat dure quatre mois. Il est commencé depuis le 1^{er} octobre, et se terminera le 31 janvier. Il permet aux citoyennes et aux citoyens premièrement de s'informer, c'est-à-dire de disposer de la totalité des documents qui sont nécessaires, par exemple ici, le dossier du maître d'ouvrage qui est un dossier qui, je crois, dépasse 170 pages, et qui est appuyé notamment par l'évaluation environnementale, qui fait, je crois, un millier de pages. Egalement l'évaluation indépendante faite par l'autorité du Conseil Général du Développement Durable, et qui est disponible sur le site. Un certain nombre de documents.

Deuxièmement, s'informer n'est pas suffisant. Ce qui est attendu du public, c'est qu'il s'exprime de façon très simple à travers un certain nombre de voix, de médias. Cela peut être une simple lettre sur papier libre adressée à la Commission, 100 avenue de Suffren, Paris XV^e. Cela peut être aussi de façon beaucoup plus aisée aujourd'hui une question ou un avis écrit sur le site Internet. Vous ouvrez le site Internet. Il n'est pas toujours d'une extrême convivialité. Il est un peu technique. C'est un site qui est un peu trop technique. Mais nous pouvons naviguer dedans, et nous pouvons arriver à trouver des informations, mais aussi à s'exprimer. Et puis il y a également l'expression qui est celle des associations, des collectivités, des chambres de commerce, etc., à travers un outil qui s'appelle « Les cahiers d'acteur ». Il y a aujourd'hui sur le site de la Commission 26 cahiers d'acteur, d'ores et déjà. Au cours du premier mois, il y a eu 26 cahiers d'acteur qui ont été publiés, dont 10 sont d'ailleurs communs avec le débat public sur le projet Arc Express, dont on va dire un mot.

À l'issue de tout cela, la Commission fera une synthèse. Elle aura deux mois pour le faire, le mois de février et de mars. Avant le 31 mars, elle devra sortir sa synthèse, et le maître d'ouvrage disposera alors de deux mois pour indiquer les conséquences qu'il tire de ce débat

par un acte motivé et publié, c'est-à-dire par un acte solennel. C'est donc quelque chose qui est un processus assez solennel.

Les questions en débat, ce sont toutes les questions qui tournent autour du projet de réseau de transport. Il y a un débat de principe : faut-il construire ce réseau, et pourquoi ou pourquoi pas ? Arguments économiques, socioculturels, environnementaux, techniques. Débat de modalités, sur lequel nous commençons à voir se développer énormément de propositions par exemple à travers le cahier d'acteur. Quel trajet ? Quels arrêts ? Quels emplacements des gares ? Quelles caractéristiques pour le métro, que ce soit les caractéristiques techniques ou les caractéristiques économiques et financières telles que la tarification.

Et puis, bilan socio-économique et modalités de financement. Quels sont les enjeux de ce projet ? Quels sont ses risques, ses potentialités, ses impacts ? Toutes les questions sont ouvertes. Je ne dis pas que l'on puisse répondre instantanément à toutes les questions. Il y a des questions qui peuvent faire appel à des études complémentaires, et qui peuvent recevoir une réponse écrite. Mais en tout cas, il est patent que l'on peut... Nous devons ici nous intéresser à toutes les questions qui sont les vôtres.

Comment allons-nous travailler ? Très simplement, nous allons d'abord donner la parole au maître d'ouvrage qui va présenter le projet sur un temps qui est à peu près de 20-25 minutes. Il faut qu'il le présente tranquillement. En suite de quoi, la parole sera donnée à la salle, et répondront aux questions non seulement le maître d'ouvrage, mais également un certain nombre de représentants de différentes structures. Je pense notamment à la SNCF qui est ici représentée notamment par Monsieur COCHET et Monsieur Michel GLOMOT, et à la RATP qui est ici représentée par Monsieur CLAUSTRE. Je ne pense qu'il y ait de représentant de RFF, mais ... Excusez-moi. Avec toutes mes excuses. Pour avoir deux débats publics avec RFF, je devrai pouvoir les repérer comme ça.

Également, je voudrais saluer - je ne sais pas si nous ferons appel à ses compétences généralistes - Monsieur le Sous-préfet du Raincy, Monsieur QUEFFELEC, qui représente ici le Préfet de la Seine-Saint-Denis et le Préfet de région. Il n'est pas exclu que l'on puisse appel également à votre compétence.

En termes d'organisation, vous avez des hôtesse qui sont en rouge. Elles ont des micros. C'est-à-dire que quand vous souhaitez prendre la parole, vous levez la main, et nous essayerons de vous passer les micros. Je vous demande instamment... Parce que nous sommes tout de même relativement nombreux. La salle n'est tout de même pas loin d'être sinon pleine, du moins au deux tiers. Nous sommes quand même relativement nombreux. Je vous demande instamment de ne pas dépasser la durée de trois minutes pour vos questions, vos interventions. Trois minutes, c'est tout à fait suffisant pour s'exprimer. Cela permet au maximum de personnes... Un débat public réussi, c'est un débat public dans lequel 15 ou 20 personnes sont parvenues à poser des questions, et ceci, quel que soit leur statut. C'est-

à-dire que j'alternerai le devant et le derrière de la salle. Nous essayerons avec mes collègues de faire en sorte que chacun puisse s'exprimer.

Il y a aussi possibilité de poser les questions par écrit, en les faisant passer aux hôtes. Elles nous arriveront. De même, il y a peut-être un certain nombre de questions qui vont être posées par Internet, ou qui ont été posées par Internet, dans ce territoire. Nous ferons en sorte qu'il soit répondu à ces questions.

Voilà pour les règles du jeu. Est-ce que quelqu'un a d'ailleurs une question à poser sur l'organisation même du débat ? Non ? On ne vous interdira pas de les poser quand on sera passé au fond. Mais je propose pour l'instant de passer au fond, et de demander à Didier BENSE et à ses collègues de bien vouloir exposer le projet.

Nicole POUILLY, Société du Grand Paris : merci Monsieur le Président. Je me présente. Je m'appelle Nicole POUILLY. Je suis de la Société du Grand Paris. Monsieur le Député-maire, madame le Maire, Mesdames et Messieurs, au nom de la Société du Grand Paris, je vous remercie de votre présence ce soir, et de votre intérêt pour notre projet. Pour commencer, nous allons vous présenter un film qui va vous donner un premier aperçu sur ce projet d'avenir.

Projection d'un film

Voilà, après cet historique et ces projets d'avenir, je vais vous présenter maintenant les principales caractéristiques du Métro Grand Paris. Puis nous regarderons en détail le tracé des différentes lignes qui le composent, et les bénéfices que pourront en tirer les Franciliens. Enfin, nous ferons un point sur la mise en œuvre du projet, son coût et ses délais de réalisation.

Rappelons qu'à Paris, 63 % des déplacements internes à la ville se font par des transports en commun. Aussitôt passé le périphérique, ce taux descend à 23 % pour les déplacements internes à la petite couronne, et s'effondre à 10 % en grande couronne. D'une manière générale, les déplacements en transport en commun de banlieue en banlieue sont difficiles parce que toutes les lignes de RER et des Transiliens convergent vers la capitale. Ceci oblige 10 % des voyageurs à passer par Paris pour effectuer leurs trajets de banlieue à banlieue. Ce phénomène contribue à la saturation du réseau du centre de Paris. Les voyageurs qui empruntent la ligne A du RER vivent ces difficultés au quotidien. Comment s'étonner alors que 80 % de ces déplacements de banlieue à banlieue s'effectuent en voiture, et comment s'étonner que l'on trouve à Nogent le plus gros bouchon d'Europe sur le tronçon commun A4-A86 ?

Le métro automatique du Grand Paris a pour vocation d'une part de répondre aux besoins des Franciliens dans leurs déplacements de banlieue à banlieue, et d'autre part de relier entre eux les pôles de développement qui sont aussi des pôles d'emploi et des pôles

d'habitat. C'est un réseau en rocade, souterrain, composé de trois lignes dont deux en rocade, et une Nord-Sud desservant le centre de Paris.

155 kilomètres d'infrastructures nouvelles, dont 87 % hors rocade, et 80 gares nouvelles en correspondance avec le réseau de transport en commun, dont 60 % de ces gares desservent des communes en contrat divers de politique de la ville.

Le Réseau Grand Paris assurera quotidiennement 2 millions de voyages à sa mise en service pour arriver à terme à 3 millions de voyages/jour. A titre de comparaison, le métro parisien assure aujourd'hui 5 millions de voyages au quotidien, et la totalité des RER 3 millions de voyages.

Détaillons maintenant les performances de ce nouveau métro. La vitesse commerciale sera de 65 km/h, compte tenu des temps d'arrêt en gares. Ceci permettra de réduire considérablement les temps de trajet sur des liaisons jusqu'à présent mal assurées par le réseau existant. A titre de comparaison, le RER roule en moyenne à 45 km/h. Les automatismes permettront d'adapter l'intervalle entre deux trains en fonction de l'affluence avec un intervalle minimum de 85 secondes aux heures de pointe. Les gares et les trains seront totalement accessibles et équipés des derniers systèmes d'informations voyageurs pour faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite ou à besoins spécifiques. Les trains seront confortables, et offriront la possibilité de circuler entre les voitures. Les quais seront équipés de façades de quai, qui éviteront les chutes sur les voies, et permettront l'optimisation de la régularité en limitant le temps de stationnement en gare.

Les 40 gares nouvelles du Métro Grand Paris sont conçues comme des espaces de vie au service des voyageurs. Elles seront des lieux fonctionnels d'échange entre le métro, les RER, les Transiliens, les TGV, les trams, les bus, les modes doux et les cheminements piétons. Elles offriront des services voyageurs indispensables au déplacement, mais également des parkings de rabattement quand cela sera nécessaire. Conçues comme des espaces au service de la ville, elles accompagneront les aménagements urbains de proximité. Nous y trouverons des commerces, des équipements publics au service des habitants, et des services à la personne. La sécurité des voyageurs et des biens publics, tout comme les risques susceptibles d'être produits par le projet lui-même, sont une préoccupation prioritaire du maître d'ouvrage. La réglementation des lieux accueillant du public oblige les maîtres d'ouvrage à identifier ces risques, et à définir les mesures de prévention.

Revenons maintenant sur chacune des trois lignes du métro automatique Grand Paris. La ligne rouge est une ligne en rocade qui, grâce à ses nombreuses correspondances, répond au besoin de déplacement banlieue-banlieue. D'une longueur de 60 kilomètres, elle relie La Défense à l'Ouest, à l'aéroport du Bourget au Nord-Est. Elle dessert 23 gares. A l'Est, elle offre une liaison rapide pour accéder au bassin d'emploi du Bourget, de Roissy, de Saint-Denis-Pleyel, et de Marne-la-Vallée. C'est le métro attendu par les habitants du secteur compris entre Blanc-Mesnil et Clichy-Montfermeil, non desservi par des lignes de transport rapide. Toujours à l'Est, la rocade dessert Chelles, la ville la plus peuplée de Seine-et-Marne.

Elle dessert aussi Noisy-Champs, et ouvre un nouveau maillage avec le RER E. Au Sud, elle reprend intégralement le tracé porté par l'association Orbival. Elle met en relation l'Est parisien et les secteurs denses de la rive gauche de la Seine.

La ligne verte est une rocade de 75 kilomètres desservant 16 gares. Du Nord au Sud, elle dessert Roissy, le parc des expositions de Villepinte, et l'aéroport du Bourget. Elle dessert ensuite le Bourget-Blanc-Mesnil, Saint-Denis, Gennevilliers, le secteur de Nanterre-la-Défense, et les nouveaux quartiers de Rueil-Malmaison. A l'Ouest, elle constitue une rocade de moyenne couronne. Elle offre un nouveau maillage avec le RER C à Versailles, et les futures gares TGV de Saint-Denis-Pleyel et La Défense. Elle va également irriguer le plateau de Saclay qui a vocation à devenir un pôle scientifique et de recherche d'envergure internationale. Au Sud, elle se connecte sur le pôle de Massy où elle fait la jonction avec les RER B et C et avec les lignes TGV. Elle contribue enfin à la desserte de la plate-forme aéroportuaire d'Orly.

La ligne bleue est la ligne 14 prolongée au Nord et au Sud. Elle assurera une liaison stratégique entre les trois plates-formes aéroportuaires de Roissy, du Bourget et d'Orly, ainsi qu'entre plusieurs gares TGV, Roissy et gare de Lyon, et également de futures gares TGV de Saint-Denis-Pleyel et Orly. Enfin, elle conforte ainsi la dimension internationale de la région capitale. Elle facilite les échanges au sein de notre agglomération. Elle sera en correspondance avec le réseau existant : métro ; RER ; Transiliens. Sa longueur est de 50 kilomètres, dont 9 kilomètres correspondent à la ligne 14 actuelle. Elle a un tronçon commun avec la ligne verte entre Saint-Denis-Pleyel et Roissy. Elle dessert 22 gares, dont 13 gares nouvelles.

Le Métro Grand Paris va apporter des bénéfices pour la collectivité dans les trois domaines suivants : amélioration des déplacements pour tous, habitants, salariés, et étudiants ; soutien au développement économique et territorial ; participation au développement durable. C'est la mise en cohérence de ces trois aspects qui caractérise et fait la force du projet de Métro Grand Paris.

Le Métro Grand Paris facilite les déplacements en transport en commun dans les secteurs encore mal desservis aujourd'hui. Les déplacements internes à la banlieue ont augmenté de 50 % en 25 ans. Le système de transport actuel favorisant les radiales les plus adaptées à cette nouvelle mobilité, le Métro Grand Paris est un métro de rocade qui veut répondre aux besoins d'aujourd'hui. C'est un réseau maillé. 85 % de ses gares sont en correspondance, permettant une meilleure accessibilité sur l'ensemble du réseau. Le Métro du Grand Paris apporte un véritable ballon d'oxygène au réseau actuel en évitant de passer par Paris. Il désature le réseau ferré existant dans sa partie centrale. Il allègera de 10 à 15 % en moyenne la charge des lignes de métro en correspondance, de 25 % en moyenne la charge de la ligne 13, de 30 % en moyenne la charge du RER B sur son tronçon central aux heures de pointe, et enfin de 15 % la charge pour le RER A sur le tronçon central, et davantage sur les branches Est. C'est donc plus de confort pour tous les voyageurs sur l'ensemble du réseau.

Le Métro du Grand Paris et ses gares, ses 40 gares nouvelles, sont un levier important pour le développement et l'attractivité de la région Île-de-France. Sur les huit grands pôles de développement économique et d'emploi, identifiés et connectés entre eux, cinq sont en étroite liaison avec Noisy-Champs et Marne-la-Vallée. Vous le voyez sur l'écran. Le Métro Grand Paris va améliorer les déplacements des habitants à l'intérieur de ces territoires. Mais il créera aussi les conditions de meilleurs échanges entre les centres de recherche, les universités, et les entreprises. Les gares du Métro Grand Paris sont un atout pour fidéliser la population résidente, et permettre la valorisation de l'habitat en améliorant la qualité du bâti.

Le projet de Métro Grand Paris a fait l'objet d'une évaluation stratégique environnementale, en amont du débat public. C'est une première sur un projet de cette nature. Cette étude a permis la prise en compte des enjeux environnementaux dès la conception même du projet. Cette expertise s'est déroulée en trois temps, avec premièrement une connaissance exhaustive de l'état initial dans les domaines de l'air, du bruit, du paysage, de la faune et de la flore, et du patrimoine architectural. Ensuite, une modélisation a été réalisée pour permettre d'apprécier les incidences prévisibles du projet. Enfin, un suivi sera mis en place pendant la durée du chantier, et après la mise en service. L'étude a été réalisée sur un faisceau d'au moins 3 kilomètres de large. Nous avons pu ainsi proposer un tracé en conséquence.

En résumé, le Métro Grand Paris est un projet équilibré et cohérent. En apportant un bouclage complet autour de Paris, grâce à son maillage, il crée des capacités nouvelles pour se déplacer rapidement de banlieue en banlieue. Il répond ainsi au besoin de mobilité des Franciliens d'aujourd'hui et de demain. C'est également un projet global et économique, en desservant des territoires à potentiel de développement. C'est un projet social, sortant de leur isolement des secteurs mal desservis par les transports collectifs lourds, les ouvrant sur les emplois et l'ensemble de services de la région, en œuvrant ainsi à la réduction des disparités sociales. C'est enfin, un projet d'aménagement urbain, favorisant les opérations de restructuration et renouvellement urbain autour des gares dans le cadre des contrats de développement territorial. Enfin, son maillage avec les réseaux TER et les lignes TGV renforce les liens de la région capitale avec l'ensemble du territoire national.

