

Réunion de clôture des débats publics

Sur les projets de réseau de transport public du Grand Paris et d'Arc Express

—
31 janvier 2011

Paris, Palais des Congrès

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC

Réseau de transport public du Grand Paris :

- François LEBLOND, Président de la CPDP pour le réseau de transport public du Grand Paris
- Lamia ABDEL NABY, membre de la CPDP pour le réseau de transport public du Grand Paris
- Claude BERNET, membre de la CPDP, pour le réseau de transport public du Grand Paris

Arc Express :

- Jean-Luc MATHIEU, Président de la CPDP pour Arc Express
- Doris YOBA, membre de la CPDP pour Arc Express
- Jean-Pierre RICHER, membre de la CPDP pour Arc Express

MAITRISE D'OUVRAGE :

SGP (Société du Grand Paris):

- André SANTINI, Président du conseil de surveillance de la Société du Grand Paris
- Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris
- Didier BENSE, Membre du directoire de la Société du Grand Paris
- Florence CASTEL, Société du Grand Paris

STIF (Syndicat des Transports d'Île-de-France) :

- Jean-Paul HUCHON, Président du STIF et de la Région Île-de-France
- Sophie MOUGARD, Directrice générale du STIF
- Jean-François HELAS, Directeur des projets d'investissements du STIF, Directeur de projet Arc Express
- Sandrine GOURLET, Responsable des projets ferrés du STIF, chef de projet Arc Express

La séance est ouverte à 20 h 06 sous la présidence de Monsieur François LEBLOND, président de la Commission particulière du débat public réseau de transport public du Grand Paris.

François LEBLOND, président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris » : bien. Si vous voulez bien vous asseoir. Monsieur le ministre, Monsieur le Préfet de région, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames, Messieurs, mon collègue MATHIEU ayant ouvert les 4 mois que nous venons de passer en débat public, il me revenait ce soir, en tant que Président de la Commission du débat public du Grand Paris, de présider la séance de clôture. Je voudrais d'abord vous présenter les personnes qui sont à la tribune. La Commission d'Arc Express présidée par Jean-Luc MATHIEU, qui va s'exprimer dans un instant, Doris YOBA, membre de la CPDP Arc Express, Jean-Pierre RICHER, également membre de la CPDP Arc Express. Pour la CPDP Grand Paris, en dehors de moi-même, Lamia ABDEL NABY, membre de la CPDP, et Claude BERNET, membre également de la CPDP. Monsieur Daniel CANEPA a pris place au milieu, et pour le STIF et pour la Société du Grand Paris, je salue naturellement Monsieur Jean-Paul HUCHON, Président du STIF, Madame Sophie MOUGARD, Directrice générale, Monsieur Jean-François HELAS, Directeur des investissements, Madame Sandrine GOURLET, Responsable des projets ferrés du STIF et Chef du projet Arc Express, et pour la SGP, naturellement Monsieur André SANTINI, le Président de la Commission de surveillance, Monsieur Marc VERON, Président du directoire, Monsieur Didier BENSE, membre du Directoire, et Madame Florence CASTEL, qui est membre de la Société du Grand Paris.

Je vous rappelle, je vais le faire très rapidement, que la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 prévoit l'information et la participation du public au processus décisionnel en matière d'environnement, que le code de l'environnement fixe les règles du débat public, qui est organisé par la Commission nationale du débat public, autorité administrative indépendante, dont ce soir, le Président nous fait l'honneur de sa présence. Les Commissions veillent au respect des principes du débat : transparence, équivalence, indépendance, neutralité. L'organisation des débats : le STIF a saisi la CNDP d'un projet de métro en rocade Arc Express. La CNDP a décidé d'organiser un débat public, cela antérieurement à la loi du 3 juin 2010. Et pour le réseau de transport du Grand Paris, c'est la loi du 3 juin 2010 qui fixe les règles du débat, et le dossier est présenté par la Société du Grand Paris, SGP. Donc, il y a deux Commissions particulières. Je l'ai indiqué.

Nous avons, aujourd'hui, pris connaissance du protocole qui a été signé entre l'État et la Région, relatif aux transports publics d'Île-de-France, et naturellement ce protocole va être présenté dans quelques minutes. D'abord, je vais saluer également les internautes, ce soir. Parce que vous savez que cette séance est transmise en direct sur internet, et donc nous sommes très heureux qu'il y ait des personnes, qui ne sont pas parmi nous ce soir, mais qui puissent nous suivre depuis chez elles par ce moyen.

Je vous dis un peu comment va se passer la séance. D'abord, je vais donner la parole, pour un mot d'accueil, à Madame LEPETIT, tout de suite après que j'aie terminé ces quelques

mots. Ensuite, mon collègue, Jean-Luc MATHIEU, s'exprimera au titre de la Commission arc Express, pour une quinzaine de minutes. Je le suivrai ensuite. Après, nous donnerons la parole, pour 5 min chacun, à Sophie MOUGARD et à Marc VERON. Puis nous aurons Monsieur Daniel CANEPA, qui doit présenter le projet Grand Paris, mais je crois qu'il s'est entendu avec Monsieur HUCHON pour une présentation conjuguée de ce projet. Mais ils nous en parleront tout à l'heure. Ensuite, Monsieur André SANTINI parlera, au titre de la Commission du Grand Paris, comme Président du Conseil de surveillance. Et puis, nous procéderons aux questions de la salle, pour un débat qui doit se terminer, comme toujours, à 23 h. Je ne dis pas aux environs, je dis à 23 h

Voilà, c'était le petit message que je voulais vous passer en ce début de séance, en me réjouissant que nous soyons nombreux dans cette salle. Nous avons tous beaucoup travaillé pendant 4 mois, et nous sommes très satisfaits qu'il y ait une pareille affluence, ce soir, dans cette salle du Palais de Congrès. Je donne tout de suite la parole à Madame LEPETIT, au nom du Maire de Paris, qui doit dire quelques mots d'accueil de la Mairie de Paris, à cette séance.

Annick LEPETIT, adjointe au maire de Paris : merci beaucoup. En effet, au nom du Maire de Paris, Bertrand DELANOË, je suis heureuse de vous accueillir ici, Porte Maillot, pour la conclusion, c'est notre dernière réunion, des deux débats publics organisés par la Commission nationale du débat public, représentée ici par son Président, Monsieur DESLANDES, que je remercie chaleureusement, lui et toute son équipe, pour ce travail démocratique. Mesdames et Messieurs, depuis le mois de juin 2008, la Région Ile-de-France, la Ville de Paris, les 8 départements franciliens portent le Plan de mobilisation des transports, au premier rang desquels figurent la ligne 14, pour désaturer la ligne 13, les schémas directeurs des RER C et D, et bien sûr, la rocade Arc Express, un métro autour de Paris pour améliorer les liaisons de banlieue à banlieue. Pour avoir participé à un certain nombre d'entre elles, je constate que les réunions publiques ont pesé. Elles ont pesé pour qu'il y ait complémentarité, des tracés notamment, entre le projet porté par le Gouvernement, et celui porté par la Région. Nous voyons nos efforts récompensés puisque nos propositions d'agir au plus vite pour l'amélioration de l'existant sont reprises dans l'accord qui va vous être présenté ce soir. Nous avons franchi un premier pas, et comme je suis pragmatique, réaliste aussi, je pense que nous devons prendre date, aujourd'hui, pour engager les financements nécessaires à la réalisation des projets et au bon fonctionnement des transports existants. L'État et les élus franciliens doivent contribuer à développer un service public de transport de qualité. Il en va, mais vous le savez mieux que quiconque, de l'essor de notre économie, pour d'abord créer des emplois, mais il en va aussi du développement de nos villes, pour améliorer le quotidien des usagers. C'est en ce sens que la Région, le STIF et la Ville de Paris ont continué à travailler, par exemple, sur le prolongement de la ligne 14. Et dès la semaine dernière, j'étais à une réunion concernant l'implantation d'une nouvelle station, pas très loin d'ici, à la gare Cardinet. Chacun d'entre nous prend le métro, le RER, le bus, tous les jours. Ils font partie de notre quotidien. Je veux

aussi qu'ils fassent partie de notre avenir. Il est donc impératif de poursuivre nos efforts, tous ensemble. Merci.

Applaudissements

François LEBLOND : je vais maintenant donner la parole à Jean-Luc MATHIEU, Président de la Commission particulière du débat public Arc Express.

Jean-Luc MATHIEU, président de la Commission Particulière du débat public « Arc Express » : bonsoir, Mesdames et Messieurs. Ceux qui ont eu l'occasion de m'entendre dans d'autres enceintes savent que je n'aime pas lire un texte et je n'aime pas suivre les PowerPoint, qui coupent la spontanéité. Il en ira autrement ce soir. En effet, je vais vous présenter le compte-rendu du débat public Arc Express. Le texte que je vais vous lire résulte de discussions serrées entre les différents membres de la Commission, qui n'ont pas tous senti de la même façon le débat et son contexte.

À la réunion de clôture d'un débat public classique, le Président de la Commission particulière qui a animé ce débat expose traditionnellement les enseignements qu'en tire sa Commission, et qui feront la trame du rapport qu'il doit écrire parce que ce rapport doit participer à la préparation des choix que le maître d'ouvrage, le STIF, devra énoncer dans les 5 mois qui viennent, donc avant le 30 juin 2011. L'accord historique, je reprends les termes employés mercredi dernier, qu'a constitué le protocole entre l'État et la Région (dont nous parlera Monsieur le Préfet de région), relatif aux transports publics en Ile-de-France, annoncé par Monsieur le Président de la Région Ile-de-France (Monsieur HUCHON en parlera aussi), avec deux ministres, en présence de tous les Présidents de Conseils généraux de la région, constitue un événement qui a profondément modifié la situation. Nous sommes en présence de ce qui est qualifié, le protocole, je cite : « contribution sur les évolutions qui pourraient être apportées au projet de métro automatique soumis au débat public en cours. », communiqué le 26 janvier 2011 à la Commission nationale du débat public. Ce protocole constitue évidemment un apport majeur pour la suite qui sera donnée, après les débats.

Que dire sur le débat Arc Express, avec, inévitablement, quelques observations sur le débat du réseau de transport public du Grand Paris, non pas par intrusion dans ce qui ne me regarde pas, mais parce qu'il s'agit de deux débats siamois, c'est-à-dire partiellement collés l'un à l'autre, à travers des réunions publiques et des cahiers d'acteurs communs ? Mes principales réflexions portent sur les demandes qu'ont exprimées, pendant 4 mois, citoyens, associations, syndicats, partis, mouvements professionnels, et c'est essentiel, les élus et les collectivités territoriales. Je tire les observations suivantes, environ dix. D'abord, l'intérêt démocratique pour le débat, avec plus de 6 400 participants aux 24 réunions publiques spécifiques ou communes avec le réseau de transport du Grand Paris. La forte fréquentation du site internet de notre Commission, il y a eu plus de 80 000 connexions, 400 000 pages qui ont été vues. Plus de 680 questions posées sur le site internet, auxquelles la CPDP et surtout

le STIF ont répondu, ou répondront avant le 21 février 2011. Plus de 1 600 retours de coupons-réponses demandant des informations ou présentant des observations. Plus de 70 contributions, c'est-à-dire des opinions argumentées, rédigées par des personnes physiques ou morales. Tout ceci a été mis en ligne par notre Commission. Enfin, plus de 100 cahiers d'acteurs, principalement communs avec le débat sur le réseau de transport public du Grand Paris, qui sont rédigés par des personnes morales et qui proposent, de manière étayée, principalement des choix sur les tracés, et font des demandes de compléments aux projets soumis au débat, amélioration de l'existant, nouveau projet. La pertinence des questions et la qualité des écrits sont des indicateurs du fort intérêt qu'a suscité le projet Arc Express.

Au-delà de la rocade d'Arc Express et du projet de réseau de transport public du Grand Paris, le débat a largement porté sur l'ensemble des transports collectifs en Ile-de-France. Complaintes nombreuses et répétées sur les dysfonctionnements de ces transports, demandes également nombreuses et répétées sur des ajouts à effectuer aux deux projets, aucun investissement majeur n'ayant été effectué depuis les années 1990, l'époque de Météor et Éole, jusqu'à la décentralisation du STIF en 2006.

Troisième point que nous retiendrons dans notre rapport, un soutien quasi unanime pour une rocade de métro autour de Paris, sans qu'il soit généralement fait dans les débats le choix entre Arc Express ou une partie du réseau de transport public du Grand Paris. Le public s'exprime en faveur d'un métro circulaire.

Quatrièmement, une demande omniprésente de maillage serré avec les lignes de transport lourd existantes ou en projet.

Cinquièmement, le choix du STIF de réaliser des interstations courtes, 1,5 km en moyenne, a été approuvé. La Société du Grand Paris, privilégiant la vitesse, a fait un choix différent, sauf pour l'Arc sud.

Nous notons peu de questionnements sur la maîtrise d'ouvrage, entre la Société du Grand Paris, l'État, et le STIF, la Région, donc, sur la gouvernance d'un système qui ajoute un établissement public régional à un établissement public d'État ayant en partie le même type de fonction.

Septièmement, des interrogations sur le financement de l'investissement, et sur l'équilibre financier de l'exploitation qui relèvera du STIF. Il y a de nombreux questionnements sur la tarification.

Des débats, des questions sur l'avenir de la maîtrise de l'urbanisation autour des gares. Mais en ce qui concerne Arc Express, c'est plutôt par porosité avec le débat sur le réseau de transport public du Grand Paris que ce problème se pose.

Une volonté, ou une aspiration enfin, à un rapprochement de deux projets partiellement complémentaires, partiellement concurrents.

Mais avec l'annonce du mercredi 26 janvier 2011, le débat public Arc Express a connu une novation majeure. Pourquoi ? Revenons un peu en arrière. Aucun accord entre l'État et la Région Ile-de-France n'avait pu être conclu quand furent élaborés les projets d'Arc Express inclus dans le Plan de mobilisation des transports et le réseau de transport public du Grand Paris. C'est ce qui a conduit à organiser deux débats : celui sur Arc Express dont le sort est longtemps resté incertain, et celui sur le réseau de transport public du Grand Paris. Ces deux débats ont été coordonnés par la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. Le protocole d'accord, qualifié d'historique, entre l'État et la Région, conclu mercredi dernier, répond en partie à cette grande attente de convergence. Cet accord, qui n'avait pas été trouvé avant le lancement des débats, n'est sans doute pas seulement la conséquence de ces débats. Tout le monde savait que les deux projets ne pourraient pas se réaliser ensemble, et des négociations étaient déjà engagées. Mais leurs auteurs ont tenu compte de ce qui s'est exprimé au cours des débats, notamment ce qui porte sur l'ensemble des transports collectifs dans la région, comme il a été demandé lors des réunions, et pas seulement sur les deux projets, et en ce qui retient aussi le principe d'une rocade proposée par les deux projets, ainsi qu'un maillage avec les autres lignes de transport existantes ou en projet. Nous constatons donc que deux processus ont fonctionné. L'un, celui des débats publics, les citoyens étant invités à des comparaisons, et à proposer des choix. Et puis l'autre, entre politiques, qui ont bien entendu les attentes citoyennes, pour chercher un accord que tout le monde savait indispensable.

Le débat public Arc Express qui se termine ce soir a donc été unique, car coordonné avec un autre débat sur le réseau de transport public du Grand Paris présenté par la Société du Grand Paris, est majeur, car il a porté en fait sur l'ensemble des transports publics en Ile-de-France. Il est aussi très spécifique, car il s'achève avec plusieurs pages d'annonces contenues dans le protocole d'accord. Cet accord historique est présenté comme une contribution, et il est dit, je cite : « Elle ne se substitue ni n'anticipe les comptes-rendus dressés par les Commissions de débat public, ni l'acte motivé des maîtres d'ouvrage prévus à l'issue des débats publics, en application des textes législatifs et réglementaires en vigueur. » Il semble évident que le protocole, même s'il ne règle pas tous les problèmes, et en particulier la répartition de la maîtrise d'ouvrage entre le STIF et la SGP, et le financement s'il renvoie à d'autres textes ainsi qu'à des travaux complémentaires pour effectuer des choix ultérieurs, apporte des réponses à bien des questions soulevées pendant le débat public. À cette dernière réunion de ce soir, Arc Express, mais aussi un projet plus global, est ainsi présenté au public, qui pourra encore en discuter ce soir. Il faut ajouter que tout au long du débat, nous avons entendu un appel pressant à l'urgence des réalisations. Et je rejoins ainsi ce que disait Madame LEPETIT tout à l'heure.

Enfin, je tiens à remercier tous ceux qui ont participé à ce débat, qui l'ont animé, le public bien sûr, avant tout, au sein duquel les élus ont été nombreux, le STIF, sa personne qui a mouillé la chemise abondamment pendant ces 4 mois et plus, nos prestataires et aussi les

membres de la Commission particulière et son Secrétariat général. Nous étions 7 membres et un Secrétariat général, qui avons préparé ce débat depuis 15 mois.

Applaudissements

François LEBLOND : Messieurs les Ministres, Monsieur le Préfet de région, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs, à mon tour, je vais présenter les conclusions de la Commission particulière du débat public, en tant que Président du débat public du Grand Paris, en tant que Président de cette Commission.

Je suis très heureux, aujourd'hui, de présenter les premiers éléments du compte-rendu de ce débat. Sa densité et l'implication des organismes et des structures concernés, depuis son ouverture le 30 septembre 2010, confirment son caractère opportun. Je tiens à remercier tout d'abord les membres et le personnel de la Commission, qui n'ont pas ménagé leur peine pour permettre une qualité permanent dans la tenue d'un débat riche en événements. Mais aussi le maître d'ouvrage, la Société du Grand Paris, qui a compris rapidement les contraintes d'un exercice de démocratie participative dans le contexte de sa création d'entreprise. Merci, Monsieur Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris, pour votre investissement ainsi que de celui de toute votre équipe. Je remercie aussi la Commission particulière du débat public d'Arc Express, son Président, Jean-Luc MATHIEU, le STIF, sa Directrice générale, Sophie MOUGARD, et son équipe, qui nous ont accompagnés dans le cadre de réunions communes, en coordination étroite avec la CNDP. Philippe DESLANDES, son Président, Jean-François BERAUD, son Secrétaire général, se sont investis spécialement dans ce débat public hors-norme et nous ont soutenus. J'aurais enfin un remerciement à destination des deux Présidents des maîtres d'ouvrages, Jean-Paul HUCHON et André SANTINI, qui n'ont pas cessé d'apporter un éclairage propice à un débat serein.

À la clôture de ce débat, le projet du Grand Paris, par sa dimension, et l'intérêt qu'il a suscité, ne peut, par son ampleur, son fondement juridique législatif et les contraintes de temps qu'il doit respecter, être comparé à aucun des débats publics organisés en France jusqu'ici. Les membres de la Commission que j'ai présidée ont su s'adapter à des conditions particulières, et le résultat est là. La somme d'informations recueillies qui reste naturellement à la disposition des citoyens permettra au maître d'ouvrage du Grand Paris de disposer de données s'appuyant sur le vécu quotidien des utilisateurs de transport. C'est près de 20 000 personnes — ce sont les chiffres de nos deux débats publics, je crois que nous pouvons les mettre ensemble —, qui ont été présentes pour nous, aux 56 réunions et au total, je crois qu'il y a eu 68 réunions. De septembre 2010 à janvier 2011, le site internet de notre Commission a reçu plus de 170 000 connexions, et pas moins de 800 questions ont été posées au maître d'ouvrage. Mais l'un des motifs de satisfaction est l'édition de 256 cahiers d'acteurs, répartis de façon homogène dans toute la région. Et comme l'a dit mon collègue, Monsieur MATHIEU, qui s'adressent souvent à la fois aux deux maîtres d'ouvrage. C'est la première fois que cela se produit dans le cadre d'un débat public. C'est une source

d'informations incomparable pour la détermination des projets de transport de demain en Ile-de-France. Et je remercie tous ceux qui ont bien voulu les écrire.

Fait exceptionnel, toutes les catégories d'organismes ont répondu présentes : associations, syndicats, partis politiques, entreprises. Ces cahiers d'acteurs émanent de tous les départements d'Ile-de-France. Cela traduit la volonté de leur rédacteur de s'exprimer, de proposer, et même d'entamer un dialogue avec la Société du Grand Paris. Ce constat touche aussi les opérateurs de transport en Ile-de-France. La Commission avait souhaité leur présence. Je remercie ceux qui sont dans la salle aujourd'hui. Cela a permis des échanges fructueux sur la question du fonctionnement actuel du RER, sur les projets contenus dans le Plan de mobilisation de la Région, ainsi que sur toutes les faiblesses actuelles du système. Peut-on parler, dans ces conditions, d'un débat public constructif ? La Commission que je préside le pense sincèrement. Les projets structurants tels qu'Orbival, les projets partagés, La Défense-Nanterre avec le projet Éole ou Orly avec l'Interconnexion Sud, mais aussi les dessertes de territoires isolés le confirment. Les citoyens ont pu s'exprimer et le protocole entre l'État et la Région dont parlait mon collègue, Monsieur MATHIEU, à l'instant, présenté le mercredi 26 janvier dernier, tient compte de leurs remarques et de leurs propositions.

Mais avant de préciser les principaux éléments qui sont retenus de cet exercice de démocratie participative, je me dois de vous souligner un point spécifique. La dimension de ce projet et la mobilisation qu'il a suscitée, à tous les niveaux, ont d'abord été un révélateur de la réalité du réseau des transports actuels et des préoccupations sociales des citoyens. Dans ce contexte, au vu des témoignages recueillis, la création d'un nouveau réseau est perçue comme devant être réalisée, sans oublier la mise à niveau des équipements existants. Et c'est bien un des éléments forts de la contribution qui est versée au dossier par l'État et la Région.

Je vais maintenant aborder quelques thèmes et chapitres essentiels. D'abord, la vision d'une métropole moderne. Le dossier présenté par le maître d'ouvrage rappelle que Paris et la région parisienne sont l'un des principaux éléments du positionnement de la France dans la mondialisation. C'est dans ce contexte qu'il examine quels progrès doivent être accomplis dans les infrastructures de transport. Le débat a pris acte de cette mise en perspective, notamment lors des réunions de proximité que nous avons organisées. Deuxièmement, le besoin de modernisation des réseaux existants est une constante. Mon collègue MATHIEU en a dit un mot tout à l'heure. Les citoyens et les élus présents dans les réunions publiques ont exprimé leur préoccupation quant à certaines dégradations ressenties au cours des dernières années. Mais ils ont aussi adhéré à la critique d'un système de transport axé historiquement sur le centre de Paris. Certains n'ont pas hésité à réaffirmer que la durée excessive du temps de parcours constatée aujourd'hui constitue un frein à la mobilité professionnelle et au développement de l'emploi. Les dispositifs complémentaires à mettre en œuvre pour permettre un usage maximum des réseaux à construire ont fait l'objet d'une attention particulière au cours des réunions : parkings, vélos en location par exemple. Les

représentants des collectivités locales présents au débat ont souvent rappelé les efforts faits à cet égard pour mieux maîtriser l'usage de l'automobile dans le territoire dont ils ont la charge. Les usagers ont du mal à apprécier les progrès réels accomplis par les investissements réalisés au cours des dernières années, à cause de la dégradation du service qu'ils constatent souvent, au quotidien.

Autre sujet, la prise de conscience d'un projet qui doit anticiper sur les besoins. Cette lucidité face à l'avenir est affirmée par des interventions dans le cadre des réunions thématiques programmées par la Commission sur la compétitivité, les pôles de développement, l'urbanisme et l'environnement. Les usagers rassemblés à ces occasions ont exprimé leur soutien à une projection à partir de données statistiques à analyser finement. Les décideurs présents à ces rencontres ont précisé que dans des secteurs tels que l'économie, l'enseignement supérieur, la recherche, la concurrence serait sévère avec les autres métropoles. Les réunions publiques organisées sur le Plateau de Saclay ont montré la difficulté de défendre un juste équilibre entre l'objectif d'un pôle d'excellence de dimension mondiale et celui de la protection d'espaces réservés durablement à l'agriculture. Le débat a eu pour mérite d'obliger les uns et les autres à se parler. Et les nombreux cahiers d'acteurs reçus à ce propos permettront à la Commission, dans son compte-rendu, d'enrichir le dossier. Des projets de développement urbains, portés par des intercommunalités, aspirent à jouer un rôle important dans la détermination fine du futur réseau. Des demandes de gares en ont résulté. Des partenariats intercommunaux bien avancés traduisent déjà des accords pour la création de zones économiques thématiques ou d'équipements structurants dans un contexte d'intermodalité. Les contrats de développement territorial, sous la conduite de Monsieur le Préfet de région, sont attendus avec l'espoir de voir soutenues les initiatives prises localement dans les domaines les plus divers. Ces projets d'aménagement du territoire mettent en lumière l'importance des connexions avec les réseaux de transport régionaux et nationaux. Cette considération est confirmée par le témoignage des opérateurs de transport, SNCF, RFF, RATP. Ces entreprises précisent que la métropole ne pourra jouer un rôle essentiel que si elle se dote de structures de transport en connexion avec l'ensemble des réseaux. Leur présence à la totalité des réunions, et je les en remercie, a nourri les réflexions qui ont précédé la signature de l'accord intervenu entre l'État et la Région. Cette présence nécessaire aux réunions a montré aussi que la question de la gouvernance constituerait un sujet essentiel.

Autre sujet, la recherche d'une couverture équilibrée du territoire d'Ile-de-France. Les 3 lignes de métro automatique projetées ont été globalement reconnues comme présentant une cohérence. La carte qui figure dans la contribution de l'État et de la Région a été bien accueillie au cours des réunions où elle a pu être présentée. La dimension nationale du réseau est évidente. L'extension de la ligne 14 a fait l'objet d'une attention particulière lors du débat. La desserte directe des deux aéroports a été soulignée, et les usagers ont évoqué la nécessité d'une meilleure prise en compte des populations en transit. Le système d'intermodalité de Roissy est invoqué pour Orly. La ligne 14 est perçue comme un axe

vecteur, à la fois pour les territoires du Nord, avec des projets de branchement sur le Val d'Oise ou la Seine-et-Marne, la desserte des pôles de compétitivité, Le Bourget, Saint-Denis-Pleyel, mais aussi pour les territoires du Sud en correspondance avec le projet Orbival, qui fait l'unanimité, et des connexions possibles avec Évry et l'Essonne. Sa fonction étendue de desserte de Paris, dans des conditions de vitesse et de sécurité, n'est pas sans conséquence favorable pour les interconnexions sud et nord de la SNCF et de RFF, tel que cela a été souligné par des intervenants. Cette volonté de décongestionner les gares de Paris intramuros des deux grands opérateurs a été appréciée au cours des réunions.

Une attention spéciale doit être portée à la liaison TGV Normandie-Paris, qui devrait notamment contribuer à renforcer le caractère attractif de La Défense-Nanterre au-delà de sa spécificité de cluster finances. Les effets attendus d'une lisibilité de la liaison avec Roissy aéroport doivent se traduire par un développement du secteur d'affaires internationales. Plusieurs cahiers d'acteurs en font mention. Les avis des collectivités locales confirment la nécessité de tenir compte de la meilleure desserte possible de toute l'Île-de-France. Les avis recueillis au titre de la loi du 3 juin 2010 sont largement favorables, mais beaucoup souhaitent, d'une part que soit confirmée la création de gares nouvelles, avec des équipements structurants pour répondre aux populations, et d'autre part que nous nous inscrivions dans des schémas d'intermodalité pour les usagers, et que soit mieux irrigués des territoires plus vastes ou isolés. Les élus proposent donc que ces gares soient des centres nodaux et économiques pour les personnes en transit, mais aussi des équipements d'animation pour la ou les communes desservies. C'est, pour les collectivités, une volonté affichée. Le sud-est de la petite couronne voit la réponse dans le projet Orbival. Le Sud, en revanche, n'a pas bénéficié d'un tel travail préalable de coordination et compte de façon indirecte sur l'effet catalyseur du projet pour fédérer davantage les réflexions. Plusieurs communes apportent un avis réservé en attendant les résultats de la mobilisation récente des populations.