Après cette présentation générale, attachons-nous au territoire sur lequel nous sommes ce soir, et aux bénéfices du Métro Grand Paris pour celui-ci.

La ville nouvelle de Marne-la-Vallée est devenue en 40 ans le pôle d'emploi de l'Est parisien, avec 130 000 emplois et plusieurs milliers d'entreprises. Deux polarités au rayonnement international ont émergé : la cité Descartes, lieu d'excellence scientifique et technique des écotechnologies ; et le pôle touristique du Val d'Europe. Le territoire du pôle de développement Descartes s'étend de l'A86 à l'Ouest jusqu'à l'A104 à l'Est, des boucles de la Marne de Champigny au Sud, au plateau de Clichy-Montfermeil au Nord. Il rayonne sur un bassin de vie de 500 000 habitants, et offre un potentiel foncier de 1 000 hectares.

Trois gares du Métro Grand Paris desservent ce secteur, à savoir Noisy-Champs, Villiers-sur-Marne-Plessis-Tréville et Chelles, et le relieront aux autres pôles de développement avec lesquels il entretient déjà des liens étroits comme l'université de Créteil et Saclay, pour ne citer que ceux-là.

L'accès facilité aux gares TGV de Massy, Orly, Chessy, Roissy, ouvre plus largement le pôle Descartes à l'espace national et international. Pour l'Est parisien, la rocade rouge reporte en banlieue les nouveaux lieux de correspondance pour les déplacements de banlieue à banlieue. Ces nouvelles gares deviennent en quelque sorte les portes d'entrée de la région Île-de-France pour l'ensemble de l'Est parisien.

Grâce à ses connexions directes au réseau RER-TER, et avec correspondance au TGV, cette rocade ouvre largement à l'ensemble de l'espace régional et de ses bassins de vie l'Est parisien, la ville nouvelle de Marne-la-Vallée, le pôle Descartes avec son accès direct aux deux gares du RER E, Chelles et Villiers-sur-Marne-Plessis-Tréville.

Le Métro Grand Paris participe ainsi à la « désaturation » de la ligne RER A pour une plus grande efficacité du système de transport. Le Métro Grand Paris permet un accès plus rapide à l'ensemble du territoire régional. Toutes les zones en vert foncé sont accessibles avec un gain de temps en transport en commun au moins égal à 20 minutes. Elles diminuent autant le temps passé dans les transports en commun. Citons quelques exemples : depuis Noisy-Champs, le Bourget est à 18 minutes au lieu de 50 minutes aujourd'hui ; Roissy à 30 minutes au lieu d'1H10 ; Créteil à 11 minutes au lieu de 40 minutes ; Orly à 35 minutes au lieu d'1H15. C'est autant de gains de vie sociale et familiale.

Le Métro Grand Paris permet d'élargir le choix aux zones d'emploi, en réduisant aussi le temps d'accès à celles-ci. Les zones en vert foncé sont celles où sont accessibles 500 000 emplois supplémentaires en 60 minutes.

Le pôle Descartes est au cœur des secteurs I et II de Marne-la-Vallée, regroupant 200 000 habitants et 80 000 emplois. Ce territoire est concerné par de nombreux enjeux environnementaux. L'évaluation environnementale a mis en évidence la sensibilité écologique du secteur, et formulait des recommandations notamment pour la phase de chantier. Les sites Natura 2000 et classés des bords de Marne et les espaces boisés ont fait l'objet d'inventaires très précis. La sensibilité paysagère particulière de ce territoire a été soulignée par l'évaluation environnementale, et les choix de tracé proposés par la Société du Grand Paris en tiennent compte.

Le pôle d'excellence s'articule autour de la cité Descartes, lieu scientifique et technique, autour des pôles économiques ou à potentiel foncier : Champigny ; Bry-sur-Marne ; Villiers, cité de l'image à fort potentiel foncier ; Chelles vert avec ses projets d'aménagement urbain ; Noisy-le-Grand, son centre d'affaires et ses programmes urbains ; Neuilly-sur-Marne et le site des hôpitaux ; Torcy, nouveau pôle administratif de ce secteur. Le Métro Grand Paris renforce aussi les liaisons avec Saclay et Créteil.

La cité Descartes est un pôle d'excellence autour des thèmes de la ville et de la construction durable, abritant de grandes écoles, de nombreuses unités de recherche, et de nombreux laboratoires de pointe. Citons entre autres l'école des Ponts-et-Chaussée, l'ESIE, l'INRETS, le CSTB, le CNRS, le service du Ministère de l'Ecologie, et il y en a d'autres encore. C'est aussi un centre d'affaires avec une pépinière d'entreprises innovante : 6 000 salariés travaillent à la cité Descartes. Ces nombreux atouts montrent les potentiels scientifique, économique et foncier existants. Ces potentiels demandent aujourd'hui à être confortés pour qu'une véritable dynamique se crée avec l'arrivée de grandes entreprises, pour passer de la recherche à l'innovation, puis à la création et à la réalisation.

Le projet d'aménagement s'étend sur les communes de Noisy-le-Grand et de Champs-sur-Marne. L'arrivée du Métro Grand Paris, par sa capacité d'ouverture sur la région, sur le territoire national et l'espace international, renforcera l'attractivité du territoire, sera un atout supplémentaire pour permettre la réalisation des projets identifiés tels que : Green Valley, Programme Immobilier Mixte et Novateur ; le pôle scientifique et technique renforcé, en particulier dans le domaine de la formation et de la collaboration entre les différents établissements ; la création de la cité internationale du développement durable, pendant de la cité des sciences de la Villette et symbole de l'image du pôle ; enfin le projet d'aménagement urbain proposé par l'atelier Yves LYON. La gare du Métro Grand Paris sera alors le lieu d'échanges intégrant les nouvelles formes de mobilité au quotidien. Elle sera au centre des quartiers d'habitat du Champy, de la butte verte, des Richardais et du centre-ville campésien.

Pour conclure, voyons la mise en œuvre du projet. Le projet que nous vous présentons est un projet ambitieux, d'intérêt national. Il nécessite entre 21,4 et 23,5 milliards d'euros, selon les variantes de tracé, le nombre de gares retenues et la proportion de sections aériennes choisies. Le montant prévisionnel comprend : le coût des infrastructures, y compris les stations de base et leurs accès ; celui du matériel roulant ; celui des acquisitions foncières. C'est évidemment un effort financier de première importance que nous devons envisager. Cela correspond, comme nous l'évoquions dans le film d'introduction, à une troisième génération d'investissements après la création du métropolitain, il y a plus d'un siècle, et la création du RER il y a 40 ans.

Les infrastructures, le matériel roulant et les gares seront remis intégralement clé en main au syndicat des transports de l'Île-de-France (le STIF). Nous sommes dans le débat public jusqu'au 31 janvier 2011. A la fin janvier, à la clôture du débat, la loi impose à la Société du Grand Paris de proposer un schéma d'ensemble avant la fin du mois de mai 2011.

Ce schéma d'ensemble devra tenir compte des observations et avis collectés par la Commission du Débat Public, et devra surtout constituer une base largement partagée. S'ensuivra une période de 18 mois pendant lesquels les rencontres avec les citoyens, les élus et les partenaires seront permanentes, dans le cadre des enquêtes publiques. Il restera alors à réaliser les travaux dans les meilleurs délais, les mises en service se succédant de 2018 à

2023. Je vous remercie de votre attention, et nous attendons avec intérêt vos avis et vos observations.

Applaudissements

Claude BERNET : merci beaucoup Madame. Comme la dernière intervenante l'a dit, à vous. Je vous demanderai d'ailleurs, petit détail que je n'ai pas précisé tout à l'heure, de vous lever si c'est possible, et de bien préciser votre nom, de vous nommer de façon la plus claire possible pour la qualité de notre verbatim, parce que nous faisons un verbatim, mot à mot bien sûr, de toutes les interventions qui auront eu lieu ce soir. Maintenant, à vous la parole. Qui est-ce qui lève la main le premier ? Au fond de la salle, il y a des gens qui sont... Madame au troisième rang, là. S'il vous plaît. Vous amenez un micro rapidement s'il vous plaît, au troisième rang, une dame en gris clair. Plus par ici, voilà. C'est bon.

Yveline MÉLINE, Habitante de Noisy-le-Grand : je suis habitante de Noisy-le-Grand depuis une trentaine d'années. Je n'ai pas encore bien eu le temps de préparer ma question, mais si le tracé du métro automatique est quelque chose d'extrêmement plaisant, il est vrai que de relier les banlieues comme Clichy-Montfermeil à Roissy... Parce que l'on sait que la priorité des priorités, c'est vraiment le déplacement pour aller à son emploi, parce que c'est une véritable souffrance aujourd'hui que d'aller travailler tous les jours sur Paris, puis de repartir encore sur une autre banlieue. C'est une chose. A première vue, je n'ai pas vraiment d'avis sur le trajet tel qu'il est aujourd'hui. Cela nécessite évidemment de se pencher de manière extrêmement, comment dire, précise sur ce tracé, et ce qu'il peut engendrer. Mais je ne pourrai jamais me mettre à la place d'un habitant de Clichy-Montfermeil, comme un habitant de Saclay.

La seule chose que je vois dans tout cela, c'est que dans le projet de loi du Grand Paris, il y avait autour de ces gares... Il y a des logements qui ont été prévus. Et si j'ai bien compris, si mes souvenirs sont bons, il y a 70 000 logements qui peuvent être construits tous les ans. Évidemment, Noisy-le-Grand est impacté. Et évidemment, Noisy-le-Grand va se développer. Et je dirais que parallèlement à ce Grand Paris, à ce réseau du métro, il faut aussi réfléchir sur les conséquences sur la vie des habitants des communes sur lesquelles va passer ce réseau. Parce qu'il est clair que là, nous sommes en train de créer de nouveau de petites mégapoles tout autour de Paris. Nous voyons bien ce que cela peut donner. Excusez-moi du terme. C'est un peu violent, mais c'est une sauvagerie bétonnière. C'est tout. Nous voyons des empilages de personnes. Vous pouvez tout nous dire, que cela peut être des logements HQE etc., verdoyants, des écoquartiers, etc. Oui, mais vous n'imaginez pas le déplacement de ces gens. N'ont-ils pas droit eux aussi à une voiture ? Les voitures propres, elles viendront bien un jour. C'est le seul cheval moderne. C'est l'évasion. Mais si nous construisons autant de logements, il est clair que pour ceux qui restent, c'est une vie qui devient, c'est une prison. Une prison dorée. Réfléchissez-y. Je n'ai pas cette capacité. Les concepteurs du projet doivent y réfléchir, et les élus doivent y réfléchir. Mais il y a une chose, c'est que leur réflexion ne se fera pas sans les associations de citoyens, ou même les

citoyens tout court. Parce que le cadre de vie, si c'est vous qui l'imaginez, c'est nous qui le déciderons. C'est une chose qui sera claire. Parce qu'aujourd'hui, nous atteignons des sommets en matière de compression dans les logements. On rase des maisons, on rase pour construire encore des logements et des logements. Il n'y a plus d'espace. On ne respire plus. Voilà, j'en ai terminé. J'espère que j'ai respecté les trois minutes. Je repasse la parole au suivant.

Applaudissements

Claude BERNET : merci madame. C'est ce que l'on appelle une question très importante, qui est la question de la densification. Nous avons entendu l'autre jour à la réunion « urbanisme et quartier » la semaine dernière à la Plaine-Saint-Denis, des urbanistes qui nous disaient qu'ils étaient tous d'accord entre eux sur l'idée qu'il fallait densifier la région Île-de-France. Je dois dire que c'est une bonne question. Et pour cette bonne question, je demande à Monsieur Didier Bense, s'il souhaite répondre, ou peut-être à Madame Catherine Barbé, la Directrice d'urbanisme de la SGP, de répondre. Voilà.

Didier BENSE, membre du directoire de la Société du Grand Paris : je vais effectivement vous remercier pour cette question, parce qu'elle lie tout à la fois la problématique du transport, du logement et de l'emploi. Comme cela a été dit, ce sont les trois problématiques principales de tous les habitants de notre région. Nous sommes effectivement dans l'époque où tout le monde réfléchit à ce que l'on appelle « La ville intense plutôt que dense ». L'aspect densité, c'est un aspect quantitatif. Mais je vais citer un exemple assez simple : l'habitat est beaucoup plus dense autour de la place de Vosges à Paris, qui est considérée comme un endroit agréable, qu'à la Courneuve, qui est considérée comme un endroit plus difficile à vivre. Nous avons des villes agréables qui sont denses. Au-delà de cela, il y a eu des travaux remarquables des architectes, les fameux « 10 architectes », qui ont mis en évidence effectivement ce besoin de l'alternance de ville intense et de quartiers où l'on respire, de paysages, de cultures, d'agriculture, de forêt. Tout cela, ce sont effectivement des volets du Grand Paris pour lesquels la Société du Grand Paris n'est pas habilitée à agir. Nous, c'est effectivement l'infrastructure des transports, en priorité, à concevoir et à construire.

Mais tout cela est vraiment dans les préoccupations. Effectivement, la Loi Grand Paris prévoit un objectif ambitieux de création de logements : 70 000, cela doit être à peu près deux fois ce que l'on arrive à faire ces dernières années. Nous sommes à 40 000, quelque chose comme ça. Mais c'est parce qu'aujourd'hui, la situation du logement est une situation qui est aussi difficile que celle du transport. Nous ne construisons pas assez, et nous ne reconstruisons pas assez, depuis maintenant 10, 15 ou 20 ans, pour pouvoir proposer au Francilien un parcours d'accès au logement qui soit à la hauteur de ses moyens. Les défis sont multiples. Ce n'est pas que faire du transport. C'est aussi faire du logement, et créer de l'emploi. Et aujourd'hui le seul projet, la seule loi qui essaie de marier ces objectifs-là, c'est celui du Grand Paris.

Vous avez parlé du rôle de la voiture. C'est également un peu le transport. Effectivement, il y aura des voitures propres un jour. Nous pouvons en être persuadés. Je ne suis pas sûr que la voiture propre résolve le problème de la congestion. Il y a deux problèmes : il y a la pollution ; et il y a la congestion. Effectivement, de toute façon, les constructeurs automobiles sont des concurrents sérieux pour le transport public, puisqu'ils font beaucoup d'efforts pour s'améliorer en matière de pollution. Nous n'opposons pas l'usage de la voiture et l'usage du transport en commun. Très clairement, nous sommes dans une réflexion où il y a des endroits comme vous le dites, où la voiture, c'est la liberté. Puis c'est de toute façon indispensable, parce qu'il y a aussi des endroits où il fait bon vivre et où les transports en commun n'iront pas ou n'iront jamais, parce que l'on a choisi justement de vivre dans un lieu un peu moins intense, un peu moins dense. Nous avons donc besoin de notre voiture. Ce qu'il faut, c'est pouvoir accéder dans des conditions pas trop difficiles aux transports en commun, parce que l'on ne travaille pas forcément au même endroit. Là, c'est tout le sujet de l'interconnexion, avec la mise à disposition de parcs à voitures qui soient suffisamment bien conçus, c'est-à-dire plutôt dans les zones les plus périphériques du Réseau Grand Paris. Nous n'allons pas mettre cela dans les zones denses. Ce n'est pas la peine d'amener les automobilistes dans la congestion. Voilà, nous avons toute une réflexion aussi autour du sujet de l'intermodalité en réalité de tous ces modes-là.

Claude BERNET : est-ce que Madame MELINE, vous êtes satisfaite de cette réponse ou vous voulez que l'on aille un peu plus loin sur certains sujets ? Rendez-lui le micro. Voilà. C'est tout le problème des micros baladeurs. Allez-y.

Yveline MÉLINE : si vous me demandez d'aller plus loin, vous allez me demander très vite de m'arrêter.

Claude BERNET : je ne peux pas. Je n'ai pas le droit.