Pour l'Ouest, deux ensembles territoriaux aux critères différenciés, problème de la desserte de Saint-Quentin-en-Yvelines et du Plateau de Saclay. Le désaccord entre l'État et la Région, sur ce dernier site, ne porte pas sur la nécessité de construire un projet mixtant le développement durable et l'économie de demain, souligné au cours de nombreuses interventions lors des réunions publiques, mais sur les modalités de cette desserte. La Défense et Nanterre ont rappelé que ce pôle est présent de façon stratégique sur les marchés internationaux, grâce à ses entreprises. Les aménageurs de La Défense précisent qu'ils souhaitent pouvoir répondre à une demande soutenue sur l'Europe, dans une liaison de qualité avec l'aéroport de Roissy. Lors de la réunion thématique sur l'urbanisme, a été notamment évoqué le rôle clé de Saint-Denis-Pleyel, dont le développement est lié pour une bonne part aux potentialités culturelles de Paris. Les spécialistes ont rappelé le rôle de point de jonction entre la ligne 14 et la ligne en direction de Roissy, par une rupture de charge apte à capter des clientèles. Les communes ont exprimé une volonté ferme de s'appuyer sur le développement d'un volet tertiaire indispensable. Elles croient à un effet de reproduction

sur les communes de l'est des Hauts-de-Seine. Plus au nord se font jour une approche à double détente, une démarche d'aménagement des espaces qui permet aux gares projetées de trouver une légitimité opportune autour du Bourget, et une démarche d'aménagement du territoire en perméabilité avec le département du Val d'Oise. Les deux paraissent approuvées dans le cadre d'une stratégie menée par les intercommunalités concernées. Les réunions publiques, dans la petite couronne, ont démontré l'intérêt de desservir des territoires isolés qui possèdent des quartiers fragiles. La question des transports est, pour les personnes présentes, l'élément majeur de la politique de la ville. En revanche, le danger de la spéculation immobilière a été souligné à plusieurs reprises. Elle se révèle préoccupante pour les propriétaires riverains.

L'automatisme est quasiment et unanimement accepté. Une attention est portée sur la possibilité d'avoir un métro plus adapté aux handicapés et plus sécurisé. Cette demande permanente se focalise aussi au travers des projets de localisation des gares, de leur développement potentiel. Elle est reprise dans les contributions des collectivités, et augure des négociations à venir sur les contrats de développement territorial.

Enfin l'approche des conditions financières. Pendant tout le début du débat, les questions financières ont été présentes sans pouvoir être traitées suffisamment. Le citoyen souhaite connaître l'impact du projet sur le prix du billet, et les élus, sur la répartition des charges. Le vote par les parlementaires de la loi de finances rectificative pour 2010 et de la loi de finances 2011 a permis au maître d'ouvrage de la SGP de combler certaines lacunes des réunions précédentes, sur le coût de l'opération et son incidence sous forme de taxe sur la contribution possible de l'utilisateur ou du contribuable et sur les recours à l'emprunt. L'opportunité de comparaison internationale, à cet égard, a été évoquée, notamment sur le sujet de la tarification. Le protocole du 26 janvier 2011 a permis de mieux éclairer cette partie du débat. Il en sera question dans un instant, je n'y reviens pas. Mon collègue MATHIEU en a beaucoup parlé tout à l'heure.

Je voudrais souligner l'originalité d'un débat sur un territoire qui demande une action énergique en matière de transport. Il y a eu, en coordination avec la CNDP, deux débats. Celui porté par le STIF et celui porté par la SGP, l'un et l'autre proposant des lignes nouvelles. Cette spécificité a été l'occasion d'un débat public contradictoire et porteur de valeurs. Cette démarche a contribué à mobiliser les citoyens, très certainement à transcender les clivages politiques traditionnels et à préparer ainsi le protocole qui vient d'intervenir. Certains projets, comme celui de l'Atelier international d'urbanisme de Paris, dont l'avis a été requis au titre de l'article 3 de la loi, a convaincu de réfléchir de manière globale, de réaliser une approche systémique de ce territoire, où le projet de transport public prend une part de responsabilité importante pour l'utilisateur qui l'utilise et le professionnel qui cherche une implantation. À l'heure d'une compétitivité exacerbée, où les villes-mondes jouent un rôle d'impulsion, le projet Grand Paris et la convergence avec Arc Express pour former, selon les signataires de l'accord, un Grand Paris Express, malgré des

circonstances économiques difficiles, ont été ressentis positivement au cours des dernières réunions.

En conclusion, la Commission particulière du débat public met en évidence, de façon synthétique, d'abord un souhait des Franciliens de bénéficier d'un réseau en rocade qui s'accompagne d'une rénovation du réseau actuel et soit en accord avec les évolutions des besoins de transport en région et hors de la région. Une volonté des collectivités de répondre aux préoccupations des usagers pour des projets de gare, souvent liés à des aménagements urbains ou à des contrats de développement territorial. Une nécessité de s'atteler à des approches cohérentes, équilibrées et harmonieuses d'aménagement de sites d'excellence, comme Saclay, mais aussi La Défense, qui peuvent consolider le rayonnement international. Le protocole entre la Région et l'État, notifié à la CNDP par les deux partenaires, répond à une demande forte des citoyens. Elle constitue une contribution essentielle aux suites positives de ce débat public. Nous ne devons pas passer sous silence la complexité du nombre d'opérateurs de transport sur la région Ile-de-France. L'incompréhension du citoyen a été forte sur la responsabilité de chaque organisme et son rôle dans un débat où tous les professionnels ont parlé d'urgence. Une des contributions reçues propose, je la cite, « la création d'une autorité de régulation ». Au-delà de toutes ces observations qui seront développées et complétées dans le document qui sera rendu public fin mars, par nous, la Commission particulière que je préside a, au cours de ces 4 mois de réunion, accompli sa mission avec le souci d'être utile à ceux qui auront à décider de l'avenir. Elle espère avoir été pour eux une bonne interprète de ce qu'elle a entendu.

Applaudissements

Je vais donner maintenant la parole à Monsieur le Préfet de région. Je ne sais comment vous avez décidé d'intervenir, avec Monsieur HUCHON. Pardon, je commets une erreur, excusez-moi. Les deux maîtres d'ouvrage, d'abord. C'est vous, Madame, d'abord ? Excusez-moi, j'ai fait une erreur.

Sophie MOUGARD, directrice générale du STIF : merci, Président. Je vous propose d'intervenir à deux voix, avec Jean-François HELAS. Il n'est pas question, évidemment, aujourd'hui pour le STIF, de tirer du débat public des conclusions qui seraient prématurées. Le Président MATHIEU vous l'a expliqué. La décision du Conseil du STIF sur les suites du débat interviendra dans un second temps. Elle sera prise notamment à la lumière du compte-rendu qui sera établi par la Commission particulière du débat public, et du bilan qui sera dressé par le Président de la Commission nationale du débat public, Philippe DESLANDES. Ce que le STIF peut faire ce soir, en tant que maître d'ouvrage, c'est vous restituer les points les plus saillants qui nous ont marqués tout au long de ces 4 mois de débat qui viennent de s'écouler. Nous vous proposons donc une restitution en deux temps, en vous livrant tout d'abord ce que nous avons entendu sur le contexte et les objectifs du projet Arc Express, puis dans un second temps, ce que nous avons entendu sur la dimension territoriale du projet.

Quelles ont été, tout d'abord, vos expressions sur le contexte et les objectifs du projet Arc Express ? Nous retenons à ce sujet, 5 grandes idées. En premier lieu, l'impérieuse nécessité d'améliorer l'existant. Vous nous avez massivement interpellés sur la nécessité d'améliorer les conditions de transport sur le réseau actuel. Augmenter la régularité, renforcer la ponctualité, décharger les lignes les plus chargées, mais aussi améliorer l'offre de bus et rénover le matériel roulant sur les lignes existantes. Autant d'efforts qui sont au cœur de la politique du STIF depuis sa décentralisation, en 2006, et plus particulièrement au cœur du Plan de mobilisation qui se trouve, pour nous, conforté à travers ces attentes que vous avez exprimées. Le Plan de mobilisation a par ailleurs été repris dans le protocole d'accord qui a été signé entre la Région et l'État.

En second lieu, l'opportunité d'un transport de rocade, en proche couronne, sur la base de 3 fondamentaux que nous avons proposés pour arc Express. À savoir, premier fondamental, le maillage systématique avec les lignes de transport collectif actuelles et futures, le train, le RER, le métro, les tramways. Deuxième fondamental, le principe d'une desserte fine de vos territoires, une distance courte entre deux stations consécutives. Troisième fondamental, la nécessité d'avoir une boucle complète, une rocade tout autour de Paris, sur la proche couronne.

Ensuite, et c'est la troisième grande idée, la nécessité de prendre en compte des objectifs et des besoins complémentaires au projet Arc Express. En effet, la forte adhésion en faveur d'Arc Express n'a pas masqué l'expression d'un certain nombre de besoins complémentaires. Cela a conduit la Région et le STIF à formuler trois nouvelles propositions au cours du débat public, qui ont été reprises dans le cadre d'un plan de complémentarité présenté le 15 novembre dernier. Première proposition, la présentation au grand public des arcs est et ouest de la rocade Arc Express, sur la base des études que nous avons pu finaliser au cours du débat. Deuxième proposition, la desserte des quartiers et des territoires enclavés de la Seine-Saint-Denis, grâce à un arc que nous avons appelé Arc Grand Est. Troisième proposition, la nécessité de liaisons directes et rapides avec les aéroports. Nous avons souhaité présenter ces compléments au projet Arc Express, comme une pièce à apporter au processus de convergence entre les deux projets, Arc Express et Grand Paris, que vous avez appelé de vos vœux tout au long du débat.

Quatrième point, vous vous êtes massivement exprimés sur la question du financement du métro de rocade, en mettant en avant deux préoccupations majeures. Tout d'abord des interrogations liées au financement de l'investissement du projet, qui ne doit en aucun cas, selon vous, obérer les financements initialement alloués au Plan de mobilisation des transports. C'est bien la raison pour laquelle nous avons toujours présenté le financement d'Arc Express à l'intérieur de l'enveloppe globale des 19 milliards d'euros qui correspond à l'ensemble des projets du Plan de mobilisation. Vous avez également exprimé le souci de la maîtrise des coûts de fonctionnement, attirant ainsi l'attention des maîtres d'ouvrage pour que l'effort collectif soit en mesure de financer les coûts d'exploitation annuels induits, sans

trop peser ni sur les collectivités ni sur les employeurs ni sur les voyageurs. Des pistes plus précises sur le financement des différents projets, tant en investissement qu'en fonctionnement, ont commencé à être posées dans le protocole d'accord entre l'État et la Région.

Cinquième et dernière grande idée, les préoccupations que vous avez exprimées sur la mise en œuvre d'Arc Express. Sur le calendrier de mise en service d'abord, les territoires concernés par l'Arc sud sont tous favorables à une mise en service dès 2017. Ils l'ont dit avec fermeté. Les autres territoires ont également exprimé beaucoup d'impatience à être desservis le plus rapidement possible. Sur ce point, et nous l'avons dit à plusieurs reprises, il est bien évident que le fait de disposer du financement complet dès que possible, doit permettre d'accélérer les calendriers de mise en service des Arcs nord, est et ouest.

Sur les choix techniques proposés pour Arc Express, suite, nous retenons une adhésion massive à la solution d'un métro réalisé entièrement en souterrain, et ce sur l'ensemble de la boucle. Et nous retenons aussi votre souci d'avoir un matériel roulant économe en énergie. Ce qui conforte notre proposition en faveur d'un roulement sur fer.

Enfin, sur le service offert aux futurs usagers d'Arc Express, vous avez demandé que la tarification qui sera appliquée pour le métro de rocade soit équitable et qu'elle ne soit pas dérogatoire à celle qui s'applique sur l'ensemble du réseau francilien. Comme vous le savez, c'est bien sur cette base que nous avons travaillé.

François LEBLOND : nous avons prévu 5 min, alors nous donnerons un peu plus de temps à la Société du Grand Paris. Essayez d'être concis.

Jean-François HELAS, directeur des projets d'investissement du STIF, directeur de projet Arc Express : promis, Monsieur le Président, je serai beaucoup plus court que vous ne l'avez été.

Diffusion d'un document PowerPoint

Voyons maintenant quelles ont été vos contributions et attentes sur la dimension territoriale de ce projet. Je tiens tout d'abord à souligner que le fait de vous avoir présenté différentes variantes de tracés a permis, nous semble-t-il, des échanges constructifs dans le cadre des réunions territoriales. Ces échanges ont mis en lumière les enjeux locaux de vos territoires, vous ont permis d'exprimer des préférences et de faire des comparaisons, souvent de faire apparaître des synthèses possibles.

Sur l'Arc sud, avant de rentrer au cœur de l'Arc sud, je souhaite rappeler très rapidement 3 points forts qui ont émergé au cours du débat concernant l'Ouest francilien. D'abord, la desserte du centre-ville de Rueil-Malmaison, la nécessité de se raccorder à la gare Transilien de Saint-Cloud, la nécessité d'assurer deux correspondances (une correspondance avec la station du métro ligne 10 à la station Boulogne-Pont de Saint-Cloud, et une autre avec la ligne 9, à la station Marcel Sembat), et enfin, une adhésion massive à la desserte du secteur

du Trapèze à Boulogne et de l'Île Seguin. Après avoir traversé la Seine, nous arrivons dans le secteur des Coteaux et du Val de Seine. Nous retenons de vos remarques l'intérêt de desservir Clamart. Ce qui induit également l'intérêt d'une correspondance d'Arc Express avec le RER C, à la gare d'Issy-Ville. Sur le territoire maintenant de la vallée scientifique de la Bièvre, nous avons noté une adhésion massive à la nécessité d'une correspondance avec la station Châtillon-Montrouge de la ligne 13, et avec le futur projet du tramway T6. Ce qui est rendu possible par la combinaison des variantes des tracés d'Arc Express. Plus à l'est, nous arrivons sur le périmètre de l'association Orbival. Les expressions ont largement convergé, d'est en ouest, pour : premièrement, une correspondance avec le futur terminus de la ligne 4 prolongée à la station Bagneux métro, une correspondance avec le RER B en gare d'Arcueil-Cachan, la desserte de l'IGR à Villejuif, ainsi que le projet Cancer-Campus, et pour une correspondance également avec la ligne 7 et le futur tramway T7 à Villejuif-Louis Aragon, station à laquelle tout le monde s'est rallié. Enfin, nous n'avons pas senti de soutien massif en faveur de la station intermédiaire que nous avons proposée à Cachan centre. Passons maintenant au territoire de Seine-Amont. La desserte du centre de Vitry a été confirmée. À l'est, le grand projet urbain des Ardoines nécessite une station Arc Express en correspondance avec le RER C. Au-delà, de nombreuses expressions, notamment à travers l'association Orbival, ont privilégié un maillage au RER D, à la station Vert-de-Maisons. Sur les secteurs de la Plaine centrale, du Val-de-Marne et de la boucle de la Marne, à l'est du maillage avec le RER D, nous avons noté une forte demande en faveur d'une correspondance, à la station Créteil-L'Échat, de la ligne 8. En revanche, nous n'avons pas entendu de véritables soutiens pour la station intermédiaire de Créteil-Planète. Plus à l'est, nous avons bien entendu la position de Monsieur le Maire de Saint-Maur, qui a clairement exprimé ses craintes liées à l'insertion urbaine de nouvelles stations. Cette position aboutira sans doute à ne pas approfondir plus avant la réflexion sur le tracé éloigné. Sur ce point, je rappelle que nous avons étudié, à votre demande, deux alternatives au cours du débat, par Sucy et par Joinville, qui se sont révélées moins efficaces. Néanmoins, la question du maillage avec la branche Boissy-Saint-Léger du RER A reste posée, car elle apparaît comme incontournable aux yeux de beaucoup d'acteurs. Aussi, les conditions d'acceptation de nos stations à Saint-Maur-Créteil restent encore à travailler. Enfin, l'extrémité est de l'Arc sud. Là encore, nous avons qu'un tracé mixte pourrait être envisagé pour relier Saint-Maur-Créteil RER A à Champigny-Centre, cette dernière étant fortement souhaitée. Au-delà, la question de l'option entre Val-de-Fontenay ou Noisy-le-Grand se trouve clairement posée. La demande pour une arrivée de l'Arc sud à Val-de-Fontenay a été très forte. Ce qui nous amène à proposer, depuis Champigny-Centre, un repiquage sur le tracé proche d'Arc Express. Sur cette portion de trajet, Monsieur le Maire de Nogent ne souhaite pas de nouvelle gare en centre-ville, sur son territoire. Il suggère la localisation d'une station Arc Express plus à l'est, en limite du Perreux. Sur ces territoires, la présence d'une association extrêmement investie comme l'a été Orbival a permis de faire émerger une proposition soutenue par l'ensemble des acteurs. Le débat public, quant à lui, a permis de légitimer cette proposition. Quelques mots, pour terminer, sur les territoires de l'Est francilien. Nous

retenons de vos remarques, d'une part la nécessité d'une liaison Champigny-Centre/La Plaine-Saint-Denis, qui a clairement conforté nos propositions de stations Arc Express sur l'Arc est. Notons également, sur ce tracé, la demande fortement exprimée d'une nouvelle station RER appelée Champigny-Bry-Villiers, et la nécessité d'une liaison Champigny-Centre/Le Bourget qui correspond à l'Arc Grand Est proposé dans le plan de complémentarité. À ce stade, le STIF prend donc note de l'ensemble de ces demandes très fortement porté par les deux départements de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne.

Regardons maintenant l'Arc nord.

François LEBLOND : oui, j'ai peut-être été un peu long, mais vous aussi, un peu. Ou alors je donne un peu plus la parole à la Société du Grand Paris, mais vous en avez encore pour combien de temps, là ?

Jean-François HELAS : 2 ou 3 min, pour parler de l'Arc nord.

François LEBLOND : alors, allons-y pour les 2 ou 3 min. Ce n'est pas du tout une critique, mais nous avons parlé de 5 min.

Jean-Luc MATHIEU : nous avons parlé de 15 min, qui se sont réduites subrepticement à 5 min aujourd'hui. Je ne sais pas pourquoi.

François LEBLOND : écoutez, ce n'est pas moi qui ai parlé de 5 min. Donc, allez-y, vous avez la parole.

Jean-François HELAS : très bien. Nous avons évoqué tout à l'heure la desserte du centre de Rueil. C'est à partir de cet endroit que les options pour l'Arc nord se dessinent. Partons tout d'abord de la Place de la Boule pour aller jusqu'à La Garenne-Colombes. Je rappelle sur ce point que nous avons fait la station Place de la Boule, à Nanterre, un invariant d'Arc Express. Au nord de cette station, la nécessité de relier la petite couronne au pôle d'emplois de La Défense-Seine-Arche semble partagée par tous. Néanmoins, dans l'hypothèse d'une correspondance à la station La Défense-Grande Arche, deux préoccupations ont été exprimées : d'une part l'inquiétude d'une croissance forte du trafic au sein du pôle d'échanges, d'autre part la crainte liée à la complexité technique de réaliser un tel pôle d'échanges. Nous avons par ailleurs entendu la nécessité de développer le secteur des Groux, à Nanterre. Ensuite, le projet Arc Express dessert la gare de Garenne-Colombes, qui est un invariant des différents tracés. Et vos remarques ont confirmé cette proposition. Au-delà de cette station et jusqu'à la correspondance avec la branche Asnières-Gennevilliers de la ligne 13, vous avez soutenu la connexion d'Arc Express à la ligne J du réseau Transilien. Concernant le tracé éloigné qui dessert Colombes, nous retenons de vos remarques à la fois son opportunité, il dessert de nombreux quartiers inscrits en politique de la ville, et une réserve liée à la potentielle concurrence avec le prolongement du tramway T1. Concernant le tracé le plus proche, qui dessert les vallées et Bois-Colombes, vous avez relevé le risque de concurrence avec la ligne L du Transilien. Au-delà de la station Bois-Colombes, pour le tracé

bleu, la réunion d'Asnières a montré l'impossibilité de desservir à la fois la station Mairie d'Asnières et la station les Agnettes, alors que nombre d'acteurs se sont exprimés en faveur de cette dernière. Nous avons également vu ensemble que des combinaisons entre les différentes variantes pouvaient être pertinentes, au sud comme au nord, par exemple ici, la possibilité de relier directement la station les Quatre routes à la station les Agnettes. Concernant le tracé pour rejoindre la Plaine-Saint-Denis, nous avons perçu une adhésion massive à une correspondance assurée avec le RER C, au niveau de la gare des Grésillons. La gare de Gennevilliers-centre a quant à elle été soutenue par un certain nombre d'habitants. Sur le territoire de la Plaine-Saint-Denis maintenant, vous avez conforté notre proposition de 3 stations rapprochées sur ce territoire, pour permettre la correspondance dans de très bonnes conditions avec la ligne 13, branche Saint-Denis, au niveau de la station Carrefour Pleyel, le RER D au niveau de la station Stade de France-Saint Denis et le RER B au niveau de la station La Plaine-Stade de France. Ensuite, le projet Arc Express dessert la station Mairie d'Aubervilliers, qui est un invariant des différents tracés, et vos remarques, là encore, ont confirmé cette proposition. Au-delà de La Plaine-Saint-Denis, les participants du débat ne se sont pas massivement exprimés en faveur du tracé bleu qui passe par Pantin. À l'inverse, nous avons senti une forte adhésion au tracé vert qui dessert le quartier du Fort d'Aubervilliers, porteur d'importants projets de développements urbains. Un tracé qui confortera l'accès à Bobigny, Préfecture de la Seine-Saint-Denis.

Sophie MOUGARD : nous espérons que ce travail de restitution et de synthèse fera écho au ressenti des uns et des autres, en tout cas du plus grand nombre, les élus locaux, le grand public et les associations qui se sont tous fortement mobilisés. Le débat public a joué son rôle, il était nécessaire. C'est une réelle satisfaction pour le STIF, qui a eu à cœur de le mener dans un souci de transparence, d'écoute et de pédagogie. Nous souhaitons, à ce propos, remercier la Commission particulière du débat public Arc Express, et particulièrement son Président, Jean-Luc MATHIEU, Commissions avec laquelle nous avons, je pense, accompli un travail utile pour tous. Je souhaite également remercier les équipes du STIF qui se sont investies dans ce débat, des personnes qui travaillent depuis longtemps sur le projet Arc Express et qui croient en ce projet. À leurs côtés, il y a également les partenaires institutionnels du STIF, et je citerais évidemment l'Institut d'aménagement et d'urbanisme, mais aussi nos prestataires, CS Conseil et Parimages. Pour terminer, je souhaite formuler des remerciements sincères à celles et ceux qui ont participé à notre débat et qui s'y sont investis. Vous avez contribué à faire vivre et à faire avancer notre projet, au service de l'intérêt général, et nous avons eu à la fois du plaisir et de l'intérêt à débattre avec vous. Je vous remercie.

Applaudissements

François LEBLOND : Monsieur le Président du directoire de la Société du Grand Paris, vous avez 15 min.

Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris : je vais tout de suite me tailler une popularité à bon compte en vous disant que je n'utiliserai pas les 15 min.

Messieurs les ministres, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames, Messieurs, peut-être convient-il de rappeler les principes de la loi du 3 juin 2010, avec lesquelles nous sommes entrés dans cette consultation du public. Vous avez là un bref rappel des principes, qui ne s'opposent pas terme à terme. Je crois que, au fur et à mesure des débats, nous avons bien vu en effet qu'il s'agit de principes complémentaires. J'ajoute que comme la représentation nationale doit entendre un rapport à l'issue de ce processus de consultation et de décision, compte devra lui être rendu de la manière dont le projet, in fine, prendra en compte ces différents principes.

Je voudrais ensuite vous faire part de quelques constats que nous avons entendus au travers de ce débat. Donc, si nous pouvions mettre la planche du constat partagé, voilà. Alors, vous allez me dire qu'aucune de ces expressions, aucun de ces constats n'est particulièrement original. Certainement, mais c'est la première fois qu'il y a une forme de prise en masse de l'ensemble de ces constats. Et puisque très souvent l'Ile-de-France fait l'objet de sondages, je dirais que cette fois-ci, nous avons un sondage grandeur nature, nous avons parlé de 20 000 participants. C'est un échantillon extrêmement représentatif et au-delà de ces 20 000, il y a bien entendu toutes les populations que représente une partie de ceux qui ont versé leur contribution dans ce débat. Je parle bien entendu des élus. Donc, nous pouvons dire qu'ils ont pris une force tout à fait extraordinaire durant ces 4 mois et qu'il semble bien, qu'à travers cette prise en masse des constats, les décideurs politiques soient mis en face de responsabilités tout à fait incontournables. Pour ma part, il y a eu un sujet d'étonnement, que je tiens à pointer. Nous sommes entrés, vous le savez, dans cette consultation, avec un certain nombre de territoires d'excellence économique desquels nous avons soutenu l'idée qu'ils devaient être les moteurs des défis à relever par la région Ile-de-France dans le cadre d'une compétition internationale. C'est vrai, et nous maintenons ce point de vue, bien entendu. Mais ce qui a été patent, c'est surtout le nombre de projets consistants que nous avons vus se révéler au fur et à mesure des débats, là où parfois nous n'en avons pas une claire idée. Et je dis bien des projets consistants, c'est-à-dire pas seulement des effets d'affichage, des effets d'annonce ou de circonstance pour plaider en faveur de telle ou telle gare nouvelle, mais bien une réelle matérialité des projets. Et les responsables économiques, ou d'organismes économiques qui sont dans la salle, me semble-t-il, disposent là d'une matière incomparable pour donner une image de la tonicité de la région Ile-de-France, dans ce domaine. C'est un constat que je tiens à pointer.

Ensuite, il y a eu beaucoup de points consensuels, et j'allais dire, heureusement, car finalement la décision qui pourra être prise en sera d'autant plus facilitée. D'abord, un premier constat, c'est qu'il y a une prime au travail. Ceux qui, depuis plusieurs années, avec persévérance, se sont employés à définir ce que pourrait être un réseau en rocade — c'est la première ligne de ces points consensuels, je parle évidemment du tracé Orbival —, quelque

part, voient leur travail récompensé par l'unanimité qui s'est fait jour, réunion après réunion, sur tout le tracé de ce consensus indéracinable. Et nous avons là les deux protagonistes, qui sont à cette table, indiscutablement un travail amplement facilité par ces années de discussion, de travail et d'étude. Ensuite, nous avons évidemment eu des débats forts sur la desserte des aéroports, dont je dis que le principal bénéficiaire n'est pas seulement les aéroports, avec bien sûr les passagers, les personnels qui y travaillent. Rappelons que par exemple Roissy compte 100 000 emplois sur son territoire. Mais c'est Paris, son centre même, qui rejoindra à travers la réalisation de ce projet le statut de toutes les grandes villes-mondes, dont les hubs, les aéroports principaux sont reliés directement au cœur même de la capitale. Et puis il y a eu la desserte du Grand Est parisien. Ce qui ne supprime aucun des besoins de proche couronne. Mais cette affirmation d'une nécessité de désenclavement, de réinsertion dans le tissu métropolitain de ce Grand Est, a au moins eu une vertu immédiate, la conjonction de toutes les communes intéressées en un même mouvement vers un projet fort, vers un projet partagé, non seulement économique, mais urbain. Il y a eu, bien sûr, l'importance des correspondances avec les réseaux existants, que nous n'avons pas découverts, c'est dans la loi du 3 juin. Je me rappelle tout à fait les débats qui ont eu lieu, en Commission notamment, et l'affirmation par les parlementaires, véritablement tout parti confondu, de la nécessité des interconnexions et de la nécessité des maillages au-delà des gares qui seraient créées. Et puis, bien entendu, la préservation de l'environnement et du cadre de vie, qui n'est pas simplement une pétition de principe ; qui s'est trouvée déjà inscrite dans la grande étude d'évaluation environnementale que nous avons produite dès le début du débat, et qui s'est trouvée confirmée à travers l'abandon de certaines idées qui pouvaient paraître séduisantes sur le papier, mais qui se sont trouvés antinomiques avec ces principes de préservation de l'environnement et du cadre de vie.