Yveline MÉLINE : bien sûr, l'intermodalité, le transport en commun, l'autobus, etc. Il y a encore, j'allais dire, au-delà des déplacements, au-delà du logement, il y a aussi les magasins, les centres d'approvisionnement, etc. Vous savez les transports en commun, c'est génial. Même si le Grand Paris venait à voir le jour, ce que je peux souhaiter de toute façon, car si nous pouvons mieux circuler, ce sera bien. Après, il faut voir comment cela va s'installer. Nous parlons de tout cela, mais nous avons l'impression que les briques tout autour, qui constituent la vie de chacun, j'ai l'impression que cela n'est pas évoqué. Mais vous ne pouvez pas évoquer des transports en commun, des réseaux qui nous emmènent vers l'Europe, si j'ai bien compris, jusqu'à Bangkok ou je ne sais pas où... Attendez, mais notre vie de tous les jours, c'est l'épicier d'à côté, c'est le marchand de meubles. Le marchand de meubles, nous en avons besoin. Et maintenant, nous arrivons à des villes où il n'y a pas de commerce. Si je veux m'acheter un vélo, il faut que j'aille à Paris. C'est extraordinaire. Mais oui, parce que j'en cherche un spécial. Noisy-le-Grand, dites-moi si vous trouvez des vélos. Il y en a sûrement, mais il faut chercher quand même.

Les magasins, ça aussi c'est important. Vous voyez, ça va susciter le débat. Vous allez voir, il va y avoir plein de questions après cela. Il fallait le lancer. Vous voyez, je vous avais dit que vous alliez me dire d'arrêter. Nous ne pouvons pas imaginer des transports sans aussi la possibilité de s'approvisionner. Une ville, je ne sais plus quel est l'urbaniste qui a dit cela, mais une ville harmonieuse, c'est une ville où nous trouvons tout à moins de 30 minutes de chez soi.

Claude BERNET : merci de cette deuxième intervention. Madame ABDEL NABY me fait remarquer qu'il va y avoir le 3 décembre... Je vais donner la parole à la SGP, mais je vais simplement dire à Madame qu'il va y avoir le 3 décembre ici tout à côté - je pense que ce sera à l'École Supérieure des Industries Électroniques, l'ESIE, magnifique bâtiment d'ailleurs - une réunion thématique sur le thème « environnement et cadre de vie ». Si cela vous intéresse Madame, je pense que vous pourriez développer les mêmes idées, parce que je crois qu'elles sont tout de même, notamment pour les gens qui auront à écrire les contrats de développement territorial qui accompagnent le réseau de transport... Je pense que ces idées sur le maintien des services, le caractère humain des espaces, etc., sont des idées qui sont nécessaires. Au maître d'ouvrage tout de même de répondre sur le fond.

Didier BENSE : sur le fait de trouver des vélos, je ne sais pas. J'ai travaillé entre 1992 et 1997 à Monde Est. Il me semble qu'il y avait un Go Sport au Centre Commercial des Arcades. Vous devez pouvoir en trouver, mais peut-être pas le modèle que vous cherchez. Plus sérieusement, enfin c'était très sérieux, il y a dans la loi un outil que je n'ai pas immédiatement cité parce qu'encore une fois, il n'est pas totalement dans le champ de compétence de la Société du Grand Paris, qui s'appelle le Contrat de Développement Territorial. Et là, cela rejoint aussi une partie de votre première intervention consistant à dire que rien ne se fera sans les collectivités locales, sans les représentants d'associations. Et nous en sommes effectivement relativement persuadés.

Ce contrat de développement territorial consiste à profiter de l'effet de levier de l'infrastructure. Nous l'avons dit : c'est un effort important. Nous allons mettre 22 milliards d'investissement dans ce projet, et il ne peut pas rien se passer autour de cette infrastructure, autour de ces gares. Il va falloir créer du développement économique, comme nous l'avons dit créer de la ville. Et cette ville, ce n'est pas la Société du Grand Paris qui va la créer. Ce sont vos représentants, les élus et les collectivités de communes à travers l'outil Contrat de développement territorial. Cet outil est un contrat comme son nom l'indique. Il est en discussion entre le Préfet de région, dont je salue un des représentants ici, et les collectivités locales. Il est bien signé entre les Maires, les représentants des collectivités et l'État, l'État apportant déjà *a priori* une infrastructure et la gare. Et ensuite ce contrat de développement territorial - sur une durée qui reste à convenir, forcément du moyen-long terme, disons 15 ans pour image - définit les lignes directrices du développement du secteur que le contrat de développement territorial a pour mission de couvrir. Et dans ces lignes directrices, nous y parlons évidemment de transport, et de

logement. Nous y parlons également de qualité de vie, éventuellement de logistique urbaine, tout un tas de sujets qui peuvent être abordés.

J'ajouterai que ce n'est pas juste une vue de l'esprit. Il y a déjà aujourd'hui sur votre territoire des groupements d'urbanistes-architectes qui ont des commandes pour réfléchir à l'organisation de ce territoire, en prenant en compte l'arrivée de cette nouvelle infrastructure de Métro Grand Paris. Les choses sont déjà en marche en particulier sur ce territoire avec l'atelier, c'est Yves Lyon.

Claude BERNET : d'autres questions. Monsieur en noir au deuxième rang. Décidément, le deuxième rang est très productif de questions. Il faudra que les autres... Allez-y. Levez-vous, et présentez-vous.

Alain CASSE, Président de l'ADIHBH : je suis président d'une association de Noisy-le-Grand. La description que vous venez de nous faire là correspond à ce qui était inscrit dans la loi votée le 26 mai 2010, ce qui est gravé dans le marbre. Mais nous entendons aussi parler d'Arc Express, d'Orbival. Et ce soir, rien. Nous voyons pourtant des projets lorsqu'on lit la presse, lorsque l'on s'intéresse un petit peu à ce qui se dit dans le Val-de-Marne. Et nous voyons une possibilité d'arriver soit à Val-de-Fontenay, soit à Noisy-le-Grand-Monde Est. Qu'est-ce qu'il en est un petit peu de toute cette affaire-là ? Nous n'avons rien entendu ce soir. Est-ce que ce n'est peut-être pas dans votre copie ? Je n'en sais rien.

Claude BERNET : Monsieur, je ne vais pas mettre la Société du Grand Paris en difficulté en lui demandant de répondre à votre question. C'est une question qui concerne la Commission. Comme vous savez, il y a deux débats publics différents, mais qui sont conjoints dans le temps. C'est-à-dire que le débat public sur Arc Express se déroule pendant les mêmes quatre mois, et il y a un certain nombre de réunions communes dans des points qui intéressent les deux projets. Par exemple nous étions à Créteil il y a 15 jours, pour une réunion commune. Nous serons la semaine prochaine à Champigny, pour une autre réunion commune.

Mais si vous voulez, certains auraient souhaité que toutes les réunions soient communes, ou en tout cas la plupart des réunions. D'autres n'en ont pas voulu. Le problème n'est pas là. Il faut simplement savoir qu'effectivement, chez vos voisins du Val-de-Marne, il y a aussi un projet qui s'appelle « Orbival », qui est un projet qui part de la base pour une fois, c'est-à-dire en réalité qui est porté par les collectivités locales de toute sensibilité, également porté par les entreprises, par les chambres de commerce, par les universités, par l'université. Il se trouve qu'au fond, les arcs de Arc Express, c'est un peu plus compliqué, ou le trajet du Grand Paris ressemblent très fortement, en tout cas pour le trajet du Grand Paris, sur lequel j'ai plus de compétence, je peux en parler, ressemblent fortement au tracé Orbival.

Première chose : vous savez que quand nous sommes allés - nous n'avons rien à vous cacher - quand nous avons commencé à préparer le débat, nous qui sommes chargés du secteur Est, nous sommes allés voir l'association Orbival Monsieur WATISSEE, et ils nous ont parlé.

Ils nous ont dit : il y a un problème qui se pose, c'est peut-être la nécessité d'une liaison directe avec la Seine-Saint-Denis à partir de Val-de-Fontenay. Et ce n'est prévu par aucun des deux projets. C'est un sujet qui ressortira. Il est ressorti à Créteil, peut-être un petit peu moins que nous ne l'aurions attendu, ni souhaité, ni pas souhaité, car nous n'avons rien à souhaiter. C'est un sujet qui est actuellement en cours sur les deux débats publics, en tout cas sur celui dont nous sommes responsables.

Henri WATISSEE, Membre de la Commission Particulière du Débat Public "Réseau de transport du Grand Paris" : à l'écran, vous avez la superposition de Arc Express et du Métro Grand Paris. Et pour le secteur Sud, la superposition avec Orbival est à peu près effective, mais je vais laisser la parole peut-être à Monsieur BENSE là-dessus.

Didier BENSE : je vais d'abord répondre à la question qui me semblait assez précise sur qu'est-ce qui est prévu sur Val-de-Fontenay. Nous, nous avons un tracé que l'on vous a présenté effectivement, qui reprend le tracé d'Orbival. Et je pense que l'on a quand même entendu à la réunion de Créteil un certain accord sur les propositions autour des gares de Créteil-Bichat-Champigny, Champigny-Villiers, etc. Voilà.

On a bien entendu aussi, parce que l'on discute depuis fort longtemps, pas que depuis le début du débat public, avec les acteurs territoriaux et les acteurs locaux, effectivement un besoin complémentaire qui consisterait à relier le centre du Val-de-Marne au pôle d'emploi de Val-de-Fontenay. Ils voient leur département, mais il y a évidemment une demande un peu symétrique du côté de la Seine-Saint-Denis, Val-de-Fontenay étant un peu en interface des deux.

Nous, nous avons identifié dans tout le champ des possibles, quand même, des installations ferroviaires existantes qui sont celles de la ligne E tout d'abord, et puis ensuite les voies qui peuvent continuer au sud. Et nous proposons, c'est dans notre dossier, comme moyen complémentaire, de voir ce qu'il est possible de faire à travers ces infrastructures existantes. Cela permet quand même de traiter en partie le sujet avec une connexion à la rocade rouge à organiser soit à Villiers, soit à Champigny. ÉVIDEMMENT, tout cela est à discuter. Ce sont d'ailleurs des propositions que l'on commence à retrouver dans un certain nombre de cahiers d'acteur. Il me semble notamment l'avoir vu du côté de la SNCF, je crois, et de la CTEP également sur l'Est parisien.

Après sur le débat simultané, il y a un projet avec deux arcs qui est Arc Express, un arc Sud, un arc Nord, et puis des intentions dans les Hauts-de-Seine, et puis des intentions Hauts-de-Seine-Saint-Denis. Mais il n'y a pas de propositions de tracé alternatives. C'est donc un peu compliqué de discuter précisément.

Ce que l'on peut voir, c'est que nous sommes entrés dans ce débat public simultané, très clairement, avec le souhait de sortir avec un projet convergent et partagé par tous, parce que c'est quand même mieux quand un projet de cette importance pour les Franciliens, pour l'Île-de-France, est porté par l'ensemble des acteurs. Nous avons souligné l'extrême

convergence qu'il y avait sur la partie Sud des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne, puisque tout le monde s'appuie sur les travaux de l'association Orbival qui regroupe les maires de Val-de-Marne. Nous avons souligné l'extrême concordance entre Saint-Denis-Pleyel et La Défense pour faire simple, puisque l'on est vraiment sur des tracés tout à fait similaires. Il faudrait être assez maladroit pour ne pas s'entendre, et s'entendre notamment avec les représentants et les locaux.

Aujourd'hui, il n'y a pas de propositions de tracé dans les Hauts-de-Seine de la part d'Arc Express. Mais nous voyons bien que notre tracé est dans le fuseau. Il y a donc quand même là aussi matière à travailler de façon intelligente. Le cas de la Seine-Saint-Denis est effectivement différent puisque notre tracé n'est pas, comme vous le voyez, dans le fuseau de pertinence, je ne sais pas comment on appelle ça, d'Arc Express. Là, il faut bien sûr attendre de voir ce que le maître d'ouvrage d'Arc Express pourrait proposer - je ne sais pas à quel horizon - sur cette partie-là pour entamer des discussions. Nous, il est clair que notre tracé, pour les raisons qui ont été évoquées dans la présentation, s'intéresse à la cité Descartes, et s'intéresse à l'Extrême-Ouest de la Seine-et-Marne, dont je salue le Président.

Claude BERNET : écoutez, vous savez la synthèse... Non, il y aura... Chaque commission rendra son compte-rendu.

Un intervenant : nous parlons d'un tracé commun. Monsieur a dit à la fin qu'il est souhaitable que l'on arrive à un seul tracé, ce qui me semble effectivement raisonnable. Mais s'il n'y a pas une synthèse, qui décide ? C'est Monsieur HUCHON ? C'est Monsieur SARKOZY ? C'est le Grand Paris ? C'est une question selon moi.

Claude BERNET : la réponse juridique à votre question est que la Commission Grand Paris remettra son rapport au maître d'ouvrage qui est la Société du Grand Paris, et que la Commission Arc Express remettra son rapport au maître d'ouvrage qui est le STIF. En suite de quoi, les autorités tutrices de l'un et de l'autre, vous les avez citées, auront à arbitrer. Mais cela, c'est du futur. Et simplement nous, en tant que Commission du Débat Public, nous avons une mission qui est d'écouter le public, d'en faire une synthèse, et de rendre le rapport. Il n'est pas prévu... Le législateur a souhaité que les deux débats soient concomitants, mais il n'est pas allé au-delà. Il n'a pas institué ce qu'il aurait parfaitement pu faire, à savoir une commission commune ou un rapport commun. Il ne l'a pas fait. Il a dit que les deux débats seraient concomitants, en essayant ainsi de préserver un peu la logique. Voilà. Une question au fond de la salle. Il lève la main.

Michel MIERSMAN, Premier adjoint au Maire de Noisy-le-Grand : bonsoir, Michel MIERSMAN, Premier adjoint au maire à Noisy-le-Grand. Tout d'abord, un petit regret quand même, c'est que nous ne sommes pas plus nombreux dans cette salle. Et il faut quand même dire que la communication sur la ville n'a pas été à la hauteur des enjeux, et que l'on aurait sûrement fait beaucoup plus fort s'il y avait eu communication d'affichage et de tractage, puisqu'il n'y a que des personnes particulièrement concernées par la vie publique qui sont présentes ce soir, et que l'on ne trouve pas beaucoup la présence de la population, chose

qui à Noisy-le-Grand est plutôt connue. Quand nous faisons une réunion de PLU sur un quartier, nous avons au moins 200 à 300 personnes. Nous avons une population qui répond bien si par ailleurs, elle peut être informée des réunions. C'est vraiment un premier regret.

Deuxième regret, c'est justement qu'ici, à Noisy-le-Grand, nous n'ayons pas une discussion à la fois sur le Grand Paris et à la fois sur l'Arc Express, parce que s'il y avait bien une ville où il fallait faire cette discussion, c'était bien ici, parce que là existe un vrai choix. Et vous avez bien montré tout à l'heure que sur des arcs, que ce soit au Sud ou au Nord de la capitale, il y a des tracés qui peuvent se rassembler, et que la concordance pourra se faire assez facilement. Nous le voyons bien sur le tracé Est, et donc en remontant du Sud pour aller vers le Nord de la Seine-Saint-Denis, que les tracés sont différents. Il y a vraiment des choix à faire, et c'était bien ici qu'il fallait engager le débat sur ces choix.

Sur le choix du Grand Paris, nous avons une gare qui s'inscrit à Noisy-Champs. Sur Arc Express, nous avons des tracés qui peuvent aller soit vers Val-de-Fontenay, soit vers Noisy-Monde Est. Si vous nous demandez, à Noisy-le-Grand, ce qu'il nous faut comme tracé, nous vous dirons les deux. Mais peut-être qu'il y aura un choix qui sera fait. Ce qu'il faudrait, c'est qu'au final, nous ayons effectivement un transport qui relie les banlieues entre elles à Noisy-le-Grand, parce que l'on voit bien que c'est ici que peut se faire le délestage d'une grande partie de la ligne A qui va vers le centre de Paris. Un certain nombre de populations viennent travailler à Noisy-le-Grand, ou de Noisy-le-Grand, ou même de la Seine-et-Marne, vont travailler vers le Sud de la capitale ou vers le Nord de la capitale. Et là, nous pouvons avoir avec ces transports un vrai délestage de la ligne A qui est complètement saturée et qui, à ce jour, n'offre plus la qualité de transport que l'on peut lui demander.

Sur l'aspect transport proprement dit, il faut effectivement qu'il y ait un transport interbanlieues qui passe à Noisy-le-Grand, et un transport de qualité. Sur le projet de Grand Paris qui nous est proposé, il est vrai que l'on se limite à la description du transport. C'est vrai que Monsieur a renvoyé tout à l'heure les collectivités locales à la discussion des contrats territoriaux de développement. Avec Monsieur le Maire, nous étions en réunion avec Monsieur le Préfet de région pour en parler cet après-midi, et nous lui avons dit comme nous le disons depuis maintenant quelques temps que cette Société du Grand Paris, à travers son transport, ne doit pas aller jusqu'à avoir la main mise sur les terrains qui jouxtent ces gares, sachant que ces terrains sont des terrains des communes, que ce soit ici à Champs-sur-Marne ou à Noisy-le-Grand, et que là, les élus, les municipalités et les maires ont toute légitimité pour décider ce qu'il doit y avoir sur ces terrains, et pas une Société du Grand Paris qui viendrait d'une manière un peu technocratique imposer ses vues sur ces terrains.