Alors, si nous regardons quelques-unes des demandes issues du débat, la planche suivante, il y a cette affirmation forte qu'il n'y a là encore pas d'opposition terme à terme entre l'immédiatement présent — il a été longuement parlé des retards depuis le début de cette réunion, je n'y reviendrai pas — et les projets de long terme. Il n'y a pas de contradiction, nous semble-t-il à travers tout ce que nous avons entendu, car chacun a bien senti que ne pas s'attaquer à l'immédiat est prendre un risque inutile par rapport au besoin prégnant qui s'exprime chaque jour davantage, mais qu'en même temps, le fait de ne pas préparer l'avenir, et tous les projets de transport sont nécessairement des projets qui se préparent à très long terme, c'est prendre le risque de faire perdurer ce retard, ad vitam, sans que nous n'en sortions jamais. Donc, cette simultanéité est un élément fort qui ressort du débat. Nous avons évidemment la question de la désaturation du réseau existant, et c'est vrai que le projet en rocade, ou les rocades éventuellement, militent clairement dans ce sens, et qu'il ne peut pas y avoir de ponction d'un présent vers l'avenir, ou le contraire, bien entendu. Toujours dans les demandes issues du débat, et cela s'est fait jour, je crois très rapidement, nous avons appelé cela comme nous avons voulu, synthèse, complémentarité (on est toujours le complémentaire de quelqu'un, quel que soit le sens dans lequel on se présente), la convergence entre les projets Arc nord-sud du projet Arc Express et le réseau de métro du

Grand Paris a été une demande unanime. Je me rappelle d'ailleurs qu'André SANTINI, dans la première réunion qui a eu lieu ici même, dès le 30 septembre, se faisait l'expression de cette claire nécessité.

Si nous regardons la carte, non pas pour la décrire, mais simplement, si nous pouvons voir clignoter un certain nombre de demandes qui se sont faites jour de gares nouvelles, vous voyez par là que le débat sera instructif à la suite de la synthèse des deux Commissions. Car il y a évidemment beaucoup de demandes de gares nouvelles, donc il faudra à chaque fois examiner la pertinence et les conséquences, non seulement en termes budgétaires, mais en termes évidemment de niveau de service. Mais je ne m'y attacherai pas plus longuement, parce que je pense que Monsieur le Préfet aura l'occasion, dans un instant, d'y venir.

Maintenant, et pour en terminer, tout ceci serait fort, beau et bon s'il n'y avait qu'à produire des études. Mais nous sommes, je crois, tous attendus à la réalisation des projets en question. Pour notre part, puisque chacun dans son rôle, nous voyons bien que si nous voulons avoir une chance sérieuse de commencer les travaux en 2013, il faut se mettre très rapidement à la tâche, du point de vue des études de toute nature, et en particulier être en capacité d'amorcer les enquêtes publiques en 2012. Ce qui serait un signal fort adressé à l'opinion du caractère irréversible des décisions qui auraient été prises. En tout cas, c'est notre vœu le plus cher. Voilà, de façon très lapidaire, ce que nous pouvons dire, pour ce qui nous concerne, de ce que nous avons entendu dans ces séances de débat public. Merci.

Applaudissements

François LEBLOND : Monsieur le Préfet de région, il a été fait beaucoup allusion à l'accord intervenu cette semaine. Est-ce que vous pouvez nous faire part du contenu de cet accord, je crois en liaison avec Monsieur HUCHON ? Vous parlerez après ? On m'avait dit que vous alliez parler tous les deux, alors je ne sais pas.

Daniel CANEPA, Préfet de région Ile-de-France : dès que nous ne sommes plus dans l'accord, il m'arrête.

Mesdames et Messieurs les Ministres présents, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames, Messieurs, les semaines que nous venons de vivre, certains les qualifient d'historiques. Personnellement, je dirais qu'elles sont extraordinaires. En effet, après plusieurs mois de concertation, de débat, de négociation, le projet du Grand Paris a pris, ces derniers jours, des contours plus concrets, nourris des attentes formulées ces dernières semaines par les Franciliens. Vous l'avez rappelé, mais à mon tour je tiens à le souligner, 75 réunions publiques, la participation de 20 000 personnes, 200 000 connexions sur internet, plus de 1 000 questions qui ont reçu réponses, 200 cahiers d'acteurs, dont j'ai vu que la plupart étaient à votre disposition dans le hall. Tout cela a marqué des débats publics relatifs à la fois au projet du réseau du Grand Paris, porté par la Société du Grand Paris, et par Arc Express, porté par le STIF. Alors, nous pouvons le dire, Monsieur le Président, la Commission nationale du débat public a joué, dans ce cadre, un rôle très important, grâce à son

professionnalisme et à l'implication des deux Présidents et de leurs Commissions, que je tiens à saluer ici, ce soir.

Sur le fond, les Franciliens, qu'ils soient élus, chefs d'entreprise, simples usagers des transports en commun, ont exprimé dans bien des cas leur souci d'améliorer l'existant et de préparer l'avenir. C'est-à-dire de prévoir une amélioration rapide des infrastructures de transport existantes, tout particulièrement des réseaux RER et de réaliser, d'ici 2025, un projet en rocade structurant pour l'échelle régionale. Cette demande a été entendue. L'État et les collectivités locales, et tout particulièrement la Région, se sont mis autour de la table pour faire converger les projets. C'est donc ce soir un plaisir de vous présenter le protocole d'accord, qui s'est conclu entre Monsieur Maurice LEROY, ministre de la Ville chargé du Grand Paris, et Monsieur Jean-Paul HUCHON, Président de la Région Ile-de-France, pour l'avenir des transports dans la région capitale. Cet accord, présenté mercredi dernier par le ministre et le Président du Conseil régional à la presse, s'est fait en présence de nombreux responsables, de Madame KOSCIUSKO-MORIZET, ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, des 8 Présidents des Conseils généraux, dont je salue la présence de certains, ce soir, de l'association des maires d'Ile-de-France, des représentants des élus de Paris, dont je salue l'adjoint au Maire, des syndicats Paris-Métropole, dont le Président, Jacques MARTIN, ainsi que les architectes de l'Atelier international du Grand Paris, et les Présidents des entreprises publiques, la SNCF, la RATP, RFF.

La contribution conjointe résulte d'un travail de concertation nourri de la contribution des architectes de l'AIGP, des projets initiaux du réseau de transport du Grand Paris proposé par l'État et d'Arc Express proposé par la Région. L'accord porte à la fois sur la modernisation des réseaux actuels, en particulier des RER et la réalisation d'un métro automatique de rocade autour de Paris, reprenant, complétant les éléments communs des projets Arc Express et réseau de transport du Grand Paris. S'y ajoutent notamment la prolongation d'Éole à l'ouest, la désaturation de la ligne 13 par la prolongation de la ligne 14, et par les autres opérations inscrites au Plan de mobilisation de la Région. Au total, ce sont 32,4 milliards d'euros qui vont être investis dès 2010 et ce jusqu'en 2025, dont 22,7 milliards pour le seul projet de rocade.

Quelles sont les grandes lignes de ce projet de rocade ? Le tracé comporte des points d'accord, un point de désaccord, que j'appellerais un point de divergence. Les points d'accord reprennent en réalité portent des éléments convergents des projets réseau du Grand Paris et Arc Express et permettent une desserte fine et équilibrée des territoires. Nous avons ainsi concrètement plusieurs arcs. L'Arc sud, tout d'abord, préconisé par le Conseil général du Val-de-Marne et l'association Orbival, intègre des éléments communs aux deux projets en reliant les gares de Saint-Maur à Saint-Cloud Transilien. Dans ce schéma, les gares de Saint-Maur et Clamart-Issy-Vanves doivent être considérées pour comme optionnelles.

L'Arc nord, ensuite, intégrera des éléments communs, aux deux projets, entre La Défense et Saint-Denis-Pleyel. Il desservira par conséquent, par métro automatique de grande capacité, les gares de Bécon-les-Bruyères, Bois-Colombes, en interconnexion avec la ligne J du Transilien, ce qui correspond à une demande du Conseil général du Val d'Oise, les Agnettes, les Grésillons. Le tracé et la localisation des gares sont ainsi conformes à la délibération du Conseil général des Hauts-de-Seine.

L'Arc ouest permettra quant à lui de relier l'Arc sud avec La Défense, en passant par Saint-Cloud et la gare de Suresnes-Centre, ou de Rueil-Mont-Valérien/Suresnes. À cela s'ajoute un Arc à l'est, tiré directement du projet Arc Express, et non inclus dans le projet du réseau du Grand Paris. Cet arc permettra de desservir l'Est parisien depuis Saint-Denis-Pleyel ou Le Bourget jusqu'à Champigny, via Val-de-Fontenay, ou Villiers-sur-Marne ou Noisy-le-Grand, selon un tracé et des modalités techniques qui restent encore à définir. Une étude va être menée sur ce point, d'ici le 30 mars 2011, à la demande du ministre de la Ville. Le choix du tracé se fera sur la base d'une analyse multicritère, coût, trafic, désaturation de la zone centrale et renouvellement urbain.

Enfin, s'ajoute au tracé les éléments du projet du réseau Grand Paris qui n'étaient pas inclus dans le projet de réseau Arc Express à savoir une ligne desservant Rueil-La Défense, Saint-Denis-Pleyel et Roissy. Le prolongement de la ligne 14 du métro, au nord jusqu'à Saint-Denis-Pleyel, qui desservira les gares de Pont Cardinet, Porte de Clichy, Clichy-Saint-Ouen et donc le RER C, et la Mairie de Saint-Ouen. Le prolongement de la ligne 14, du sud jusqu'à l'aéroport d'Orly, en passant par Maison-Blanche, Kremlin-Bicêtre, Villejuif-Institut Gustave Roussy, Villejuif-Chevilly-Larue-L'Haÿ-les-Roses, le Marché d'intérêt national de Rungis, Porte de Thiais. À noter sur le schéma : les gares de Maison-Blanche, et celle de Villejuif-Chevilly-Larue-L'Haÿ-les-Roses sont optionnelles et pourront donc être intégrées dans le futur réseau, au regard de la capacité de la ligne 14, pour éviter tout risque de saturation. La réalisation d'un Arc Grand Est reliant Champigny-le-Plant à l'aéroport du Bourget, en passant notamment par Chelles, Clichy-Montfermeil, Sevran et Blanc-Mesnil. Et puis, la desserte de Roissy, par le prolongement de l'arc commun nord à partir de Saint-Denis-Pleyel. Enfin, dans un premier temps, la liaison entre Versailles et La Défense sera assurée par la ligne U du Transilien, conformément à une préconisation de l'AIGP. À terme, des solutions techniques permettant d'améliorer la liaison Versailles-La Défense seront étudiées.

Voilà donc pour les points d'accord. Vous sentez qu'ils sont nombreux, mais le protocole d'accord présenté par l'État et le Conseil régional comporte un point de désaccord, ou de divergence, sur les principes de développement et de desserte du Plateau de Saclay. Les points de vue respectifs sont les suivants. Pour l'État, il convient de relier ce territoire à Paris en moins de 30 min et à Roissy en moins de 50 min. C'est une priorité, si nous voulons effectivement assurer le développement du Plateau de Saclay, sur un plan international. L'État considère que cette desserte doit être assurée grâce à la réalisation d'un métro automatique opérationnel dès 2020. En effet, conformément au code de l'urbanisme, le

tracé et les modalités de réalisation de cette infrastructure ne peuvent pas créer de coupure nouvelle au sein de la zone de protection agricole, forestière et paysagère.

Le point de vue de la Région est différent. Pour la Région, la desserte du plateau de Saclay appelle une réponse graduée, avec la création d'un bus à haut niveau de service sur le Plateau (dont certaines sections sont déjà mises en service), et qui pourra évoluer par la suite vers un tramway. Ces projets du Plan de mobilisation doivent permettre d'offrir des connexions avec le réseau métropolitain et les pôles de Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines, Massy et Orly. La Région pense que cette solution correspond aux perspectives de développement du secteur.

Au-delà du tracé, le protocole d'accord entre l'État et la Région traite aussi du financement du réseau. Certaines opérations seront financées dans le cadre du Plan de mobilisation, et d'autres dans le cadre du projet de métro automatique Arc Express plus Grand Paris, pour un total de 32,4 milliards d'euros. Hors ligne 14 et Arc Express, les investissements à réaliser dans le cadre du Plan de mobilisation s'élèveront à 9,9 milliards d'euros, d'ici 2020, dont 6,4 milliards au titre des contrats de projets 2007/2013 et 2014/2020, 1 milliard pour la rénovation des lignes RER C et D, 2,5 milliards pour le prolongement d'Éole à l'ouest. Sur la période 2021/2025, l'État et la Région conviennent de prolonger leur effort pour financer une provision pour investissement de 2 milliards supplémentaires. Le financement de ce dispositif sera assuré par différents types de ressources. D'abord, des financements budgétaires à hauteur de 8,930 milliards, dont plus de 5 milliards au titre de la Région, près de 3 milliards pour l'État, et le solde étant sollicité auprès de RFF et des Conseils généraux. Par ailleurs, des ressources fiscales nouvelles, issues de la loi de finances rectificative : je citerais la modernisation de la redevance pour création de bureaux et la part régionale de la taxe sur les bureaux, pour un montant estimé à 2 milliards.

Parallèlement, le financement des infrastructures du réseau de transport du Grand Paris sera assuré à partir, d'une part, de ressources fiscales, pour environ 5,5 milliards, tirées là aussi de la taxe annuelle sur les bureaux et de la nouvelle taxe spéciale d'équipements instituée par la loi de finances rectificative de 2010, ainsi que des ressources liées au foncier ou à la location de locaux commerciaux, en gare, par ailleurs, d'une dotation en capital de l'État, d'un montant de 4 milliards d'euros, versée au fur et à mesure des besoins de la Société du Grand Paris, également d'une participation de la Région et des départements d'Ile-de-France, correspondant au montant antérieurement réservé au financement du prolongement nord de la ligne 14 et au projet Arc Express, et puis d'un recours à l'emprunt, et d'une redevance d'usage, telle que prévue par la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

Mais le protocole d'accord ne traite pas seulement des investissements. Il aborde également les coûts d'exploitation du réseau et leur financement. La mise en service des projets inscrits au Plan de mobilisation induira un accroissement très significatif des dépenses d'exploitation du réseau francilien à la charge du STIF. À l'horizon 2020, cet accroissement de charges pourrait représenter 650 millions d'euros pour le Plan de mobilisation, et plus de 1 milliard

d'euros avec la réalisation complète du métro automatique. Cet accroissement de charges devra être compensé, d'une part par la mise en œuvre, en temps utile, des recommandations du rapport de Monsieur GILLES CARREZ, rapporteur général du budget, sur le financement des transports en Ile-de-France, et d'autre part par une maîtrise des coûts de fonctionnement du réseau existant, conformément aux conclusions du rapport de la Cour des comptes de novembre 2010.

Afin de réaliser en toute transparence cette grande ambition commune, il est prévu une clause de rendez-vous avant fin 2013. Le Gouvernement remettra au Parlement, au plus tard le 31 décembre 2013, un rapport évaluant les capitaux et les ressources nécessaires à la finalisation des investissements en matière de transport du Grand Paris.

Le troisième et dernier volet de ce protocole d'accord règle un certain nombre de questions de principe. C'est vrai d'abord de l'articulation entre le STIF et la Société du Grand Paris. L'État et la Région s'engagent à trouver les moyens d'un partage des maîtrises d'ouvrage des projets au cours du premier semestre 2011. Concernant le schéma directeur de la Région Ile-de-France, la Région et l'État se sont mis d'accord pour la mise en œuvre d'une solution législative. Il est également prévu d'améliorer la gouvernance de la Société du Grand Paris, par l'installation sans délai du Comité stratégique prévu à l'article 8 de la loi sur le Grand Paris.

Telles sont, Mesdames et Messieurs, les grandes lignes du protocole d'accord conclu mercredi soir entre Maurice LEROY et Jean-Paul HUCHON. Il pose les bases d'une amélioration remarquable des conditions de transport des Franciliens, à l'horizon 2018/2025. Les réseaux de transport du Grand Paris sont en marche. Il reste maintenant à attirer autour de ces réseaux les pôles de développement et d'innovation, qui permettront à la région-capitale de renforcer son attractivité internationale, et à construire autour d'eux les logements, les aménagements urbains, le développement économique qui permettront d'améliorer les conditions de vie des Franciliens. C'est ce à quoi je m'emploie, en partenariat avec les élus locaux. 17 contrats de développement territorial sont à l'ouvrage, d'ores et déjà, et devraient aboutir d'ici 2012. Ils constituent les bases du rayonnement francilien de demain, mais bien sûr, nous aurons l'occasion d'en reparler. Je laisse donc la parole aux maîtres d'ouvrage des projets soumis à consultation, que ce soit Monsieur André SANTINI, Président de la Société du Grand Paris, pour le réseau de métro automatique, et bien sûr, à Monsieur le Président du Conseil régional, pour qu'ils ajoutent ou qu'ils complètent les éléments qu'ils souhaitent. Merci.

Applaudissements

François LEBLOND : la parole est à Monsieur le Président du Conseil régional.

Jean-Paul HUCHON, président du STIF : Messieurs les Ministres, Mesdames et Messieurs les représentants de la Commission du débat public, vous arrivez au bout de l'exercice infernal auquel vous vous êtes livrés. Merci de la qualité de ce qui a été fait. Je salue aussi les élus de

Paris, Annick LEPETIT particulièrement, Claude BARTOLONE, le Conseil général de Seine-Saint-Denis, bien entendu le Président SANTINI et l'équipe de la Société du Grand Paris, Sophie MOUGARD et l'équipe du STIF. Et puis je voudrais surtout remercier tous les élus présents dans la salle, qu'ils soient Maires, Conseillers généraux, les nombreux Conseillers régionaux, que je remercie d'avoir assisté à cette dernière rencontre, que le Préfet vient d'expliquer.

La contribution que nous présentons, en accord avec l'État, jette les bases d'un accord que je crois historiques pour les transports d'Ile-de-France. D'abord, par la priorité reconnue aux urgences, l'amélioration des RER, le prolongement au nord de la ligne 14 pour désaturer la ligne 13, la multiplication des lignes de tramway, les tangentiels ouest, est, nord, sud, et la prolongation d'Éole à l'ouest, qu'il ne faut pas oublier parce qu'il a été inclus dans ce débat public et il s'agit d'une réalisation très importante pour l'ensemble de la région. Cette contribution jette les bases d'un accord historique aussi parce que la réalisation du projet Arc Express, rocade de couronne maillée avec l'ensemble des réseaux, dont le Val-de-Marne a été le précurseur avec le projet Orbival, nous serons aux côtés du Conseil général pour assurer la réalisation et je rappelle que le Val-de-Marne et la Seine-Saint-Denis ont par ailleurs fait une proposition de tracé commun à l'est, et que nous allons en tenir compte. C'est un accord aussi important par la création d'une double rocade à l'est, et l'amélioration de la desserte des aéroports, avec l'Arc Grand Est, la prolongation de la ligne 14, et la réalisation de la ligne Pleyel-Roissy. Cette contribution aboutit indiscutablement à une desserte plus fine des territoires.

Puisque le Préfet a décrit parfaitement l'ensemble du protocole, je veux l'accompagner par un commentaire. Deuxième considérant, les financements accompagnent les projets. Avec les mesures adoptées dans la loi de finances rectificative, la Région va bénéficier de ressources nouvelles pour le Plan de mobilisation. C'est ce que nous réclamions depuis longtemps : la redevance pour création de bureaux, une partie de la taxe locale sur les bureaux. Mais il en faudra d'autres, notamment l'utilisation de la TIPP Grenelle. Je retiens par ailleurs les engagements budgétaires très importants de l'État et de la Région, dans le cadre des contrats de projet à venir. Le Plan de mobilisation pourra aussi s'appuyer, c'est un des éléments de la négociation finale, sur des avances de la SGP, dans les 5 prochaines années. Le STIF peut d'ores et déjà compter sur le rezonage du versement transport voté en loi de finances rectificative. Et le Gouvernement a reconnu que l'ensemble des propositions du rapport CARREZ, le Préfet vient d'en faire allusion, devrait être progressivement mis en œuvre. Enfin, le plafonnement de la redevance payée par le STIF à la Société du Grand Paris est une garantie très importante pour que l'exploitation du nouveau réseau ne soit pas déséquilibrée. Le STIF, qui a été un peu l'oublié de la loi du Grand Paris, sera associé aux choix techniques du nouveau métro. Il devra aussi assurer la maîtrise d'ouvrage d'une partie des projets, à commencer par le prolongement de la ligne 14, avec une décision de démarrage en juin prochain, qui se poursuivra selon le calendrier prévu, et aussi l'arc sud de la rocade, dont les études sont les plus avancées. Enfin, sur le schéma directeur de la région,

point de souffrance assez long subi depuis 2008, nous avons souligné, dès le 15 novembre, la nécessité d'une disposition législative pour sortir de l'imbroglie juridique. Le Gouvernement s'y est engagé. Je m'en félicite. Les travaux parlementaires vont pouvoir commencer dès que le véhicule sera choisi, vraisemblablement une proposition d'origine parlementaire et qui permettra de passer outre un calendrier gouvernemental très chargé.

Voilà les points positifs que je voulais souligner à la suite du Préfet. Mais le travail engagé doit se poursuivre. Ce n'est pas totalement la fin de l'histoire. Nous avons constaté notre désaccord sur la desserte et le développement du Plateau de Saclay. Je remercie le Préfet d'avoir indiqué de manière très claire quelles étaient les deux positions tenues à la fois par l'État et la Région. Plusieurs des engagements que nous allons prendre, c'est pour cela que j'ai dit que le travail n'est pas fini, devront trouver une traduction législative ou réglementaire. C'est vrai pour le SDRIF, c'est vrai pour la TIPP Grenelle, c'est vrai pour la mise en œuvre des dispositions concernant le versement transport, c'est vrai pour le partage de la maîtrise d'ouvrage, et donc il nous faut l'écrire. Je compte beaucoup sur Annick LEPETIT et Yves ALBARELLO, qui sont co-rapporteurs du rapport sur la mise en œuvre de la loi du Grand Paris, pour accompagner l'État et la Région dans ce travail. Le rendez-vous que nous nous sommes fixé, en 2013, pour les questions financières, nous permettra de vérifier que les financements correspondent aux besoins et d'identifier les financements encore à mobiliser. Je persiste à penser qu'à terme la Région devrait être bénéficiaire de la maîtrise du versement transport, dans sa totalité. Je saurai y revenir dans le futur. J'ai eu l'impression que cette idée pouvait être regardée avec intérêt par l'État et par le ministre. Je souhaite aussi que nous mettions en place sans délai le Comité stratégique de la Société du Grand Paris. C'est un gage de transparence, de démocratie. J'ai aussi souhaité, et c'est acquis, que nous mettions en place un Comité de pilotage entre l'État et la Région, pour suivre pas à pas la mise en œuvre de nos engagements. En effet, je tiens beaucoup à ce que ces engagements puissent être vérifiés au fur et à mesure que les progrès se feront.

Ce moment a quelque chose d'historique parce que nous nous engageons sur 20 ans pour des montants d'investissement jamais atteints pour les transports collectifs. Cela, c'est la réalité, c'est un vrai tournant économique, écologique, social pour l'Île-de-France, mais c'est aussi le commencement d'un travail très lourd entre l'État, la Région et les collectivités, dans lesquelles bien sûr j'inclus tous les Conseils généraux. C'est un engagement sans précédent devant les Franciliens. Cette contribution commune est le fruit des débats publics. Ce dernier débat public est l'occasion pour moi de dire quelques mots, non plus en tant que Président de Région, mais en tant que Président du STIF, excusez la double casquette. Elle est malheureusement législative. Ces débats sont une réussite, autant qu'une fierté, parce qu'ils ont été riches de la participation des Franciliens, encore nombreux ce soir, et des élus locaux. Nous pourrions dire « quel chemin parcouru depuis 4 mois ». 24 réunions publiques pour Arc Express, près de 50 pour le Grand Paris, une douzaine commune aux deux débats publics, 300 à 700 personnes à chaque réunion, 10 000 dossiers distribués et plusieurs dizaines de milliers d'affiches apposées dans le métro. C'est un travail militant. Arc Express a

été un vrai exercice de démocratie participative, comme nous n'en avons pas connu depuis l'adoption du fameux schéma directeur. Les milliers de Franciliens qui ont participé aux débats publics sur Arc Express et Grand Paris nous ont adressé 2 messages clairs : priorité à l'existant et à l'amélioration de l'existant, au RER, à la ligne 13. Deuxième résultat, un projet commun pour la Région et pour l'État. Cette contribution commune de l'État et de la Région est donc notre réponse : oui aux transports de demain, bien sûr, mais en pensant d'abord à ceux qui prennent les transports aujourd'hui, et qui sont venus nous le dire.

Il était de ma responsabilité de travailler au rapprochement des deux projets, et je n'ai pu le faire que grâce au soutien des élus régionaux, grâce au soutien du Maire de Paris et des Présidents de Conseils généraux qui se sont investis à mes côtés. Mais l'histoire n'est pas terminée, bien au contraire, beaucoup de choses commencent désormais. La Commission nationale doit faire le bilan des deux débats. Le STIF et la SGP en tireront les enseignements nécessaires pour faire évoluer les projets. Je souhaite que ce partenariat enfin renoué entre l'État et les collectivités porte ses fruits rapidement, car le travail qui est devant nous est colossal. La modernisation des RER est une priorité absolue pour l'ensemble de l'Île-de-France : 1 milliard d'euros d'investissements sur le RER C. En 10 ans, c'est sans précédent. Le STIF doit poursuivre sans tarder le chantier de désaturation de la ligne 13, et je souhaite enfin que le STIF, en associant évidemment la Société du Grand Paris, lance sans tarder la réalisation de l'Arc sud du futur métro. Les études sont prêtes, les équipes s'y préparent depuis des années. Ce sera la preuve que nos mots sont suivis des actes et que nos engagements sont concrets, dès maintenant.

Je terminerais mon propos par des remerciements. D'abord, à tous ceux et toutes celles qui ont participé à ces débats, qui sont venus aux réunions et qui se sont exprimés largement au cours de ces 4 mois riches de dialogue. Je voudrais remercier l'ensemble des élus franciliens, qui ont su jouer leur rôle dans l'animation des débats. Et je remercie tout particulièrement les Présidents de Conseils généraux, le Maire de Paris et ses adjoints, chère Annick et cher Pierre MANSAT (qui était là tout à l'heure), qui m'ont accompagné tout au long de ces 4 mois. Je voudrais remercier, parce que c'est le moment de le faire, les équipes du STIF qui travaillent d'arrache-pied à ce projet, depuis des années, Jean-François HELAS, Sandrine GOURLET, Laurence DEBRINCAT, et bien sûr, la Directrice générale, Sophie MOUGARD, pour son implication sans faille sur ce projet ambitieux et difficile. Je tiens à remercier les élus régionaux qui m'ont représenté à la tribune à l'occasion des débats Arc Express, Philippe SAINSARD, Cécile REVAULT d'ALLONES, Laurence COHEN, Daniel GUERIN, Pierre STERN, Jean-Vincent PLACE. Je tiens à remercier les équipes de la Société du Grand Paris, pour la soixantaine de débats auxquels elles ont participé, et bien sûr, je remercie le Président SANTINI, avec lequel nous avons finalement débattu presque une dizaine de fois au cours de ces derniers mois. Enfin, il faut remercier les membres des Commissions particulières du débat public, et tout particulièrement leurs deux Présidents, Messieurs LEBLOND et MATHIEU, également tous les membres de la Commission nationale ainsi que son Président, Philippe DESLANDES. Hommage soit rendu à la qualité du débat mené,

hommage aussi pour les participants, soit rendu à leur civisme, et à la qualité de leurs interventions. Je vous remercie.

Applaudissements

François LEBLOND : la parole est à Monsieur SANTINI, Président du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris.

André SANTINI, Président du conseil de surveillance de la Société du Grand Paris : Messieurs les ministres, Messieurs les Préfets, Mesdames, Messieurs les élus, Mesdames, Messieurs, je dirais chers amis, depuis le temps que nous vivons ensemble, avec Jean-Paul HUCHON et nos équipes, pour décrire l'événement qui est en train de se faire sous nos yeux et de nos mains, le qualificatif d'historique revient souvent ces jours-ci. Ce mot, je l'ai entendu ici même il y a 4 mois, jour pour jour. C'était la première question, posée par la première personne, lors du premier débat public. Ce mot résonnait alors comme une aspiration, belle, mais un peu vaine, comme la prière qu'aurait faite cette habitante, sans trop y croire elle-même. « Historique », je l'ai entendu à nouveau il y a près de 2 mois. C'était lors de notre première réunion de travail avec les architectes de l'AIGP, le ministère de la Ville et la Région. Il était prononcé alors par les grands opérateurs de transport. Déjà, dans leur voix, ce n'était plus une chimère, c'était un espoir. L'adjectif « historique » est revenu, cette fois encore, sous la plume de Jean-Paul HUCHON, dans la lettre qu'il adressait, la semaine dernière, à Maurice LEROY, et qui se terminait par ces mots : « Je suis convaincu qu'un accord historique est à notre portée. » L'accord historique, dès cet instant, n'était plus une chimère, plus un espoir, c'était un rendez-vous, presque une promesse. Mais ce dernier effort pour saisir l'accord dont Jean-Paul HUCHON disait avec raison qu'il était à notre portée, n'a pas été facile. Il faut rendre hommage à Maurice LEROY, et encore à Jean-Paul HUCHON — décidément, aujourd'hui, c'est vous rendre service — d'avoir su faire chacun un pas vers l'autre, permettant ainsi à la région capitale de faire un grand saut vers l'avenir. Le travail d'un responsable politique est fait d'écoute, de dialogue, de recherche d'équilibre. Il est aussi, dans les heures essentielles, de pouvoir se projeter au-delà de toutes autres considérations, pour suivre sa conviction de ce qui est juste et nécessaire. Et finalement, le terme « historique », je l'ai lu il y a quelques jours, dans tous les journaux, dépouillé de ses conditionnels, quand la presse a salué la nouvelle.