C'est notre discours tout à fait courant dans toutes ces discussions. Et nous souhaitons que soit fortement inscrit dans les rapports de la Commission que, encore une fois, les décisions d'aménagement sur les terrains... Et vous avez rappelé tout à l'heure, Madame, la surface qui était concernée. C'est énorme pour l'ensemble de la région capitale. Mais c'est aussi très

important uniquement sur Noisy-le-Grand et sur Champs, et il faut absolument que les élus, ceux qui sont légitimement élus sur des projets pour leur ville, aient la décision sur le développement concernant ces terrains.

Claude BERNET : merci beaucoup. Sur la question de la communication, je ne peux que noter... Je dois dire que je suis venu il y a 15 jours voir Monsieur le Directeur de Cabinet du Maire de Noisy-le-Grand. J'ai rencontré il y a trois semaines Madame le Maire de Champs avec un mes collègues, et nous avons eu des deux côtés le même message, à savoir qu'il n'y avait pas encore eu de communication. Et nous avons essayé de tirer la sonnette d'alarme. Apparemment, nous n'avons pas tiré assez fort, et j'en suis désolé. Je remercie d'ailleurs les deux maires pour la mobilisation qu'ils ont faite tout de même à titre personnel autour de cette réunion. Et maintenant, je voudrais tout de même laisser la parole à Monsieur BENSE pour répondre sur le problème des contrats de développement territorial.

Didier BENSE : oui, côté technocratique de la Société du Grand Paris. Ce réseau de transport a été imaginé au cours des deux dernières années et demie, trois années, je n'ai pas le T0 très exactement en tête. C'est un réseau qui, comme on l'a dit, ne s'intéresse pas seulement au sujet du transport, mais essaie réellement de positionner l'Île-de-France en matière de développement économique, en matière d'attractivité. Bien sûr, nous nous intéressons aux habitants. Nous nous intéressons à la création de logements. Nous nous intéressons à la desserte des quartiers en zones sensibles. C'est tout cela. Ne nous demandez pas de ne pas parler des analyses qui ont été faites *a priori* dans les choix qui ont été les nôtres pour vous faire ces propositions de tracé et de gares. Nous allons assumer ces analyses, ce qui ne veut pas dire évidemment que l'on va être en responsabilité de la mise en œuvre de quoi que ce soit derrière. Simplement, la loi du 3 juin 2010 qui a créé la Société du Grand Paris lui a aussi donné comme rôle une mission d'assistance auprès du Préfet de région pour l'élaboration des contrats de développement territorial. Et nous, nous interprétons ceci comme le fait que la Société du Grand Paris est force de propositions pour ce qui concerne les abords de sa gare, parce que le sujet de l'intermodalité est un sujet difficile qu'il faut travailler évidemment avec les collectivités locales, évidemment avec les autres transporteurs, évidemment avec le STIF qui est en responsabilité là-dessus, mais évidemment aussi avec le concepteur des espaces. Sinon, cela ne marche pas bien. Voilà une logique. Ce n'est pas du tout d'imposer des vues quelconques sur l'aménagement des potentiels de territoire qui ont été identifiés. Mais il est vrai que les positionnements de gares et les tracés qui sont proposés partent de cela. Nous n'avons pas posé des traits sur une carte. Il y a eu une analyse territoriale, une analyse des potentiels sous tous les aspects, et c'est ce qui conduit à la proposition. Nous venons chez vous, et nous essayons d'expliquer des motivations qui ont été les nôtres parce qu'effectivement, nous ne comprenons pas sinon pourquoi cette gare-là est au cœur de la cité Descartes, et pas à deux kilomètres plus loin, au cœur du Monde Est.

Claude BERNET : très bien. Monsieur au troisième rang. Là. Vous lui passez le micro.

Bernard LETALLEC, représentant du Maire de Neuilly-sur-Marne : bonjour, je suis Bernard LETALLEC, Conseiller municipal de Neuilly-sur-Marne, et je représente le Sénateur-maire qui est empêché, et qui vous demande de l'excuser. Je partage les propos de Monsieur MIERSMAN sur le fait qu'il y aurait eu intérêt à avoir un débat commun entre les deux projets sur le territoire de Noisy et des communes alentours. Et je vais poser des demandes assez fortes de la Commune de Neuilly-sur-Marne pour avoir une gare sur le tracé du Grand Paris. En effet, il y a un secteur d'environ 40 000 habitants qui n'est pas actuellement desservi par un mode de transport, je dirai, puissant. Nous souhaiterions que cette gare soit située sur le territoire de Neuilly Hôpitaux que l'on a vu tout à l'heure. Il suffit d'incurver un peu la ligne. Cela ne fait qu'une minute trente ou deux minutes de plus de temps de parcours.

Je reviens quand même sur Arc Express qui propose aussi, dans les cahiers d'acteur de la Seine-Saint-Denis, une ligne qui partirait de Bobigny et qui irait vers Neuilly. Il y aurait une possibilité de connexion entre les deux projets. Actuellement, les deux projets se regardent en chiens de faïence. Je crois que c'est une absurdité. Je crois qu'il faut réaliser des points de connexion entre les deux réseaux, pourquoi pas à Neuilly Hôpitaux ?

Dernière remarque : la ligne rouge ne va pas à Roissy, alors que les lignes verte et bleue vont à Roissy. J'ai l'impression que là, c'est un atout qui manque pour l'Est de la Seine-Saint-Denis, puisque le secteur de Roissy est un grand déclencheur d'emplois et créateur d'emplois. Et nous nous apercevons qu'avoir une correspondance pour aller à Roissy, pour les habitants du Sud de la Seine-Saint-Denis, ce n'est pas une bonne chose. Pourquoi n'allons-nous pas à Roissy sur la ligne rouge ?

Claude BERNET : vous donnez le micro à Monsieur BENSE.

Didier BENSE : volontiers. Sur la liaison entre cette partie-là de la Seine-Saint-Denis et Roissy, il y a effectivement des choix à faire. Je pense que l'on a quand même une réponse à cette problématique-là puisque l'on a une correspondance - je veux parler de la qualité des interconnexions et d'intermodalité - à établir, et il n'y a aucune raison que ce soit une correspondance désagréable au niveau du Bourget aéroport, la gare qui se situe à la limite du Blanc-Mesnil. Par ce biais-là, nous accédons à Roissy. Ce n'est peut-être pas la voie la plus directe. Nous avons effectivement eu des commentaires sur le fait que l'on pouvait reprendre la ligne B, etc. Mais nous souhaitons vraiment desservir à la fois Aulnay et Blanc-Mesnil. A partir du moment où nous avons pris cette inflexion-là, il paraissait un peu compliqué de récupérer la voie de Roissy, puisqu'il faut quand même relier Roissy aux grands pôles d'affaire que sont le centre de Paris, Saint-Denis, et bien sûr La Défense. C'est la raison du choix, mais j'entends bien entendu votre remarque pour ce qu'elle est, parce qu'effectivement, cela fait partie des choix que l'on est obligé de faire. Nous aurions préféré relier tous les pôles à tous les autres pôles, mais c'est juste impossible. Sur Neuilly-sur-Marne, la situation est plus complexe parce qu'effectivement, nous avons dit que notre proposition est un métro régional. C'est un métro qui n'est pas effectivement dans un

maillage fin du territoire, en tout cas sur ces territoires-là. Cela s'obtient grâce encore une fois à l'intermodalité et à l'irrigation fine des territoires à partir des gares. Et ce qui fera le succès de ce réseau, je rappelle 2 millions de voyageurs à l'ouverture, c'est justement sa capacité de se déplacer vite à l'échelle régionale.

Les études qui ont été faites montrent effectivement que c'est un côté très attractif. Ceci pour dire que l'on a effectivement un côté limitatif dans le nombre de gares, et dans le fait de rapprocher les gares les unes des autres. Vous dites qu'il paraît relativement facile de tordre un peu le tracé pour desservir le quartier de Neuilly les Hôpitaux. Nous perdons deux minutes. C'est plutôt trois. C'est trois minutes perdues pour tout le monde, et ces trois minutes-là, elles vont finalement faire baisser l'attractivité de ce réseau. Ceci dit, nous connaissons bien le projet des hôpitaux qui est quand même dans le paysage depuis fort longtemps. Moi, je dirais qu'avant de discuter plus concrètement de la façon de desservir Neuilly, il faudrait effectivement que l'on sache quelles sont les intentions du STIF à travers Arc Express pour voir quelles sont les meilleures articulations qui seraient possibles, parce que pour le coup, dans ce territoire-là, nous sommes bien sur le mode complémentarité, et un peu moins sur le mode convergence.

Claude BERNET : très bien. Ici au troisième rang. Monsieur.

François WATRIN, Habitant de Champs-sur-Marne : j'ai deux petites questions qui ne concernent pas directement notre région. La première concerne la communication. Il y a un moyen maintenant qui est assez simple, c'est le CD-ROM. Je serai ravi si l'on pouvait avoir des CD-ROM sur l'ensemble du dossier, qui soient disponibles par exemple à la Mairie de Champs-sur-Marne, en quantité raisonnable. J'ai chargé des documents sur Internet, mais cela prend quand même un peu de temps. Au bout d'un moment, on en a un peu marre.

Claude BERNET : réponse très simple, et tout de suite. Nous allons noter votre demande. Mais de toute façon, il suffit de s'adresser à la Commission du Débat Public, 100 avenue de Suffren, 75 015 Paris, pour obtenir gratuitement bien entendu le CD-ROM sur lequel est le dossier du débat. Sinon, vous pouvez effectivement le télécharger. Mais là, tout dépend de votre vitesse. Voilà, je vous rends la parole.

François WATRIN : la deuxième question concerne en fait les aéroports. Ce n'est donc pas vraiment le sujet peut-être local. La différence entre Arc Express, une des différences très visibles entre Arc Express et le Grand Paris, c'est la desserte spécifique et je dirais multiple d'Orly et Roissy. Or, l'aéroport d'Orly est limité à 250 000 mouvements. Personne n'a envie de revenir sur cette décision. L'aéroport d'Orly a une interdiction des vols de nuit depuis les années 1970. J'imagine que l'on ne va pas non plus revenir dessus. Le troisième point, c'est qu'il y a des difficultés pour les habitants de proximité d'Orly. Nous ne souhaiterions donc sans doute pas augmenter la difficulté. Pour Roissy, nous avons une limitation du niveau de bruit. Et à l'échéance du projet, il est fort probable que l'on sera arrivé au niveau de bruit maximum qui est retenu par décret, ou je crois que c'est par décret. Par ailleurs, il y a le projet du CDG Express qui est déjà une première desserte nouvelle. Et ensuite, nous voyons

ensuite deux dessertes de plus. Or, en ce moment, nous pouvons supposer que le développement sera quand même un petit peu contraint. Et par ailleurs, le développement de l'aérien se fait surtout dans le domaine des bas coûts. Et c'est en ce moment l'aéroport de Beauvais qui se développe plus. Voilà, vous avez compris ma question.

Nicole POUILLY, Société du Grand Paris : Pour la desserte des aéroports, en fait, si vous voulez, bien sûr, il y a le problème des voyageurs aériens. Ce n'est pas un problème d'ailleurs mais c'est le fait aussi de donner du transport aux voyageurs aériens. Mais ce qu'il faut voir surtout sur les plates-formes aéroportuaires, c'est qu'il n'y a pas que les voyageurs aériens qui nous intéressent, mais qu'il y a surtout aussi beaucoup de zones d'emploi. Et c'est le cas d'Orly aujourd'hui, qui a de nombreuses friches, et qui a des projets de développement de zone d'emploi. Et d'autre part, c'est aussi la liaison Orly avec le hub de TGV. Si vous voulez, c'est vrai qu'il y a des limitations de vol sur Orly. C'est vrai qu'il y a certaines limitations de vol de nuit, en particulier sur Roissy, mais avec le Réseau Grand Paris, nous ne faisons pas que de la desserte de voyageurs aériens. Nous faisons aussi, et c'est pour cela que l'on relie des zones d'habitat aux zones d'emploi, du transport pour les zones d'emploi.

Claude BERNET : Monsieur souhaite reprendre la parole peut-être ?

Didier BENSE : si je peux compléter Monsieur le Président ?

Claude BERNET : Monsieur BENSE, vous complétez. Ensuite, Monsieur reprend la parole.

Didier BENSE : oui. Vous avez cité aussi des liaisons qui seraient en concurrence sur Roissy. Le CDG Express, simplement rapidement, est un projet de ligne en concession privée qui relierait directement l'aéroport de Roissy à la gare de l'Est, sans arrêt intermédiaire, et avec une tarification qui s'adresse essentiellement aux voyageurs aériens. Nous considérons très clairement que cela n'adresse pas la même population, comme l'a dit Nicole. Roissy, c'est surtout cette zone d'emplois formidable : 100 000 emplois aujourd'hui, et potentiellement 150 à 160 000 assez vite. Ce n'est pas dans 25 ans. C'est très vite, et avec effectivement une accessibilité qu'il faut améliorer à partir des communes qui sont celles que l'on a citées dans la Seine-Saint-Denis et dans le Val-d'Oise. Et le projet répond à cela. Après vous avez dit, il y a quand même un peu, vous n'avez pas utilisé le mot, mais un peu de redondance, on va dire, entre Roissy et Paris puisque, vous ne l'avez pas cité, mais il y a effectivement déjà la ligne B. Cela peut être effectivement une interrogation. C'est une remarque que l'on a déjà entendue, puisque l'on en est à la douzième ou onzième réunion. Il y a peut-être effectivement, puisque l'on l'a déjà entendu, un niveau de redondance entre Roissy et le centre de Paris, si l'on considère que Paris est une entité unique. Maintenant, il est vrai qu'entre le quartier central des affaires autour de Saint-Lazare, auquel nous proposons d'accéder directement, et puis Châtelet, ce n'est quand même pas tout à fait le même environnement, et de proposer les deux destinations directes sans rupture de charge peut avoir un intérêt. Néanmoins, nous sommes prêts effectivement à regarder le sujet de la redondance vis-à-vis de Paris. Par contre, nous ne sommes pas du tout prêts à abandonner

les liaisons rapides entre les pôles qui ont été décrits : le pôle d'activité de Bourget ; le pôle de Saint-Denis ; et le pôle de La Défense ; et plus au Sud vers Versailles et Saclay.

Claude BERNET : Monsieur, vous souhaitiez reprendre la parole. Allez-y. Redonnez le micro à Monsieur.

François WATRIN : oui. En fait, ma question, je pense que vous avez compris, visait surtout les habitants à proximité des aéroports. C'est-à-dire que l'on connaît l'attractivité des aéroports, et en particulier Roissy. Depuis son ouverture, nous avons vu le nombre de personnes habitant dans les zones du PEB croître malgré toutes les mesures qui sont prises. Et pour Orly, c'est encore pire, puisque je crois sur le PEB n'est pas encore adopté depuis.

Claude BERNET : PEB égal Plan d'Exposition au Bruit pour ceux qui ne savent pas.

François WATRIN : le but, mon sentiment serait d'essayer d'éviter qu'il y ait des habitants supplémentaires qui s'installent dans ces zones-là. Nous pourrions donc ne pas être très loin, mais éviter à tout prix que ces aéroports soient d'une telle attractivité que l'on ne puisse pas empêcher l'augmentation du nombre d'habitants dans les zones de bruit.

Claude BERNET : je crois que Monsieur BENSE souhaitait, je souhaiterais que la régie soit un peu plus réactive, si elle veut bien.

Didier BENSE : nous avons déjà fait une réunion publique à Roissy, la réflexion de ces gens, c'est qu'ils ont les nuisances, et pas les transports. Merci le Grand Paris parce qu'enfin, vous allez un peu équilibrer la donne. Il y a aussi cet aspect-là. Le Grand Paris en tant que tel ne peut pas contribuer à augmenter le nombre d'habitants. C'est l'application du PEB qui le fera.

Claude BERNET : j'ai une demande de parole tout à fait au fond là, qui est une dame. Nous lui donnons la parole.