Quand on est comme moi, passionné d'Histoire, on est facilement sourcilleux sur le galvaudage de l'adjectif, mais sincèrement, avec cet accord, je crois que nous sommes nombreux à ressentir que ne vivons là une étape historique, des minutes qui dépassent chacune de nos pauvres personnes. Naturellement, des questions, des remarques, des propositions, des critiques subsistent. L'accord de la région et de l'État ne se substitue pas au débat public, il n'entraîne pas non plus les opinions des citoyens qu'il représente. Mais à ceux qui ne croient pas à la possibilité de ce projet, à ceux qui s'inquiètent de la constance des efforts, de la solidité de l'engagement de tous les partenaires, à ceux dont la capacité d'enthousiasme a été émuée par trop d'attentes déçues, je veux, à l'occasion de ce

dernier débat public, rappeler ceci. En ajoutant 160 km de lignes de métro nouvelles aux 214 existants, le nouveau réseau introduit un changement radical dans les conditions de transport des habitants, par le temps qu'ils passeront dans les transports, mais aussi par le confort qu'ils pourront retrouver. En créant des relations rapides, fiables, confortables entre tous les territoires qui traversent la proche banlieue, mais aussi la deuxième couronne, ce réseau tend à estomper la séparation entre Paris et sa banlieue. Il crée un même espace varié, et multiplie en son sein, mais un même territoire, avec une même communauté de vie et d'intérêt. En connectant l'ensemble de la métropole, et pas seulement le cœur de Paris, aux aéroports et aux gares TGV, nous ouvrons toute la région capitale sur la France, l'Europe et le monde. En desservant des territoires enclavés, des zones de rénovation urbaine, de nombreux quartiers en politique de la ville, le métro automatique favorise la cohésion sociale et l'équité des territoires. En favorisant le développement de grands territoires urbains pas les contrats de développement territorial qui unissent logements, équipements et dynamisme économique, le réseau de métro automatique permettra de réduire la fracture entre l'est et l'ouest de la métropole, et la division géographique entre l'habitat et le travail. En donnant une attractivité exceptionnelle aux transports en commun par rapport à la voiture particulière, nous contribuons à une diminution substantielle des émissions de gaz à effet de serre, à l'amélioration, à la qualité de vie des habitants.

Alors, tout est parfait ? Non, mais nous ne construisons pas des mondes parfaits, nous travaillons à des villes meilleures. J'arrête là l'évocation des bus poursuivis par ce réseau de transport de métro automatique exceptionnel. Il appartiendra à l'avenir d'en mesurer pleinement et précisément les effets. Ce qui nous incombe aujourd'hui, c'est d'avancer vite et de maintenir l'élan qui est né, qui doit beaucoup au débat qui va se clore dans quelques heures. Il a été, et cela aussi doit être souligné, d'une richesse considérable. Au cours de ce débat, des demandes de localisation des gares, par exemple à Villiers-sur-Marne, ont été exprimées et elles ont été entendues. Des demandes de nouvelles gares ont été exprimées, appuyées sur des raisons, des argumentations solides et pertinentes. Ces demandes ont aussi été entendues. Nous avons beaucoup travaillé pour tirer partie de l'extraordinaire richesse des avis des collectivités, des cahiers d'acteurs, des avis du public, des questions des internautes, des réunions publiques. Ces expressions, même si elles sont parfois contradictoires, ont nourri notre réflexion. Ce sont elles qui se retrouvent dans la carte du Grand Paris Express qui vous est présentée. La mobilisation des citoyens, des élus, des acteurs économiques, des associations a été exemplaire. Je pense par exemple à tout le travail réalisé dans les territoires de Gonesse ou de Clichy-Montfermeil. Des demandes pour davantage de correspondances encore sont apparues. Elles nous ont conduits à travailler les hypothèses de nouvelles gares, à Vanves-Clamart, Saint-Maur, Bois-Colombes, Saint-Quentin-en-Yvelines.

Suite au débat public et sur la base de ce qu'il aura fait émerger, dont la carte représentant la contribution de l'État et de la Région est un fidèle témoignage, la Société du Grand Paris va établir un schéma d'ensemble. Ce schéma d'ensemble devrait être publié avant l'été. Les

études techniques, les enquêtes d'utilité publique pourront alors démarrer afin que nous soyons en mesure de lancer la phase chantier le plus vite possible. Les premières mises en service du tronçon pourront être réalisées dès 2018, pour une ouverture complète du réseau en 2023. Dans cet intervalle, la Société du Grand Paris va continuer le dialogue qu'elle a noué avec vous à travers ce débat. Nous allons continuer à communiquer avec les habitants, à échanger avec vous, à expliquer nos choix, à traduire en solutions techniques les besoins exprimés par la population avec les élus. Le débat public se termine, mais le dialogue continue. Les grands projets sont comme des lianes grimpantes, ils ne forcent leur chemin vers les sommets que s'ils vivent au grand jour.

Applaudissements

François LEBLOND : merci, Monsieur le Président, pour votre intervention. Je voulais vous dire que, évidemment, la réunion d'aujourd'hui est un peu particulière puisque c'est une réunion où nous vous rendons compte d'un certain nombre de conclusions. Et donc cela a été effectivement un peu plus long que dans les réunions habituelles, et c'est un peu aux dépens de la durée des questions-réponses du public. Ce que je peux vous dire, c'est que tous ceux qui n'auront pas pu poser leur question pourront toujours la poser par écrit et recevront toujours une réponse. Alors, je voudrais dire que j'ai reçu deux questions écrites, tout de suite. Je demande aux maîtres d'ouvrage s'ils peuvent nous répondre, ou peut-être à Monsieur CANEPA. C'est à propos de La Défense. Je ne lis pas toute la question. On dit qu'on va dépenser beaucoup d'argent pour un certain nombre d'infrastructures. Est-ce qu'il n'y aurait pas nécessité d'être un peu plus dur à l'égard des bureaux des La Défense, en matière de taxation et essayer, par cette voie-là, de mieux rééquilibrer les logements et les bureaux en cette place, au lieu de continuer à encourager les bureaux à l'ouest et les logements à l'est ? Est-ce qu'il y a, sur ce sujet-là, l'un de nos partenaires, ou Monsieur CANEPA, qui a quelque chose à dire ?

Daniel CANEPA : je pense d'abord que la question est pleine de bon sens. En ce sens, il est important de trouver les moyens de mieux équilibrer habitat et bureaux. Je dirais qu'il y a une convention d'équilibre habitat/bureaux qui existe, qui a fait l'objet de négociations. Et par ailleurs il va y avoir, et cela a été installé au niveau du Comité de pilotage, un contrat de développement territorial sur La Défense-Rueil, où le sujet de l'équilibre entre logements et emplois va être posé, et se traduira dans les obligations réciproques des contractants, c'est-à-dire des collectivités territoriales d'un côté, et de l'État de l'autre. Cela a déjà été mis sur la table, la semaine dernière.

François LEBLOND : merci. Alors une question qui s'adresse à Monsieur HUCHON. « Comment expliquer que le tracé du Grand Paris Express ne reprenne pas le principe de la desserte fine d'Arc Express, en particulier dans le nord des Hauts-de-Seine, où la ville de Colombes et ses 83 000 habitants n'auront pas de station de métro alors que Bécon-les-Bruyères, qui dispose déjà d'une ligne Transilien pour rejoindre La Défense en aura une ? »

C'est un habitant de Colombes qui pose cette question. Je ne sais pas si Monsieur HUCHON veut répondre ?

Jean-Paul HUCHON : je pense que les responsables du STIF peuvent ajouter un mot. Je crois avoir expliqué que nous étions en présence d'un dossier qui, maintenant, engage une desserte fine, y compris qui engagera une desserte fine sur l'Arc Grand Est sur lequel il reste encore à préciser justement le nombre de gares. Mais le parti que nous avons défendu tout au long de ces débats, c'est le tracé Orbival, en particulier, qui était un tracé de desserte fine. Les Conseils généraux l'ont souhaité, et nous sommes d'accord avec eux.

François LEBLOND : merci, alors mes collègues vont essayer de recenser une ou deux questions. Il y a Monsieur le Président d'honneur de la Chambre de commerce de Paris, qui voulait dire quelques mots.

Pierre-Antoine GAILLY, Président d'honneur de la CCI de Paris : ce ne sont pas des questions, mais plutôt quelques commentaires rapides.

Je faisais partie de ceux qui, nous étions nombreux ici, lors du lancement des deux débats publics, avaient souhaité vivement un rapprochement. Nous ne pouvons que nous réjouir de ce rapprochement et je ne peux que féliciter à la fois l'État et Jean-Paul HUCHON, pour le pragmatisme dont ils ont fait preuve l'un et l'autre. Je fais partie aussi de ceux qui contribuent à la promotion de la région-capitale dans le monde. Je peux simplement témoigner que la présentation d'un projet de transport ambitieux est un élément majeur, je dis bien majeur, d'attractivité. Donc, nous ne pouvons que souhaiter que la réalisation des travaux en cours soit la plus rapide possible. Peut-être qu'il faudra aménager quelques procédures, peut-être qu'il faudra aussi envisager un tuilage, mais en tout cas, il est clair que notre crédibilité dans la durée sera largement liée à la rapidité avec laquelle les réalisations se feront. Je voudrais dire en troisième lieu que je fais partie de ceux, mais je suis très clair là-dessus, qui pensent que le Plateau de Saclay est source de développement économique et d'emplois considérables pour le futur, pour les générations qui viennent. Donc, je fais partie de ceux qui souhaitent vivement que Saclay soit bien desservi. C'est un élément majeur pour le futur. Je voudrais, en dernier lieu, souligner que le législateur a d'ores et déjà demandé aux entreprises un effort considérable, puisque comme il vient d'être dit et rappelé par Jean-Paul HUCHON, un certain nombre de taxes nouvelles ont été décidées par le législateur récemment. Et donc, nous pouvons dire que l'effort demandé aux entreprises est déjà considérable, et vient s'ajouter à tout ce qui est déjà fait.

Applaudissements

François LEBLOND : Monsieur Jean-Vincent PLACE voulait prendre la parole. Ensuite, nous repartirons dans le fond de la salle.

Jean-Vincent PLACE, Vice-président du Conseil régional d'Ile-de-France — Secrétaire national adjoint des Verts : Mesdames et Messieurs, bonsoir. Je vais peut-être,

malheureusement, rompre le concert d'unanimisme qui se présente ce soir dans les diverses contributions. Et je regrette, non pas d'avoir mes positions, mais effectivement de peut-être perturber cette soirée très sympathique et très collective.

Plus sérieusement, bien sûr que ce débat a énormément apporté. Nous avons pu, pendant 4 mois, réfléchir, discuter, proposer. Et effectivement les éléments vers la convergence ont très fortement été poussés par les intervenants divers et variés, qu'ils soient usagers, des collectivités locales, qu'ils soient également des acteurs économiques. Ceci dit, pourquoi, d'après vous, y avait-il, au départ, deux projets ? Pas seulement parce que l'État voulait un projet et que la région voulait un projet. Parce que tout simplement, il y avait deux philosophies différentes. Et comme mon temps est court, je ne vais pas intervenir trop techniquement et trop longtemps, car je vois le Président LEBLOND qui, déjà, me dit qu'il faut faire court. Mais sur les philosophies différentes, il y a une chose qui était très simple, qui était la question de la desserte fine d'Arc Express, et la question de la notion de vitesse du métro automatique express. Et cette question de la vitesse était fondamentale. Elle donnait tout de même deux philosophies différentes, comme je le disais. D'une part, nous, la Région, qui voulions un maillage très fin pour desservir les populations dans les zones denses, et l'État privilégiant l'aspect rapide pour aller des centres d'affaires vers les aéroports, vers les lieux qui peuvent permettre, peut-être, une plus forte attractivité économique, un intérêt pour les entrepreneurs, un intérêt pour les chercheurs. Et en plus, je ne veux pas essayer de caricaturer le propos, et c'est vrai que nous avons recherché cette convergence. Et ce que nous avons proposé le 15 novembre était positif à mon sens.

Là, pourquoi je pense qu'il y a un nom qui devrait être prononcé ? Parce qu'au final, c'est probablement lui qui a convaincu tout le monde manifestement. Personne ne le cite, mais c'est Christian BLANC. C'est le projet globalement de Christian blanc qui va s'appliquer, car je pense que c'est l'essentiel du projet gouvernemental. Et je comprends la satisfaction du ministre LEROY, de Monsieur SANTINI, de Monsieur VERON et du Préfet également, car c'est l'essentiel de ce projet qui va se réaliser, avec la SGP, avec l'essentiel des financements pour la Société du Grand Paris, qui seront effectivement des éléments de fiscalité non négligeable. Alors, vous ne m'en voudrez pas d'avoir porté ce débat pendant 5 mois et de ne pas être content de cet accord, car nous, les écologistes, nous souhaitons privilégier la desserte fine, notamment pour les populations dans les zones les plus enclavées, et plus particulièrement sur le tracé d'Arc Express, dans la petite couronne.