Annie MUNIER, habitante de Noisy-le-Grand : J'utilise les transports en commun quotidiennement pour me rendre sur mon lieu de travail qui est situé à Paris. Je m'interroge sur la mise en place d'un tel projet, alors que quotidiennement, nous vivons les avaries au matériel. Et donc si nous n'avons pas la possibilité d'entretenir le réseau existant, comment peut-on envisager un magnifique réseau comme celui que vous nous présentez, car d'ici à 2023, il va falloir que l'on puisse continuer à aller travailler ? Et je pense qu'il y a quand même un maximum de gens, je n'ai pas les chiffres, qui continueront à aller travailler sur Paris voire de l'autre côté de la capitale. Cela reste donc quand même un pourcentage de personnes assez important, je suppose. Qu'en est-il de l'existant et qu'en sera-t-il ? Y a-t-il de l'argent pour entretenir déjà l'existant ? Nous sommes dans le présent.

Et j'ai une deuxième question qui n'a rien à voir du tout. Vous nous avez présenté tout au début du diaporama la répartition du budget. Le solde restant pour les expropriations est de 8 % si je calcule bien. Ce n'est pas grand-chose. Voilà, merci.

Didier BENSE : sur les expropriations, rapidement, nous sommes en souterrain. L'expropriation de tréfonds, c'est les choses qui coûtent les moins chères. Après, il reste à... Quand la gare n'est pas implantée dans le domaine public, ce qui est quand même ce que l'on cherche majoritairement, il reste effectivement à acquérir quelques fonciers pour cela, et puis les zones de dépôts atelier qui sont là pour le coup assez conséquentes, et que l'on essaie forcément de localiser d'abord là où il y a de la place et puis là où le foncier n'est pas trop coûteux, plutôt sur les extrémités de ligne à la limite de la première et de la seconde couronne. Sur l'entretien du réseau existant, il y a des représentants des infrastructures RATP, SNCF, et RFF. Peut-être qu'ils voudront s'exprimer ? La difficulté que l'on a, c'est qu'il faut effectivement entretenir ce réseau, et puis en même temps préparer l'avenir. Si nous nous contentons d'entretenir le réseau, nous allons être dans la même configuration. Nous allons être de plus en plus nombreux. Nous allons continuer à passer par le centre. Et de toute façon, nous savons que l'on est déjà à un niveau de saturation. Il y a probablement quelques moyens techniques pour se redonner un peu d'oxygène, mais il faut quelque chose de nouveau. Et ce quelque chose de nouveau ne peut pas consister à renforcer uniquement le réseau en radiales, parce que la demande de transport est quand même essentiellement du banlieue-banlieue. Nous l'avons cité dans notre présentation. Concernant les développements de déplacement, ils ont augmenté de 50 % de banlieue à banlieue sur les 25 dernières années, ce qui n'est pas le cas du tout des déplacements vers Paris, où le nombre d'habitants est à peu près stable, et le nombre d'emplois effectivement bouge beaucoup moins que dans les départements limitrophes. Voilà. C'est la difficulté. Alors après, sur l'entretien du réseau existant, cela se fait à travers des projets qui sont menés par le STIF, par le gestionnaire d'infrastructure auquel contribue l'État. Mais là, je vais laisser expliquer, peut-être par les personnes plus compétentes que moi, où nous en sommes de la mise en œuvre de ces modernisations à la fois d'infrastructure et du matériel roulant.

Claude BERNET : est-ce que les représentants des réseaux souhaiteraient, RFF par exemple, dire un mot là-dessus ? Alors vous donnez la parole à Monsieur.

Pascal MABIRE, RFF : Pascal MABIRE, Réseau Ferré de France. Tout d'abord, cette branche-là concerne, si je ne me trompe pas, la partie RATP. Je laisserai donc la RATP répondre sur la branche Est. Plus généralement, en ce qui concerne le réseau RFF Transilien, nous sommes effectivement bien modestes, parce que l'on a conscience que la région a souffert d'un manque d'investissement pendant une vingtaine d'années. Tout ne va pas se résoudre et se rattraper en quelques mois. Ceci dit, RFF a pris aujourd'hui l'engagement de dépenser pour renouveler le réseau et l'améliorer pour le rendre plus fiable : 4 milliards d'euros sur la période 2010 à 2012. Nous allons procéder à de nombreux renouvellements, l'amélioration des caténaires, de la voie, etc.

Claude BERNET : alors Monsieur qui représente la SNCF.

Michel GLOMOT, RATP : je ne peux qu'être d'accord avec ce qui vient d'être dit par RFF. Vous avez pu le lire sur notre cahier d'acteur. Effectivement, la première urgence, le réseau,

c'est aujourd'hui ; C'est l'exploitation au quotidien. Simplement, je voulais apporter aussi une précision. L'une des possibilités de désaturer le RER A consiste à réaliser un projet, un autre projet qui est en débat public aujourd'hui, qui s'appelle « le prolongement du RER E à l'Ouest », pour simplement se prolonger d'Hausmann-Saint-Lazare à La Défense. Cela contribuera certainement à limiter cette fréquentation importante que connaît le RER A aujourd'hui.

Claude BERNET : Monsieur le Premier adjoint au Maire de Noisy-le-Grand, nous allons vous rendre la parole.

Michel MIERSMAN : Question un peu générale que beaucoup de monde se pose, sur la réalité de la réalisation de la totalité de ce métro, de ces trois arcs. J'ai posé trois questions qui dans mon esprit sont un peu liées. Vous avez parlé du financement, des sommes nécessaires pour construire l'ensemble de ce métro, qui sont considérables. Mais pour contre, vous n'avez pas parlé de la manière dont tout ceci sera financé. Il serait intéressant de connaître un peu dans le détail quand même, pour aller au-delà de ce que l'on peut lire dans les journaux, les moyens de financements qui sont prévus pour la réalisation de la totalité des boucles.

La deuxième question est : quelle est le phasage des travaux prévus entre les différentes boucles ? Comment tout cela va se dérouler dans un phasage calendaire que vous allez nous indiquer ?

Et troisième question : quelle est la « rentabilité sociale » de cette boucle Sud-Ouest ? Rentabilité sociale, c'est-à-dire quel est le coût de cette boucle par elle-même et en rapport, le nombre de personnes, le nombre d'usagers potentiellement intéressés par cette courbe unique ?

Didier BENSE : je vais juste finir la réponse à la question précédente. Le représentant de la RATP n'a pas eu le micro. Je pense qu'il aurait dit que l'on achète des rames de matériel à deux niveaux pour remplacer des trains de plus faible capacité, et que cela va arriver à partir de 2013, je pense, quelque chose comme ça.

Claude BERNET : nous reviendrons à votre question.

Benjamin CLAUSTRE, RATP : tout d'abord, je voudrais dire que, comme vous l'avez souligné, l'important est de répondre au défi des déplacements de banlieue à banlieue. La RATP se réjouit qu'aujourd'hui, les pouvoirs publics prennent la mesure de ce défi, et que l'on ait ce projet de rocade automatique présenté à la concertation.

Concernant le court terme-moyen terme, ce que vous avez dit Madame, je voudrais apporter quelques éléments de réponse. C'est un souci que nous avons depuis toujours, et nous avons beaucoup de projets pour les mois et les années qui viennent. Je voudrais en citer juste trois. Le premier est ce qu'a évoqué Didier BENSE : il y a un programme de rénovation des rames sur la ligne A du RER. Entre 2011 et 2013, 30 nouvelles rames vont être progressivement mises en service sur la ligne A du RER. Chaque rame représente à peu

près 50 % de capacité en plus par rapport au matériel qui circule aujourd'hui. Ce sont des rames à deux étages. C'est un investissement important, plus de 900 millions d'euros, qui sera à la charge pour deux tiers de la RATP. C'est un effort conséquent.

Côté investissement, en 2011, la RATP investira plus de 1,4 milliards euros pour moderniser et entretenir son réseau. Nous ne sommes pas en 2020. Nous sommes en 2010, en 2011, comme nous l'avons toujours été dans l'investissement. Plus près de nous en Seine-Saint-Denis, à Noisy-le-Grand, nous sommes en train de rénover toute la gare routière de Noisy-le-Grand, qui sera en service à la fin de l'année 2011. Cela permettra d'améliorer quand même très sensiblement les correspondances entre les RER et puis les lignes de bus qui desservent la gare de Noisy-le-Grand. Et puis pour terminer, j'aurais envie de parler un petit peu de la Seine-Saint-Denis. C'est un département dans lequel nous sommes en train de faire un effort énorme d'équipement d'infrastructures. Pour juste illustrer un petit peu cela, nous avons aujourd'hui 18 stations de métro en Seine-Saint-Denis. Nous sommes en train de préparer l'ouverture de 11 nouvelles stations de métro d'ici 2019. Nous avons aujourd'hui 26 stations de tramway côté RATP. Nous sommes en train d'en construire 49 autres d'ici 2017. Nous allons tripler l'offre tramway sur la Seine-Saint-Denis. C'est vous dire quand même que le court-moyen terme n'est pas du tout délaissé pour tous les habitants de Seine-Saint-Denis. Merci.

Claude BERNET : merci beaucoup. Peut-être Monsieur BENSE pour répondre aux trois questions de Monsieur MIERSMAN.

Didier BENSE : il y avait trois questions : le financement ; le phasage ; et les questions de rentabilité. Les questions de rentabilité d'abord. Nous sommes sur une infrastructure de 22 milliards, 2 millions de voyageurs à l'ouverture, et 3 millions potentiellement. Nous avons tout à l'heure évoqué les deux Arc Express : 5 milliards ; 500 000 voyageurs. Nous sommes sur un projet 4 à 5 fois plus cher pour 4 à 5 fois plus de voyageurs. Nous sommes quand même dans quelque chose de tout à fait raisonnable, puisque l'on peut supposer que si le maître d'ouvrage Arc Express propose cela, c'est qu'il est à peu près convaincu de la rentabilité socio-économique de son projet.

En ce qui concerne l'arc, je pense que vous deviez parler de l'arc le plus à l'Ouest qui vous pose la question. Cet arc-là, cette ligne-là est effectivement, dans la présentation que l'on en a faite, je ne sais pas si on peut remettre le petit camembert des coûts, nous avons l'impression qu'elle coûte très cher, mais cette ligne verte porte en elle les coûts de l'infrastructure Pleyel-Roissy qui est la liaison commune vers l'aéroport de Roissy. C'est juste un effet de présentation. Nous aurions très bien pu mettre ces coûts dans la ligne bleue.

C'est une ligne, comme nous avons présenté, qui fera de 400 à 500 000 voyageurs. Comme ordre de grandeur, c'est ce qu'il y a aujourd'hui sur la ligne C. Est-ce que l'on pense aujourd'hui que la ligne C n'a pas d'utilité sociale, socio-économique ? C'est juste une aberration. Cette ligne sera très utile. En plus, elle a comme fonction principale dans sa partie la plus au Sud de desservir le plateau de Saclay. Le plateau de Saclay, c'est quelque

chose qui a été lancé il y a 40 ans maintenant. Effectivement, nous commençons à avoir une bonne concentration d'écoles, de très bon niveau. Nous avons de la recherche publique, et puis point. Or, c'est tout à fait insuffisant. Si nous voulons effectivement relancer l'innovation, si nous voulons relancer la création d'entreprises innovantes, il faut absolument amener et de la recherche privée, et du passage à l'acte, c'est-à-dire la valorisation de l'innovation. Cela se fera à travers l'investissement privé qui ne viendra que s'il y a des modes structurants pour les desservir, parce que les gens ne s'installent pas dans des endroits qui sont inaccessibles. Il n'y a que le public qui fait ça.

L'effet de levier sur Saclay, j'ai envie de dire qu'il sera encore plus fort qu'ailleurs. Evidemment, c'est dans la durée. Et là, je reviens sur la troisième partie de la question, sur la question du phasage. Nous n'avons pas aujourd'hui de phasage dans le dossier. Nous ne sommes pas effectivement dans un projet visant à financer un premier tronçon, puis à attendre les financements du deuxième, etc. Une des raisons de l'existence de la Société du Grand Paris, c'est justement d'avoir une capacité à porter cet investissement dans le long terme, et à le rembourser dans le long terme. Rappelons quand même que le Métro de Paris a été remboursé entre 1897 et 1977. Le mode de financement, c'était un emprunt très long terme. Les dernières mensualités ont été versées en 1977.

Évidemment nous rembourserons un peu plus vite. Autre temps, autres mœurs. Et l'idée est justement de s'affranchir de ces coûts d'arrêt incessants sur la mise en œuvre des infrastructures en ayant une société capable d'abord d'être en dotée en capital, c'est dans le dossier, il y a 4 milliards initialement, et ensuite d'emprunter. Après, la question est évidemment le remboursement de l'emprunt. Et là, il faut identifier un certain nombre de ressources qui sont des ressources fiscales qui tiendront partie de l'augmentation du développement économique. Il ne s'agit pas d'aller prendre de l'argent dans la poche des autres. Comme on crée de la richesse, c'est normal quelque part qu'il y ait un retour sur l'investissement. Cela vaut pour le développement des entreprises, pour le développement de bureaux. Cela vaut aussi pour la valorisation foncière. Voilà un peu l'équation dans laquelle nous sommes, mais comme vous le savez, notre... mais je vais peut-être laisser Monsieur BERNET en parler. Il y a une réunion thématique organisée sur les coûts et financement. Cette réunion aura lieu après le vote de la loi de finance et de la finance rectificative. Là, nous parlerons très concrètement de ce qui sera passé en loi, et nous aurons des équations beaucoup plus faciles à présenter sur le plan du financement.

Sur le phasage, aujourd'hui, pas de phasage. Le débat peut contribuer effectivement à nous aider dans la séquence de mise en œuvre parce qu'évidemment, nous n'allons pas commencer partout à la fois. Il y aura des premiers tronçons livrés, et des derniers tronçons livrés. Jusqu'à aujourd'hui, nous entendons beaucoup de gens dire : c'est par nous qu'il faut commencer, ce qui est légitime. Évidemment, ma conviction est que l'on commencera là où le consensus est le plus fort, où le projet sera le plus porté, et où nous saurons que l'on sera aidé sur tout le territoire pour avancer vite, parce que vous savez très bien que ce type de projet peut être quand même une course d'obstacles assez difficile quand on est à la mise en

œuvre, si on n'a pas pris soin de faire adhérer l'ensemble des élus, des populations, des associations autour de cela.

Claude BERNET : c'est le Président du Conseil général de Seine-et-Marne qui nous a rejoints.

Vincent EBLE, Président du Conseil général de la Seine-et-Marne : bonsoir à tous. Je voudrais tout d'abord réagir un tout petit peu aux propos du représentant de la RATP pour rappeler que les investissements dont il est fait état sont quand même portés par le STIF. J'en suis Vice-président, et je peux donc en attester. Le STIF, c'est évidemment la contribution des entreprises par le versement de transport. C'est la contribution des usagers par les abonnements et l'achat des titres de transport, et c'est la contribution des collectivités francilienne, la région en tête, la ville de Paris, puis les autres départements d'Île-de-France. Cela méritait, je pense, d'être dit.

Sur le fond du dossier du réseau de transport du Grand Paris, deux véritables questions qui me paraissent tout à fait centrales et essentielles : la première est relative à la géographie des choses et aux cartographies que l'on nous présente, et finalement à la concomitance de deux projets que certains qualifient de concurrents, que d'autres disent complémentaires. Je vois bien que l'on s'efforce de faire se superposer deux cartographies. Et on indique que finalement, les choses vont assez bien puisque sur les parties qui avaient été déjà arrêtées dans leur géographie pour Arc Express, nous sommes dans une géographie assez proche avec le Grand Paris, en particulier sur l'arc Sud qui, bien qu'essentiellement en Val-de-Marne, concerne évidemment ce territoire de Noisy-le-Grand et les territoires proches dans la Seine-et-Marne. Je suis un peu interrogatif sur cette superposition des cartographies, parce que je pense que les deux projets répondent à des logiques et surtout à des modes de fonctionnement qui sont tout à fait différents. Dans un cas avec Arc Express, nous sommes dans une forme d'extension du réseau de métro parisien. Cela fonctionne pareil. Ce sont des gares assez rapprochées, un kilomètre à 2 kilomètres maximum. Les trains ne se doublent pas. Ils s'arrêtent à toutes les gares, et on peut mettre très longtemps à traverser tout Paris si nous allons d'un terminus à un autre. Ce n'est donc pas une mobilité rapide, mais c'est une mobilité qui maille bien le territoire, et qui permet des déplacements relativement commodes, et où nous partons d'assez près généralement de son point de départ, et nous arrivons à peu près à destination.

Le mode de transport qui nous est proposé par la SGP, et qui n'est pas inintéressant évidemment, une offre de transport supplémentaire en Île-de-France, qui pourrait la rejeter d'un revers de main, ne répond pas du tout à la même logique. C'est une mobilité à grande distance dans une géographie beaucoup plus desserrée, beaucoup plus vaste, où il faut pouvoir se déplacer à plus grande vitesse. Et du coup, nous avons des mailles beaucoup plus larges, encore plus larges que les mailles du RER. Nous avons des vitesses d'exploitation qui sont plus rapides. Cela vous a été dit dans le propos introductif. Et cela ne marche pas de la même façon. Moi je pose la question de savoir si dans cette future infrastructure, et en particulier là où les géographies seraient superposées, est-ce que l'on aura les deux modes

d'exploitation ? Est-ce que l'on aura à la fois des trains directs qui vont sauter quelques gares pour aller vite sur une destination lointaine, et puis ensuite nous changeons de mode, ou on établit une correspondance, et puis on se rapproche de notre destination définitive ? Après le Grand Paris, nous allons prendre précisément un métro ou nous allons prendre un bus ou un tram, et nous allons nous rapprocher de la destination définitive. Enfin, nous commençons par nous rapprocher, et puis ensuite nous l'atteignons. C'est cela la vraie question.

Et derrière cette question, il y a la question... Parce que l'on voit bien que dans l'explication que j'en fais, nous pourrions être tentés de dire : il faut les deux. Oui, formidable de faire les deux. Mais à quel coût et avec quelle capacité financière ? Et là, cela renvoie à qui paie et comment nous nous offrons un réseau de transport de cette qualité et de cette importance ? Et j'ai quelques interrogations, d'abord sur les chiffres qui sont avancés, parce que quand on nous dit que cela va coûter 23 milliards, il faut savoir ce que l'on compte dans les 23 milliards. On compte l'infrastructure elle-même peut-être, les matériels roulants, les gares, mais on ne compte pas les interconnexions. Et surtout, nous ne comptons pas les modalités de capillarité, rabattement vers l'infrastructure, parce que si l'infrastructure ne modifie pas nos modalités de rabattement, si effectivement il n'y a pas les réseaux de bus qui vont bien pour amener les gens vers l'infrastructure ou les réseaux de tram, si nous n'avons pas cette capacité, alors l'infrastructure perd de son efficacité et de sa capacité à attirer une clientèle.

Cette question-là est renvoyée - elle n'est pas traitée - aux organisateurs du transport public francilien, c'est-à-dire excusez-moi au STIF, au Syndicat des Transports d'Île-de-France. Lui, il faudra bien qu'il trouve les moyens pour revoir les lignes de bus, pour créer les systèmes de réseau en site propre, etc., avec des coûts multiplicateurs qui sont considérables. Toutes les interconnexions avec les réseaux existants qui sont évidemment extrêmement importants... je parle pour la grande couronne, pour la vaste Seine-et-Marne qui est aux portes de Noisy-le-Grand. Je peux vous dire que quand nous parlons de cela à Melun, nous en avons fait l'essai, Monsieur BENSE était présent, les gens nous disent : c'est formidable, mais ce n'est pas pour nous. Évidemment, ils posent la question de chez eux. Nous leur disons : nous allons vous connecter à ce réseau. Très bien, mais comment ces connexions vont être organisées ? Comment est-ce qu'elles vont être développées ? Comment vont-elles être financées ? C'est quand même une véritable question, une véritable interrogation. Dans la loi, il y a déjà une espèce de commencement de réponse. Monsieur BENSE dit : nous allons emprunter, puis nous financerons à long terme. Très bien, mais un emprunt est quand même destiné à être remboursé, et il va bien falloir des ressources.

Les ressources de la SGP, c'est quoi ? Au-delà de la construction du réseau, c'est prévu dans la loi. C'est des redevances que le STIF devra verser, puisque l'infrastructure va lui être remise comme exploitant de ce réseau. Il faudra bien au bout du compte que les trois contributeurs du STIF que sont les entreprises par un impôt dont le STIF ne décide pas, qui est décidé nationalement, qui s'appelle « le versement transport », que les usagers, par

leur contribution, leurs abonnements ou leurs tickets, et enfin que les collectivités départementales ou régionales... Et on connaît l'état de leurs comptes. Je préside un département. Je peux en parler sagement et pendant toute la soirée si cela vous intéresse. On choisira un autre soir, puisque ce n'est pas le sujet d'aujourd'hui.

Claude BERNET : ce n'est pas le sujet.

Vincent EBLE : je dirais que tout cela est absolument formidable, mais aujourd'hui, très clairement, ce n'est pas financé. Aujourd'hui, moi, par rapport à ce qui peut faire rêver, à une observation attentive, je conserve quand même beaucoup de questions et une certaine perplexité sur le modèle qui nous est proposé, et sa faisabilité.

Applaudissement

Claude BERNET : Merci Monsieur le Président. Vous avez vu que je ne vous ai pas interrompu. Sur les problèmes de la conception différente des deux projets, on ne peut pas parler aujourd'hui du... On n'a pas le STIF avec nous, et on ne peut donc pas présenter le projet Arc Express. Mais il serait peut-être intéressant que Monsieur BENSE nous dise si les conceptions sont aussi éloignées que ne le pense Monsieur EBLE ou pas.

Didier BENSE : déjà sur ce qui a été dit par rapport effectivement au maillage du territoire par le Réseau Grand Paris. On affiche effectivement la carte. On ne fait quand même pas tout à fait la même chose selon que l'on est dans un secteur agricole en développement, ou selon que l'on se trouve en zone dense. Vous pouvez remarquer sur la ligne rouge, par exemple dans la partie sud la plus dense des Hauts-de-Seine et le Val-de-Marne, que là, les intergares sont tout à fait comparables à celles d'autres projets, et sont en réalité strictement celles proposées par l'association Orbival, projet Orbival duquel les deux projets se recommandent.

Encore une fois, il faut être particulièrement maladroit pour ne pas réussir à trouver des points de convergence sur ce sujet-là. Ailleurs, je reprends la rouge, nous sommes effectivement sur des tracés où les intergares s'allongent, toujours cette notion de vitesse, parce que l'on est dans des zones où effectivement les longueurs de déplacement sont aussi susceptibles de s'allonger, parce que l'on est dans des zones beaucoup moins denses. Et deuxièmement, pour justifier des implantations de gares supplémentaires, il faut effectivement avoir des « zones de chalandise suffisantes ». Et quand nous nous retrouvons dans la Seine-et-Marne... La bonne ville de Chelles est la première en termes d'habitants de la Seine-et-Marne, mais il est vrai qu'il n'y en a pas beaucoup d'autres autour. Nous sommes quand même dans des espaces relativement peu urbanisés encore. Voilà les raisonnements qui sont à la base de cela.

Après, il y avait peut-être une question sur le fait que finalement, est-ce que l'on saurait marier les deux concepts d'un métro résolument omnibus, qui serait le premier Arc Express, et puis de trains directs pour quand même conserver la capacité à aller vite ? Je dirais que

c'est toujours envisageable. C'est un coût en matière d'infrastructure, et c'est d'autant plus difficile quand on est sur une exploitation intense. Nous avons cité dans la présentation des intervalles qu'ils peuvent extrêmement courts. Nous n'avons pas cité ce qu'ils seraient dans notre idée. Sur la ligne rouge, nous serions aux alentours de 100 à 120 secondes, tout de suite.

Claude BERNET : 120 secondes entre deux trains ?

Didier BENSE : 100 à 120 secondes entre deux trains. Autant sur une ligne, nous avons l'exemple de la ligne A qui passe chez vous, nous pouvons effectivement sauter quelques gares parce que l'on ne rattrape pas le train qui est devant. Cela permet donc, pour les gens qui viennent de plus loin, d'aller assez vite pour les déplacements les plus longs. Autant quand nous sommes sur des intervalles aussi resserrés, cela devient extrêmement difficile, et cela peut être très perturbant, sauf à faire des voies supplémentaires. Mais à ce moment-là, nous allons rapidement majorer le coût de l'infrastructure. Et comme l'a dit Monsieur EBLE, l'argent n'est pas aujourd'hui dans les devis. Voilà.

Après, sur le fait qu'il y ait deux projets aujourd'hui, je pense que tout le monde a conscience que la région, pour riche qu'elle soit et pour dynamique qu'elle soit, n'a probablement pas les moyens de financer deux projets, d'autant plus que ce sont des projets qui sont quand même dans certaines zones relativement concomitants. Il faudra qu'il y ait une discussion. Il faudra que l'on recherche la convergence là où c'est pertinent, et là où c'est effectivement possible, parce que l'on adresse les mêmes territoires. Et puis, il pourrait subsister *in fine* des différences et des complémentarités. Cela me paraît tout à fait acceptable, notamment comme je l'ai dit tout à l'heure, dans les zones où les deux projets ne sont *a priori* pas en recouvrement.

Après sur les coûts complémentaires, à savoir l'intermodalité, les connexions entre les gares, la mise en accessibilité indispensable, bref tout ce qu'il y aura à faire pour effectivement tisser le lien entre les gares et la ville ou les villes autour et les quartiers autour... Le cas des bus, très franchement, c'est le mode qui s'adapte. Nous commençons d'abord par penser à un réseau structurant, et nous adaptons. Après, nous ne sommes pas obligés non plus de nous mettre dans la difficulté. Quand il y a des pôles très bien constitués avec des gares routières qui fonctionnent très bien, nous essayons plutôt de positionner la gare à cet endroit-là, moyennant quoi les coûts collatéraux sont extrêmement faibles. Et puis il y a effectivement quelques cas... Parce que comme nous l'avons dit, 85 % de nos gares sont en correspondance, et nous allons par exemple avoir des gares sur lesquelles les quais ne sont pas accessibles aujourd'hui. Mais là, il y a quand même dans le contrat de plan État-région qui est financé pour partie par la région, par les collectivités et par l'État, une ligne budgétaire qui est prévue pour mettre ces gares en accessibilité. Nous pouvons même penser que c'est surtout un sujet de coordination, mais que si nous nous parlons bien, si les bonnes décisions sont prises d'investir sur les mêmes gares au même moment, nous pouvons même penser que l'on va arriver à des économies parce que c'est quand même

plus efficace. Nous, ce que l'on a coté, c'est l'accessibilité de nos gares. Et nous rejoignons la salle d'échange. Puis après, nous imaginons que le gestionnaire de la gare existante fait son accessibilité. Mais nous pouvons être beaucoup plus intelligents que cela. C'est un sujet de coordination qui se posera en son temps à partir du moment où effectivement, nous sommes d'accord sur un résultat définitif à obtenir.

Claude BERNET : merci beaucoup. Madame.

Brigitte MARSIGNY, Conseillère municipale d'opposition à Noisy-le-Grand : j'ai une question à poser. Vous avez dit tout à l'heure, Monsieur, que vous aviez déjà fait un certain nombre de réunions. J'aurais aimé savoir dans quelles communes vous avez déjà réalisé ces réunions, et qu'est-ce qui a présidé à votre choix organisationnel, si je puis dire ? C'est une première question.

Deuxièmement, je voudrais remercier Monsieur le Maire d'avoir tout de même fait une communication, puisqu'il nous a mis dans la newsletter des informations sur cette réunion de ce soir, heureusement, parce qu'effectivement, nous n'aurions sinon pas su que se passait à Noisy-le-Grand sur ce sujet essentiel. J'ai une dernière question : en regardant un petit peu le schéma, j'ai été très frappée par le volet universités d'exception. Nous relient la cité Descartes à Saclay. Enfin, je résume rapidement, mais ceci a été fait sur la partie Sud, si je puis dire, du projet. Mais pour toute la partie Nord, ce n'est pas tout à fait la même chose, ou j'ai mal compris. Dans la partie Nord, est-ce qu'en clair, le volet universitaire est l'un des éléments essentiels qui a été retenu pour faire le choix des communes qui ont été choisies dans le parcours ? Nous voyons effectivement Saint-Denis. Nous voyons la cité Descartes, avec la difficulté évoquée par Monsieur MIERSMAN tout à l'heure sur le fait que l'on n'est pas à Noisy-le-Grand, mais à Noisy-Champs, ce qui n'est pas tout à fait la même chose. Nous avons une ville très importante, puisque nous avons 65 000 habitants à Noisy-le-Grand. Et il est vrai que Noisy-Champs, ce n'est pas Noisy-le-Grand. Effectivement, nous avons évoqué tout à l'heure Neuilly-sur-Marne. Nous évoquons aujourd'hui Noisy-le-Grand, puisque vous êtes à Noisy-le-Grand. J'aurais aimé savoir si l'un des objectifs prioritaires du projet était effectivement le volet universitaire, le volet des étudiants et des développements économiques qui pourraient en résulter avec des pôles d'emploi nouveaux, avec des installations nouvelles, et avec des entreprises nouvelles. Voilà, merci.

Claude BERNET : je vais essayer de répondre à votre première question qui s'adresse à la Commission. Puis ensuite, je laisserai la SGP. Pour ce qui est des réunions qui ont déjà eu lieu, outre la réunion de lancement de Paris, nous avons eu des réunions soit sur les trajets prévus des lignes verte, bleue et rouge, soit dans des espaces qui sont plus éloignés, comme par exemple Melun - Monsieur le Président EBLE y participait - parce que nous sommes allés dans les chefs lieu des départements concernés. Et d'ailleurs, nous avons entendu un message assez différent qui est celui de : qu'est-ce qui se passe pour la grande couronne ? Nous sommes allés à Versailles, à Melun, à Saint-Denis, réunion commune avec Arc Express, à Cergy-Pontoise, même logique que Melun, à Créteil, réunion commune avec Arc Express et

j'allais dire commune aussi avec Orbival, très présent, à Évry, à Chelles, chez vos voisins, à Roissy en France-Villepinte, à Nanterre, à Asnières, à Arcueil-Cachan. Arcueil-Cachan, c'est aujourd'hui même, voilà. C'est soit une logique de proximité comme aujourd'hui, soit une logique départementale, comme Melun ou Cergy-Pontoise. Il y a aussi... Je ne vous ai pas encore parlé des réunions thématiques. Il y a un certain nombre de réunions thématiques. La première a eu lieu à Paris sur les affaires de rayonnement économique. La deuxième a eu lieu à la Plaine-Saint-Denis sur « urbanisme et quartier ». Et alors là, vous vous plaignez qu'il n'y ait pas assez de monde aujourd'hui, mais moi je vois une salle presque pleine. Et là, nous avons eu malheureusement une salle qui n'était pas très pleine, ce qui était dommage, parce que cette réunion était absolument passionnante.

Et puis, il y aura d'autres thématiques qui sont prévues. Il y a en une pour laquelle je fais une publicité particulière parce que j'en suis personnellement responsable. Mais c'est surtout parce que ce qu'a dit Monsieur EBLE dans son intervention, reporte à cette réunion. C'est une réunion sur l'intermodalité et les réseaux de transport, où nous aurons tous les représentants de tous les réseaux, pour essayer justement de parler des affaires dont Monsieur EBLE a parlé de façon très concrète.

Et puis, il y aura au total une cinquantaine de réunions, et une dernière thématique dont Monsieur BENSE a parlé il y a quelques minutes, qui se passera le 5 janvier à Paris, sur « coût et financement ». Et pourquoi le 5 janvier ? Tout simplement pour que soit votée la loi de finance rectificative de 2010, qui comportera notamment la dotation en capital de la société du Grand Paris. Je crois que j'ai à peu près répondu à votre question. Nous avons essayé de nous mettre là où les gens étaient principalement intéressés. Et maintenant, je voudrais passer la parole à Monsieur BENSE pour parler de la logique universitaire, qui est effectivement sensible dans le projet.

Didier BENSE : je ne sais pas si on peut dire que c'est une logique en soi. Ce réseau est quand même conçu d'abord pour les Franciliens, pour les habitants. Il faut le dire. Cela a été dit au cours de la précédente intervention. Les habitants ont des besoins de déplacements pour le travail, pour les études, pour le commerce, etc. Et effectivement, quand on s'intéresse à tous ces modes de déplacement, nous en venons à nous intéresser à la desserte des territoires qui ont des hôpitaux, qui ont des centres, qui ont des universités qui sont parfois à côté de ces hôpitaux. Il y a des hasards heureux. Et puis évidemment l'exemple suprême j'ai envie de dire, qui est le cluster de Saclay autour des différentes sciences, y compris les sciences du vivant.

Ce qui fait qu'effectivement, nous pouvons laisser apparaître que dans une certaine partie du tracé, nous nous sommes principalement intéressés à ce côté universitaire. Mais ce n'est pas le cas du tout. Encore une fois, c'est d'abord les habitants. Idéalement, idéalement ou pas d'ailleurs, puisque la première intervention de la soirée a montré quelques réserves sur ce principe, idéalement, nous essayons de mettre des emplois à disposition des habitants pas trop loin. Mais pour réussir cela, encore faut-il que le territoire ait un potentiel

d'attraction des entreprises. C'est le sens aussi de l'infrastructure et d'un choix judicieux de l'emplacement des gares. Et l'effet attendu de cette nouvelle infrastructure sera aussi d'aller créer des zones d'emploi qui soient immergées dans les zones d'habitat.

C'est un peu le raisonnement autour de cela. Il est vrai que l'on s'est intéressé aux habitats. Nous nous sommes intéressés aux zones à potentiel de développement d'emploi, et aux zones universitaires, parce que c'est un motif de déplacement important. Nous nous sommes aussi intéressés aux hôpitaux. Vous auriez pu nous en faire la remarque. Il y a quand même beaucoup de centres hospitaliers autour des gares. Et puis au plateau de Saclay spécifiquement, pour cette concentration de ce que doit être la recherche, l'innovation et la mise en œuvre, avec la création d'entreprises innovantes.

Claude BERNET : Monsieur ici, que j'ai vu.

Sylvain CONTI, habitant de Noisy-le-Grand : j'avais une question, une réflexion pour aborder la partie de la convergence entre les projets Arc Express et la Société du Grand Paris sous le prisme du matériel roulant en fait, du choix du matériel roulant. Si j'ai bien compris depuis tout ce que j'ai pu lire depuis le début des deux commissions, il semble que là vraiment, il y a schisme assez profond entre les deux projets, puisque le projet Arc Express propose un matériel roulant de type roulement fer, et celui de la Société du Grand Paris, si j'ai bien compris, va *a priori* être plutôt contraint par un type matériel ligne 14, de par le fait de la décision de prolonger la ligne 14 jusqu'à Roissy, et donc cette ligne bleue jusqu'à Roissy. Et de là, si j'ai bien compris, ce qui avait été évoqué dans une réunion précédente, le fait que l'infrastructure est partagée entre la ligne bleue et la ligne verte, entre Pleyel et Roissy, impose le fait qu'il n'y a qu'un seul tunnel qui va être construit. Donc le matériel roulant qui va être choisi, enfin le matériel roulant de la ligne 14, va donc être *a priori* choisi aussi pour la ligne verte. Voilà.

Est-ce qu'il peut y avoir une possibilité de convergence sur les trajets tracés ? Monsieur BENSE, vous avez évoqué qu'il serait très difficile de ne pas trouver d'accord puisque les trajets se superposent géographiquement, la partie Nord-Est, et *a priori* toute la partie Sud. Est-ce que l'on peut envisager une convergence des deux projets là-dessus ? Est-ce que l'un ou l'autre... De toute façon pour la Société du Grand Paris, *a priori*, nous ne pouvons pas revenir sur le matériel roulant qui est utilisé sur la ligne 14, sauf *a priori* à faire de grands travaux.

Et une deuxième question : est-ce qu'il est envisagé dans le Métro du Grand Paris l'utilisation de deux systèmes de matériel roulant ? Par exemple la ligne 14 qui serait prolongée. Sinon, elle s'arrête à Pleyel pour permettre, pour la ligne verte et la ligne rouge, d'utiliser un matériel de type métro fer qui serait compatible avec, ou dans une convergence avec les tracés de la partie Arc Express. C'est ma question : est-ce qu'il est envisagé qu'il y ait possibilité d'avoir deux types de matériel roulant ? Je pense qu'économiquement, ce n'est évidemment pas le meilleur choix.

Et une dernière réflexion qui était... Concernant ce matériel roulant de la ligne 14, qui apparaît effectivement comme un matériel moderne... Je parle sous couvert du représentant de la RATP, mais il me semble que c'est un matériel qui a été conçu à la fin des années 80, au début des années 90. Il me semble que le matériel s'appelle NP89, le 89 correspondant à la nomenclature RATP, il me semble, à la date du début d'études d'un matériel roulant. C'est un automatisme ferroviaire qui, je dépasse un peu les trois minutes pardon, un matériel ferroviaire qui donc a été conçu il y a maintenant 20 ans, et qui à l'ouverture du système du Grand Paris, aura été conçu il y a 35 ans. Est-ce qu'il n'y a pas un risque d'obsolescence ? Dans le développement du projet qui est prévu, comment pouvons-nous faire pour maintenir à jour la technologie ? Qu'est-ce qui est un peu prévu ? Merci.

Claude BERNET : Monsieur BENSE ? Merci Monsieur de votre question.

Didier BENSE : il faut mettre les choses dans le bon ordre. Aujourd'hui, il y a un débat public. Il y a des projets. Il y a éventuellement des philosophies différentes, cela a été souligné, et il y aura un résultat de tout cela. Après, nous ferons les choix techniques. Nous avons évoqué ces choix techniques dans le dossier, le gros dossier complet. Reportez-vous au chapitre 2.2.2, page 142, et vous verrez quels sont les états d'âme du maître d'ouvrage à ce sujet. C'est un intitulé qui s'appelle « Fer ou pneu ». Mais très franchement, c'est un débat qui n'est pas intéressant. Imaginons que l'on aille au bout du processus, et qu'effectivement les différentes parties s'entendent sur un projet dont ils pensent les uns et les autres que c'est ce qu'il faut pour le futur de l'Île-de-France. Est-ce que l'on va à un moment se dresser en disant : attendez, j'ai un gabarit étroit et un gabarit large. C'est impossible, vous prenez votre copie. Il faut séparer les projets. Cela n'a pas de sens. Cela ne se passera pas comme ça. Nous prendrons des décisions effectivement en fonction des contrats.

Après, effectivement, vous êtes très documentés. Vous avez bien compris le raisonnement. La ligne 14 a le gabarit qu'elle a. C'est le gabarit historique du métro. Elle remplit très bien sa fonction, et elle remplira la fonction que le Grand Paris souhaite lui donner.

Ce faisant, nous avons regardé très honnêtement. Nous parlons de 9 kilomètres au milieu de 150 kilomètres. Nous avons regardé s'il était envisageable d'aller vers une conversion technique. Très honnêtement, cela fait des dépenses très élevées pour un gain qui n'est pas à la hauteur. Nous avons proposé de rester sur la technologie de la ligne 14, et les prolongements de la ligne 14 seront évidemment dans la même technologie.

Après, ce que dit le paragraphe 2.2.2, page 142, c'est que les choix définitifs dépendront de la structure d'exploitation et des contraintes dites d'interopérabilité au sein du réseau Grand Paris, que l'on se donnera ou pas. Vous avez cité l'exemple des lignes verte et bleue dont les destins semblent liés par le tronç commun Pleyel-Roissy. La ligne rouge peut obéir à d'autres critères si nous jugions que c'était une bonne décision à prendre. Vous voyez que nous ne sommes pas du tout recroquevillés sur un choix. Simplement, la ligne 14 est comme elle est. Elle est tout à fait adaptée au rôle que l'on veut lui faire jouer. Je veux juste me faire un petit plaisir. Je vais vous dire quelque chose. Il s'agit d'un nouveau concept. C'est une puissante

thérapie qui possède de nombreux avantages : rapidité ; fiabilité ; capacité ; adaptabilité. Ces caractéristiques rendent la ligne 14 adaptée à la desserte de grands projets urbains et de grands équipements. C'est disponible sur le site du STIF, parce que le STIF, quand il devait vendre le prolongement de la ligne 14 aux usagers de la ligne 13, il fallait bien qu'il dise que c'était une belle ligne.

Tout cela est un peu exagéré. Je pense vraiment que les débats techniques devront être menés en leur temps. La ligne 14, nous la prendrons comme elle est. Ses extensions obéiront à cette technologie-là. Et après, nous verrons s'il convient de se donner des marges de manœuvre au-delà du périmètre d'action de la ligne 14 dans le Réseau Grand Paris. Est-ce que j'ai répondu à tout ?

Claude BERNET : très bien. Monsieur au fond, en chemise blanche, voilà.

Vincent FRITZ, habitant de Lognes : j'avais encore une question sur l'architecture du tracé. Je voulais savoir si vous aviez... Vous avez un peu abordé le sujet tout à l'heure par rapport au fait que ce soit aérien ou souterrain. Vous avez dit que ce serait plutôt souterrain. Mais est-ce que même dans les zones faiblement denses, est-ce que dans ces zones-là, vous ne pouvez pas proposer un métro qui soit aérien, parce que c'est quand même plus sympathique de se promener et de voyager en voyant le paysage. Et puis dans ce cas-là, est-ce qu'il y a des risques qu'il y ait des expropriations d'entreprise ou même d'habitations ? Voilà. Je vous remercie pour votre réponse.

Claude BERNET : très bien, merci beaucoup. Aérien ou souterrain ?

Nicole POUILLY : quand j'ai fait la présentation du projet, je vous ai dit qu'il y avait eu une étude environnementale qui avait été faite très en amont, et que les analyses avaient été faites à la fois sur la protection de la faune et de la flore, et autres. Mais les analyses ont aussi été faites sur une bande large de 3 kilomètres en regardant bien sûr le sous-sol, la capacité de pouvoir creuser des tunnels, enfin toutes les possibilités techniques pour construire un métro. La solution qui a été retenue, compte tenu de cette étude environnementale, c'est effectivement de faire le métro plutôt en souterrain dans sa plus grande partie. Nous vous avons affiché en fait la carte, les opportunités de tracé qui sont d'ailleurs dans le dossier du maître d'ouvrage soumis au débat public, parce qu'à la fois, si vous voulez... Vous dites, à juste titre sans doute, que c'est bien de voyager dans le métro en regardant le paysage. Et puis quand nous sommes dans des sites peut-être un peu plus urbanisés, il y a aussi de nos concitoyens qui considèrent aussi qu'il vaut mieux avoir le métro enterré. De cette manière, il y a moins effectivement d'expropriations et autres difficultés, et d'embêtements pour les habitants.

Le résultat de cela, ce que les études ont montré, c'est-à-dire qu'il y a la majorité du réseau qui est souterrain, et quelques parties qui peuvent être traitées en aérien, parce qu'à la fois, peut-être d'abord elles sont dans des secteurs moins denses. Elles sont aussi dans des secteurs qui peuvent être, il est vrai, assez agréables à regarder quand nous faisons le

voyage. Et puis il faut bien dire qu'il y a aussi le coût économique qui vient s'ajouter à cela. C'est aussi important pour le maître d'ouvrage de regarder le coût économique de son projet.

On vous présente le résultat des opportunités de tracé aérien. C'est aujourd'hui en discussion dans le cadre du débat public.

Didier BENSE : cela représente potentiellement 25 kilomètres. La partie qui était proposée dans les Hauts-de-Seine, je pense, est à peu près condamnée. Par contre, il y a d'autres opportunités qui peuvent émerger, parce que l'on nous dit ici ou là : mais pourquoi vous ne regardez pas cette question d'aérien, parce qu'il y a effectivement des coûts à la clé qui peuvent être intéressants.

Sur la question des expropriations, c'est un des sujets. Effectivement, en aérien, il faut se préoccuper du voisinage. Ce sont forcément des routes extrêmement larges. Je pense par exemple à la partie sur Aulnay qui est proposée. C'est la route nationale avec un grand séparateur terre-plein central. C'est dans des configurations très particulières que nous pouvons envisager d'implanter de l'aérien en zone urbaine. Après, il y a la partie beaucoup plus agricole sur Gonesse, Tremblay et Villepinte, où là, cela semble effectivement tout à fait envisageable. Nous verrons au fur et à mesure des discussions si d'autres possibilités n'émergent pas.

Claude BERNET : bien. Je vois une main qui se lève là, juste devant notre hôtesse. Madame.

Nausicaa BOISSON, Habitante Nogent-sur-Marne : j'ai une question sur la tarification : est-ce que l'on pourra utiliser le Métro du Grand Paris avec nos cartes intégrales et tickets de métro classiques ? Parce que j'imagine que si nous créons une nouvelle ligne aussi importante, cela va sans doute se répercuter sur la tarification de l'utilisateur. Qu'est-ce qui est prévu à ce niveau-là ?

Didier BENSE : comme nous l'avons dit, le statut de ce Réseau Grand Paris... La Société du Grand Paris qui porte la dette restera propriétaire, mais ce réseau est remis au STIF qui en décide d'abord de l'exploitant. En application du règlement européen, il aura probablement obligation de faire un appel d'offres pour désigner l'exploitant. Ce n'est pas automatique. Et deuxièmement, il en décide également de sa tarification. Si nous sommes autorisés à émettre un avis sur le sujet, il est très clair dans notre esprit que l'on doit aller vers ce que j'appellerai une intégration tarifaire. Parce qu'un des effets recherchés et avérés du Réseau Grand Paris, c'est la décharge des réseaux existants. Si nous créons des barrières tarifaires à l'entrée du Métro Grand Paris, cette décharge-là ne va évidemment pas fonctionner correctement. Notre recommandation sur le sujet, quand on nous demandera notre avis, c'est effectivement d'aller vers une intégration tarifaire de ce métro, comme avec tout le reste du réseau d'Île-de-France.

Après, sur la fixation des tarifs, c'est vraiment de la prérogative du STIF, et donc du Conseil régional.

Claude BERNET : peut-être Monsieur, là au troisième rang ... Il est déjà intervenu une fois, mais il exerce ses droits de suite.

Bernard LETALLEC : quel est le degré de liberté... Par rapport au projet déjà établi, que peut apporter le débat public en modification du tracé ou des gares ? Est-ce que tout cela est figé ou est-ce que l'on peut encore modifier certaines choses ? Sinon, cela veut dire que le débat public ne sert pas à grand-chose.

Claude BERNET : vous voulez répondre, ou vous voulez que je réponde d'un autre point de vue ? Parce qu'il y a une question que l'on se pose toujours dans les débats publics, à savoir : est-ce que cela sert à quelque chose ? Et en réalité, si vous regardez les débats publics de la loi de 2002, de la loi de 1995, qui ont eu lieu en France - cela fait une dizaine par an. Cela fait aujourd'hui à peu près 100, un peu plus de 150, autour de 200 - vous vous rendez compte que lorsqu'il y a de conclusions claires sur un débat public, que le public, dans sa majorité, ou dans certains territoires, etc., est clairement favorable à telle solution, ou opposé à telle solution, nécessairement, le maître d'ouvrage – parce qu'il y a un maître d'ouvrage, même si dans la plupart des débats publics, c'est l'État ou une grande collectivité locale qui est le vrai patron -va tout de même tenir compte de ce qui se sera dit pendant le débat. Le débat public a une sorte de pouvoir d'influence. J'en veux pour exemple l'affaire de CDG Express dont nous avons parlé. Il y a tout de même eu sur CDG Express une réaction à peu près unanime, toutes populations confondues, tous élus confondus, toutes tendances confondues, à savoir qu'avant de faire un projet pour les voyageurs aériens, il fallait commencer à penser à l'amélioration du RER B vers Roissy, parce que comme le rappelait tout à l'heure la Société du Grand Paris, il n'y a pas que des passagers aériens qui vont à Roissy. Je dirais même qu'ils sont même très minoritaires par rapport aux 130 000 salariés de la zone aéroportuaire large. 90 000 sur la zone aéroportuaire juridique, et 130 000. C'est l'équivalent de Marne-la-Vallée. Cela m'a beaucoup frappé tout à l'heure quand Madame a donné ce chiffre.

Le débat public a consisté à dire : nous n'en voulons pas. Ce que l'on veut, c'est améliorer le transport pour tout le monde. Et au passage, cela servira d'ailleurs aussi aux passagers aériens.

Aujourd'hui, nous n'avons pas... Le projet CDG Express est toujours en discussion. Il n'est pas abandonné. Mais par ailleurs, le programme d'amélioration - je me tourne vers RFF qui le sait beaucoup que moi - sur le RER B fonctionne. Il est doté de plusieurs centaines de millions d'euros. Est-ce que c'est le débat public qui l'a montré ? Peut-être, parce que le débat public était l'occasion de s'exprimer pour les gens concernés par ce trajet, notamment les gens qui sont sur le RER B. Cela recoupe d'ailleurs un petit peu certains éléments de notre débat à nous. Si vous voulez, les décisions sont prises après en fonction de considérations qui sont celles du moment, de la politique etc. Mais effectivement, le débat

public apporte un éclairage très important, je dirais, s'il est bien fait, même vraiment un bon éclairage, parce qu'un éclairage de toutes les facettes.

On a parlé tout à l'heure des réunions. Nous faisons 50 réunions. Nous ne pourrions pas dire que le maître d'ouvrage n'a pas mesuré. Mais il avait d'ailleurs fait des concertations, etc. Il a aussi travaillé un peu dans l'urgence, et ces quatre mois de débat public vont permettre au maître d'ouvrage d'aller un petit peu plus loin dans sa connaissance de ce que pense le public. J'ajoute que pour ce débat-là, il y a une grosse différence, à savoir que l'avis des collectivités territoriales est officiellement sollicité, ce qui n'est pas le cas dans les débats publics classiques. C'est ainsi que l'ensemble des collectivités, je crois que 500 collectivités territoriales de la région Île-de-France auront l'occasion, si elles le souhaitent, de s'exprimer spécifiquement sur le dossier. Voilà, c'est une tentative de réponse. Donnez le micro à Monsieur WATISSEE.

Henri WATISSEE : je voudrais ajouter deux points Monsieur. Premièrement, sur les dix dernières années, 85 % des débats publics ont provoqué des modifications dans les projets. La deuxième chose, c'est que dans le présent débat, nous avons déjà eu une douzaine de réunions. Je peux vous dire que la Société du Grand Paris ici, et je l'ai vécu moi-même, a subi quelques pressions pour de nouvelles gares à différents endroits que je ne nommerais pas ici, mais au moins sur trois ou quatre cas, n'est-ce pas Monsieur BENSE ?

Didier BENSE : si je peux effectivement compléter par deux points. D'abord, sur le processus, contrairement aux autres débats publics, c'est la loi de juin 2010 qui donne la règle. Et contrairement aux autres débats, le maître d'ouvrage, la Société du Grand Paris, doit produire un rapport argumenté public. La décision sera validée par le Conseil d'État, qui n'est pas juste une chambre d'enregistrement. Le Conseil d'État regardera la loi, regardera la proposition initiale du maître d'ouvrage, regardera la synthèse de la CPDP, et verra si le travail a été sérieusement fait pour prendre en compte les apports du débat. Nous, nous sommes depuis le début très clairement dans une posture d'écoute totale. Et effectivement, comme l'a dit Monsieur WATISSEE, nous avons déjà été ébranlés dans nos certitudes dans un certain nombre de territoires. Et nous avons des études complémentaires que l'on va lancer de façon à anticiper cette période entre le 31 janvier et le 31 mai, au cours de laquelle il faudra que l'on analyse... Le rapport nous parviendra le 31 mars. Cela va être très court, et il faut donc effectivement que l'on anticipe un peu.

Le deuxième élément, c'est ce que l'on appelle « le schéma de principe ». En gros, la recommandation définitive de la Société du Grand Paris ne se fait dans d'obscurs bureaux. Cela se fait au Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris. Le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris, c'est 21 personnes, dont 10 élus, à savoir les grands élus de la région. J'ai un des administrateurs du Conseil de surveillance dans la salle. Rien ne se fera *en catimini*. C'est-à-dire que Monsieur HUCHON, Monsieur EBLE, tous les Présidents de Conseils généraux sont présents à ce Conseil de surveillance, et veilleront à la défense des intérêts collectifs, n'en doutons pas.

Claude BERNET : vous voulez réintervenir ?

Bernard LETALLEC : brièvement.

Claude BERNET : vous êtes un bon client.

Bernard LETALLEC : non, le fait que ce soit une procédure accélérée rend un peu... Avant, il y avait des procédures qui duraient cinq ou six ans, et les débats publics arrivaient après que l'on ait étudié trois ou quatre fuseaux. Ici, il y a un fuseau qui nous est proposé, et qui tombe un peu du ciel. Je ne dis pas qu'il soit mauvais, mais nous n'avons pas d'autres choix. C'est un peu le vice premier. Je comprends que le problème soit la rapidité d'exécution du début des travaux, mais il y a un débat public qui est un peu comment dire squeezé.

Didier BENSE : je comprends effectivement que le dossier puisse donner cette impression, encore qu'il y a un certain nombre de variantes et d'options. Il y a des territoires dans lesquels effectivement, nous n'avons pas d'avis définitif sur la façon de placer les gares et le tracé. Ceci dit, nous n'avons pas non plus essayé de faire semblant. Nous n'avons pas travaillé tous seuls. Nous avons travaillé avec les représentants locaux. Nous avons cité à plusieurs reprises le travail de l'association Orbival. Orbival. Ils ont un tracé. Il y a juste une hésitation sur deux couples de gares. Nous n'allions pas pour le plaisir proposer autre chose que ce qui est porté par tous les élus locaux. Ce n'est pas un ou deux, mais c'est l'ensemble des associations. Après, toutes les remarques sont bonnes à entendre. Si les gens ne sont pas d'accord avec leurs élus et l'association des élus, ils le disent. Enfin je pense qu'ils le disent. Il n'y a aucun problème là-dessus. Mais effectivement, nous ne nous sommes pas obligés à proposer énormément de variantes à des endroits où il y avait semble-t-il un consensus assez fort. Nous étions avant-hier à Asnières, dans la boucle Nord des Hauts-de-Seine. La réunion était assez paisible parce qu'effectivement, le consensus a été extrêmement fort autour de la proposition, parce que le travail a été fait quelque part en amont avec les élus. Après, ce débat public a l'avantage d'élargir considérablement le cercle des consultés avec les associations, les citoyens, comme ont dit Monsieur et Madame tout le monde.

Claude BERNET : de toute façon, si j'ai bien compris, vous êtes représentant d'une collectivité territoriale qui est la ville de Neuilly-sur-Marne. Manifestement, vous avez une proposition d'autres tracés. Vous l'avez faite oralement. Nous l'avons notée, et je vous invite peut-être pour plus de sûreté à ce que la ville fasse soit un cahier d'acteur, soit même une simple contribution. Vous savez, un cahier d'acteur, c'est toute une mécanique. Nous aurons beaucoup de cahiers d'acteur, et plus nous en aurons, mieux nous nous porterons.

Mais une simple contribution peut tout à fait... Voilà. Si vous voulez, nous raisonnons à partir d'un projet de tracé, et puis il y a un certain nombre de gens qui proposent soit des variantes, soit des modifications. Il y aura dans le rapport de la Commission auquel nous commençons à pré-réfléchir, parce que l'on a vu qu'un quart du débat, il y aura sûrement dans le rapport de la Commission de longs développements consacrés site par site, ligne par

ligne et site par site, à des propositions de modifications. Nous en avons plein les cahiers d'acteur qui sont actuellement reçus à la Commission, par exemple Villejuif. Voilà. Puis il y en aura d'autres qui ressortiront. Les choses ne sont pas fermées.

On ne vous dit pas : c'est à prendre ou à laisser. Y a-t-il encore d'autres questions ? Pour parler un peu d'horaire, nous avons commencé à 20 heures, 20 heures 10. Moi, j'avais l'intention de m'arrêter de toute façon à 23 heures. Si vous considérez que vous êtes suffisamment éclairés et qu'il n'y a plus de questions, nous nous arrêterons avant. Mais en tout cas, nous avons au moins jusqu'à 23 heures. Mais de toute façon, je ne pense pas que l'on va laisser des questions sans réponses. Je sentais un peu de désir d'arrêter. Madame, vous avez introduit. Peut-être pourriez-vous sinon conclure, du moins vous exprimer maintenant. Un micro à Madame MELINE. De toute façon, le tarif est de trois minutes. Mais vous, vous avez eu trois fois trois minutes.

Yveline MELINE : trois fois trois minutes, c'est vrai. Simplement pour dire qu'effectivement, l'essentiel, à mon sens, porte quand même sur l'implantation des gares. C'est inévitable, parce que l'on a bien vu tout à l'heure... Madame MARSIGNY avait souligné Massy-Palaiseau, Saclay. Effectivement, ces endroits-là correspondent quand même à des lieux prestigieux. Par contre, nous voyons bien qu'il y a un endroit entre Villejuif et puis Orly, où c'est quand même vide. Si nous pouvons repasser la diapositive, il serait intéressant de voir cela. Il est sûr que c'est un enjeu, et que ce sera un enjeu important.

Juste une chose : je ne vais pas me faire le porte-parole de personne mais quand même, j'ai juste un tout petit témoignage. Cela m'avait marqué, et en pensant à ces gens-là, je me dis que ce soir, c'est probablement, je pense que je m'exprime peut-être en leur nom. Nous ne parlons pas des gens qui travaillent la nuit. Ils ne sont pas là ce soir. Ils ne peuvent pas, parce qu'ils sont déjà au boulot. Et ces gens-là, ils prennent, vous savez les serveurs de restaurant, ils terminent à une heure, deux heures du matin. Vous ne vous rendez pas compte quand vous êtes au restaurant, mais vous mangez etc., puis vous, vous repartez. Vous avez votre voiture, ou vous reprenez le taxi. Eux, non. Comment font-ils ? Il y a aussi les infirmières de nuit qui rentrent à cinq heures ou six heures du matin, parce que... Voilà. Ces gens-là, je ne sais pas s'ils s'expriment. Je ne suis pas sûre. Moi, j'ai le souvenir d'avoir vu des gens, un dimanche soir du côté de gare Nord, c'est ça les halls de Rungis, qui attendaient sous un arrêt de bus et... Enfin vers Villejuif.

Claude BERNET : enfin dans un endroit qui vous a paru difficile.

Yveline MELINE : vers Villejuif. Peut-être que vous connaissez mieux. C'est vers Villejuif. C'était entre Orly et Villejuif, voilà. Et des gens qui attendaient sous un arrêt de bus en plein hiver, qui attendait un hypothétique bus parce qu'à cette heure-là, il devait être minuit ou une heure du matin, je crois qu'il doit y en avoir un à peu près toutes les 50 minutes. Vous imaginez en hiver ce que cela donne. Ces gens-là, ils ne s'expriment pas. Ils sont trop fatigués quand ils rentrent chez eux. Au niveau des gares, je crois qu'il est important de travailler sur l'implantation de ces gares. Combien y en aura-t-il ? Maintenant, sur ce que

disait Monsieur le Vice-président du STIF, si j'ai bien compris, sur le financement, j'allais dire que l'utilisateur va certainement payer. Mais au-delà de cela, si mes souvenirs sont bons, nous sommes en pleine discussion de la loi de finance. Il y a des auditions. Monsieur HUCHON a été audité sur les budgets de sa région. Maintenant sur le Grand Paris, est-ce que la Société du Grand Paris va être audité par la commission des Finances de l'Assemblée ? Parce qu'il sera intéressant de savoir ce qui va se dire. Les députés veulent entendre quelque chose de clair, quelque chose de fixé, quelque chose qui a été travaillé et qui est juste. Et après, ce sera voté. Voilà.

Claude BERNET : vous préparez-vous à une audition devant la Commission des Finances ?

Didier BENSE : non. Le gouvernement porte effectivement le projet de la loi de finance, et apportera toutes les réponses, sachant que nous sommes en charge de leur fournir certains éléments de réponse. Mais nous-mêmes, non. Nous n'allons pas évidemment être auditionnés.

Sur le financement, à la fin, l'utilisateur va payer. Cela ne fait jamais plaisir de dire cela, mais on est sur un réseau de transport qui est quand même considéré, même si nous, on le considère insuffisant, qui est considéré quand même d'un très bon niveau par rapport aux métropoles anciennes d'Europe en particulier, en particulier dans Paris intramuros, avec des stations tous les 500 ou 600 mètres. Et l'utilisateur paye une des parts les plus faibles du coût du transport. Je crois que c'est un peu inférieur à 30 %, la part du coût du transport qui est supportée par l'utilisateur, la grande majorité du coût étant supportée par les entreprises à travers le remboursement des cartes orange partielles, et à travers quelque chose qui s'appelle « le versement de transport ». Alors comme je l'ai dit, nous n'avons aucune compétence en matière de fixation des tarifs. Faudra-t-il les augmenter ? A partir du moment où le service s'améliore, à l'horizon 2018 comme on l'a dit, on a envie de dire, pourquoi pas ? Si le service se dégrade, on comprend que ce sont des décisions politiques qui sont un peu plus difficiles à prendre. C'est un élément de réflexion.

Sur le travail de nuit, c'est un élément, c'est un point d'interrogation qui figure dans notre dossier. Pourquoi avons-nous mis un point d'interrogation à ce stade ? Parce que le fait de pouvoir offrir un service de transport par métro la nuit, c'est quelque chose qui se pense dès la conception du réseau, dès aujourd'hui. Si nous n'y pensons pas au départ, ce n'est plus possible, et ce n'est plus jamais possible. Aujourd'hui, nous avons un réseau de transport urbain, en particulier le métro, c'est vrai aussi d'une grande majorité des lignes de RER, que l'on ne peut pas exploiter la nuit. En particulier, la ligne 14 n'est pas exploitable toutes les nuits du lundi au dimanche. Nous pouvons faire des efforts. Nous pouvons organiser les opérations de maintenance de façon à ouvrir certaines nuits, du vendredi au samedi, du samedi au dimanche. C'est ce que font les réseaux espagnols, par exemple. Ils ont pris ces décisions-là. Cela passe encore, mais nous ne pouvons pas envisager un service continu. Cela ne répond pas aux besoins que vous évoquez, Madame. C'est le besoin des travailleurs qui sont en horaires décalés, ou voire en horaire de nuit. Cette question est posée. Les réseaux

qui ont fait ce choix-là, il y en a. Vous avez le grand réseau de New York qui est exploité 24h/24, et qui offre effectivement une conception, par exemple dans les quatre voies en parallèle à Manhattan. Même la nuit, on ne circule que sur deux voies pour entretenir les deux autres. Et vous avez le réseau plus modeste de Copenhague qui a fait beaucoup plus récemment ce choix-là, puisqu'il a été ouvert il y a une demi-douzaine d'années ou 2002, quelque chose comme ça. Il est exploité la nuit. Il y a des coûts à la clé, il y a comme je l'ai dit une conception spécifique, et d'après ce que l'on a pu regarder, une attractivité qui n'est pas très forte. C'est-à-dire que l'on aura un trafic extrêmement modeste. Cela se comprend assez bien, puisque l'on est à des heures où les voiries ne sont plus congestionnées et l'attractivité, la compétitivité du transport en commun, devient plus faible, parce que l'on va vite en deux roues ou en voiture. Et le choix modal, comme on dit, est quand même préférentiellement sur la voiture, même pour les personnels que vous avez cités. C'est l'équation. Ce que je suis en train de dire signifie que ce n'est sûrement pas le trafic qui va payer le fonctionnement de ce réseau, ni le surinvestissement. Et le choix de décider que les lignes rouge et verte puissent être ouvertes 24h/24, au moins sur certains tronçons, ne peut être qu'un choix politique, parce que derrière cela, il faudra évidemment financer à la fois le surcoût d'investissement et le surcoût d'exploitation, en regard effectivement de ce transport à caractère social pour les travailleurs que vous avez cités.

Voilà l'équation du sujet. A côté de cela, il y a quand même d'autres solutions. Les transports de nuit ne sont pas des transports qui ont été historiquement développés. Les choses ont commencé à se mettre en place par bus. Le premier réseau un peu organisé doit remonter en 1997, et devait s'appeler Noctambus à l'époque. On a changé le nom depuis. Et depuis, cela s'est renforcé à une vitesse considérable. C'est-à-dire qu'il y a vraiment un intérêt pour ce réseau de bus de nuit qui lui est beaucoup plus compétitif par rapport au mode ferroviaire lourd qui induit des surcoûts et des coûts d'exploitation importants. Mais la question est posée.

Claude BERNET : est-ce que vous êtes satisfaite de la réponse ? Oui ? Écoutez, je crois que s'il n'y a pas de regret, je vais interrompre cette séance en vous remerciant tout particulièrement parce que si nous n'étions pas extrêmement nombreux, encore que, nous avons fait une réunion qui a été extrêmement utile à la Commission, je peux vous le dire. Je vous remercie, comme je remercie d'ailleurs l'équipe du maître d'ouvrage, et les autres intervenants pour leurs prises de parole.

Applaudissement

Prochaine réunion dans le secteur à Champs-sur-Marne, à la cité Descartes, le 3 décembre. Et puis Champigny le 10 novembre. Ce sera une réunion commune pour les gens qui ont des envies d'assister au débat. Merci.