Le deuxième point que je voudrais vous dire, et c'est extrêmement important, je me tourne, à cet égard, vers les représentants du Gouvernement et de l'État, c'est la question de l'inquiétude sur la priorisation et le phasage. Moi, je le dis tranquillement et sans polémique, je suis extrêmement inquiet par rapport au Plan de mobilisation des transports, pour les urgences franciliennes. Les Franciliens nous ont beaucoup dit qu'il fallait regarder de façon stratégique. Je ne suis pas opposé à cela. Mais les priorités, me RER C, le RER D, le RER B, les lignes de métro, nous voyons bien tout ce qui ne marche pas. Et là, sur une forme de

priorisation sur le métro automatique et une forme de priorisation sur la Société du Grand Paris, je le dis tranquillement, et je suis prêt à me tromper si la loi de finances de 2012 me dit le contraire. Si l'argent arrive sur le versement transports selon les prédispositions de Monsieur CARREZ, le rapporteur général du budget, si l'argent de la TIPP Grenelle arrive, si nous arrivons à la redevance sur la création de bureaux qui correspond aussi d'ailleurs au rapport CARREZ, je dirai que je suis rassuré. Sauf que, je le dis tranquillement, je suis extrêmement inquiet qu'on priorise ce grand métro automatique pour les 25 prochaines années et que cela se fasse au détriment des problèmes quotidiens et des urgences des Franciliens.

Et je le dis sans aucune agressivité, je souhaiterais quand même qu'on évite l'autosatisfaction. Le Gouvernement, l'État, depuis 30 ans, n'ont pas fait leur travail. Moi, je suis élu depuis 10 mois, pas depuis 13 ans, et je pense que l'autosatisfaction, ce n'est pas bon quand nous voyons l'impression qu'ont les Franciliennes et les Franciliens par rapport à la qualité de leur transport. Donc, au lieu de dire que c'est un beau paquet cadeau, que nous allons faire tout cela et que l'avenir sera rose, je propose tout simplement, sans tomber dans le sans, la sueur et les larmes, de faire tout simplement le boulot et surtout d'être extrêmement modeste et d'éviter d'utiliser à tout bout de champ des mots comme « historique ». Je vous remercie.

Applaudissements

François LEBLOND : nous allons maintenant passer la parole un peu au fond de la salle. En haut, à droite. N'oubliez pas de vous présenter, pour l'enregistrement.

Arnaud GHARBI, Mouvement démocrate d'Issy-les-Moulineaux : bonsoir, merci de me donner la parole. Je m'appelle Arnaud GHARBI et je représente le Mouvement démocrate d'Issy-les-Moulineaux. Puisque Monsieur PLACE souhaite parler tranquillement, moi aussi je vais dire les choses tranquillement.

Je voulais simplement intervenir pour dire que nous avons fait un cahier d'acteurs ; et nous avons proposé, évidemment comme beaucoup de gens, que les deux projets se rejoignent. Et nous sommes satisfaits que cela se soit fait, et plus particulièrement concernant notre secteur. Nous avons fait des propositions et nous avons proposé notamment que ce soit le tracé vert d'Arc Express qui soit privilégié, avec ensuite, un retour sur la ligne Grand Paris pour les zones aéroportuaires. Globalement, nous sommes plutôt satisfaits du tracé puisque les zones les plus denses ont été privilégiées. Outre le fait qu'Issy-les-Moulineaux soit déjà une ville dense, elle va à nouveau se densifier avec plusieurs immobiliers qui sont en train de naître. Et nous avons également, autour d'Issy-les-Moulineaux, certaines zones comme le Trapèze à Boulogne, mais aussi aux abords de Paris et de la Porte de Versailles, des zones de densification qui sont importantes.

Nous avons, en revanche, une réserve très forte. Et là, j'ai une question qui va s'adresser au Président du STIF et Président de la Région, Monsieur HUCHON. Beaucoup de gens et

d'Isséens, lorsque le débat est passé par Issy-les-Moulineaux, ont demandé à ce que la ligne 12 soit prolongée vers la Place Léon Blum, c'est-à-dire avec une interconnexion avec le RER Issy. Cette proposition n'a absolument pas été retenue dans le protocole d'accord, et même pas pour la période qui suit 2014/2020. Deuxièmement, nous avons demandé aussi à ce que le tracé T10, c'est-à-dire le tramway qui figure également dans les STIF, donc les deux propositions figurent dans le STIF, soit également proposé. Donc, les deux propositions n'ont pas été retenues. Or, la ville d'Issy-les-Moulineaux est déjà une ville pas mal engorgée au niveau de la voiture. Ce n'est pas Monsieur SANTINI qui va me contredire. Et, avec les nouveaux projets, nous voyons que cela risque de s'aggraver, alors qu'il aurait fallu des transports complémentaires. Je pose donc la question à Monsieur HUCHON de savoir pourquoi, au niveau du STIF, alors que dans le SDRIF ces propositions ont été faites, elles n'ont pas été retenues. Je vous remercie.

François LEBLOND : merci. Monsieur le Président, c'est au titre du SDRIF que la question vous est posée, si j'ai bien compris.

Jean-Paul HUCHON : oui, j'ai bien compris. C'est plutôt au titre du STIF, puisque j'imagine que c'est la réalisation du projet qui vous intéresse, bien sûr. Le SDRIF, sur les investissements de transport, avait plusieurs phases. Et nous avons retenu, dans le Plan de mobilisation, c'est-à-dire les projets qui ont été repris (la ligne 14, les RER, les tangentielles, les tramways, etc.), ceux qui figuraient dans la phase 1, la plus proche de nous, à l'époque où nous avons voté le SDRIF. Et la liaison que vous soulignez, là, était dans la phase, je n'ai pas la mémoire, mais c'est la phase 2 ou 3. Donc elle n'était pas prévue d'être réalisée avant la date de la mise en place du SDRIF, c'est-à-dire à 20 ans à partir de l'année 2008. Donc, cela reste un objectif à atteindre, mais c'est pour cela que nous ne l'avons pas inscrit dans le Plan de mobilisation et donc, je n'ai pas eu à le négocier avec l'État, parce que cela ne faisait pas partie du Plan de mobilisation. La réponse n'est pas satisfaisante, bien entendu, mais elle est celle-là.

François LEBLOND : près de l'hôtesse, là.

Jacques VALIN, UL CFDT et comité de quartier Ouest-Nord de Cachan : bonsoir, Jacques VALIN, Cachan, Union locale CFDT. Je voudrais intervenir sur 3 points, qui n'appellent pas forcément de réponse, encore que.

Vous avez prononcé, puisque tout le monde s'est emparé du terme, et nous pouvons nous en réjouir, à plusieurs reprises, le mot « démocratie participative ». J'avais déjà fait la même remarque à Monsieur VERON, lorsqu'il est passé à Cachan, début novembre. Je crois que c'est heureux. Simplement, je voudrais exprimer un souhait. Ce soir, c'est une séance de clôture. J'ai envie de dire que c'est une séance qui débute quelque chose qui a été entamé, c'est-à-dire l'information du public, la concertation avec le public, avec les usagers ; nous avons encore devant nous un certain nombre d'années qui vont jaloner le projet, puis le début de sa réalisation. Nous souhaitons très fortement que les usagers continuent à être

informés, associés très étroitement au déroulé des décisions. Je crois que notre travail n'est, à mon sens, pas terminé. Il doit continuer. Monsieur HUCHON a parlé d'un travail militant. Je pense que si nous ne sommes pas dans l'apparence, il faut poursuivre absolument cet effort. J'en parle d'autant plus que Cachan se trouve être la tête de pont d'Orbival, côté ouest. Et lorsque les travaux démarreront, nous pouvons imaginer que des conséquences non négligeables auront lieu, notamment au niveau de l'emprise des terrains, etc. Pour ce, il est important que le trio entre maîtres d'ouvrage, élus et usagers fonctionne à son maximum. Je crois qu'il n'y aurait rien de pire qu'un projet imposé, sur la tête des gens, même s'il se veut être pour leur bien.

Le deuxième point sur lequel je voudrais intervenir, c'est le problème de la tarification qui a été évoqué quelques minutes tout à l'heure, simplement cité. Cachan a la particularité d'être à cheval sur 3 zones (2, 3 et 4). Lorsque vous voulez aller sur Paris, de Cachan, vous payez, en billet individuel aller-retour, un peu plus de 4 €. Et si vous voulez aller à Cachan et vous rendre à l'autre bout du Val-de-Marne, par exemple Boissy-Saint-Léger, c'est de l'ordre de 11 €. Alors, faites le compte, les euros, depuis 2000 ont changé un peu la façon de percevoir les choses, mais c'est quand même une somme assez rondelette. Donc, ce que nous demandons, c'est une remise à plat des tarifs, et que l'on arrête de pratiquer le principe de la double peine pour les gens qui n'habitent pas très loin de Paris, mais ont le malheur d'être de l'autre côté de la bonne zone.

Le dernier point concerne le RER B, encore quelques secondes. Nous avons parlé, à côté du travail sur la création de la rocade, d'une remise à niveau des RER. Le RER B n'a pas été cité. Il se trouve que l'actualité, ce soir, me donne raison, malheureusement je dirais. Si vous veniez du nord de Paris, et que vous alliez vers le sud, Massy ou Boissy-Saint-Léger, vous auriez vu une drôle de situation. Ceux qui sont passés à Denfert-Rochereau auraient vu les quais complètement embouteillés des gens qui attendaient. Donc, le RER B a besoin aussi de son plan d'urgence. Les usagers du RER A ont fait bouger les choses, je crois, parce qu'ils ont pris les choses en main. J'en reviens au premier point. Rien ne bougera si les usagers ne sont pas au cœur du débat. Donc, pour le RER B, il est important que nous mettions aussi un plan d'urgence en place. Régularité, modernisation, c'est en cours, il faut accélérer. Il faut augmenter le nombre de rames aux heures de pointe, les heures de pointe n'étant pas classiquement les heures de travail, mais aussi les fins de soirées. C'est toujours plombé en permanence. Là, je crois qu'il y a quelque chose à faire pour que nous ayons envie d'avoir envie. Merci.

Applaudissements

François LEBLOND : d'accord, merci. Simplement, je voudrais faire une première réponse, au nom de mes amis des deux Commissions et de mon collègue MATHIEU, sur le premier point, quand vous avez dit qu'il ne fallait pas que ce soit la fin d'une concertation. Nous savons très bien ce qu'est un débat public. C'est un démarrage de quelque chose. Et nous n'avons pas du tout la prétention que tout s'arrête ce soir. Les maîtres d'ouvrage ont maintenant une

tâche à accomplir, qui vient se situer dans la foulée de ce que nous avons réalisé jusqu'à présent. Nous avons montré un peu le chemin, nous l'espérons, mais nous attendons beaucoup finalement que ce chemin soit poursuivi par d'autres. Maintenant, sur les autres points ?

Marc VERON : pas sur les autres points, mais sur celui-ci, je rappelle, cela a été évoqué tout à l'heure, que d'une part, au moment de ses choix, de sa délibération, le Conseil de surveillance de la SGP devra faire connaître les raisons qui motivent ses choix. La loi est formelle sur ce point, donc c'est un outil fort de communication.

Deuxièmement, il y a un organisme auquel il a été fait allusion au cours du débat, qui est le Comité stratégique. C'est-à-dire un aréopage d'élus, de représentants des Chambres consulaires (etc.). Cela représente environ 300 personnes. C'est un deuxième élément.

Troisième élément, dans le cadre de la concertation, il y a les enquêtes publiques. Et elles s'astreindront à être d'une assez grande précision dans la définition des projets. C'est une autre modalité, mais bien entendu, cela n'épuise évidemment pas toutes les possibilités. Je pense en particulier à ce que peut produire la consultation d'un site internet, en matière d'interaction avec l'opinion, avec les usagers.

Sophie MOUGARD : sur les grosses difficultés de ce RER, nous avons engagé une démarche, que nous appelons un schéma directeur du RER, qui vise à l'amélioration de la situation des RER. Ce schéma directeur comprend plusieurs volets. Un premier volet qui est des investissements sur l'infrastructure. C'est près de 250 millions d'euros de travaux qui sont en cours, qui malheureusement, dans la période de chantier, peuvent apporter aussi une part d'irrégularité. Mais ils doivent contribuer à terme, une fois qu'ils seront terminés, à améliorer considérablement les conditions dans lesquelles l'opérateur, la SNCF, et le gestionnaire de l'infrastructure, RFF, peuvent exploiter le RER.

Le deuxième élément important, c'est la rénovation du matériel roulant, pour éviter que le matériel ne soit aussi une des causes d'irrégularité. Vous savez que cela représente à peu près de l'ordre de 20 % des causes d'irrégularité, la défaillance matérielle. Donc les matériels qui circulent actuellement sur le RER B, les MI79 sont en cours de rénovation. Vous avez une première rame qui circule, et tout va se dérouler d'ici la fin de l'année 2011. Vous devriez voir une trentaine de rames rénovées qui vont circuler sur le RER B, pour que la rénovation puisse s'achever en 2012.

Le troisième élément, c'est un travail qui a été fait sur la desserte. Et je crois qu'il faut saluer l'investissement et le courage des élus, pour retravailler la desserte. C'est toujours compliqué de revenir sur une grille existante. Et là, le fait de pouvoir faire en sorte d'avoir à la fois des voies dédiées pour le RER B, pour lequel il ne sera plus dans une situation où les trains circulent au milieu de trains de fret, de trains grande ligne, nous permettra d'avoir des dessertes, des lignes qui vont être de plus en plus homogènes, un peu de type métro en quelque sorte, s'arrêtant dans toutes les gares. C'est plus de robustesse.

Enfin, le dernier point, le Conseil du STIF a auditionné, le 8 novembre dernier, le Président de la RATP et lui a demandé qu'on engage cette même démarche de schéma directeur sur la partie sud de la ligne, qui est exploitée par la RATP. Et j'ajouterais que dans les discussions sur la complémentarité, sur le Plan de mobilisation, nous avons fait valoir l'urgence qui s'attache à engager les études du doublement du tunnel entre Châtelet et Gare du Nord. Il nous semble que pour régler définitivement ce goulot d'étranglement qu'empruntent tous les jours des centaines de trains du RER B et du RER D, il faut engager sans attendre les études et les travaux du dédoublement du tunnel.

Jean-Paul HUCHON : si je peux ajouter un mot, c'est que nous avons réussi à imposer, c'est le STIF qui l'a fait, notamment sa Direction, avec les deux entreprises publiques, un système que nous appelons d'interopérabilité, entre la SNCF et la RATP, qui évite les dysfonctionnements qui se produisaient auparavant du fait que la ligne était exploitée par les 2 entreprises, sans parfois la liaison nécessaire. Et il y a un PC d'interopérabilité, qui est d'ailleurs juste derrière la gare Denfert-Rochereau, où maintenant les 2 équipes se sont rejointes pour travailler ensemble. C'est un élément d'amélioration, aussi.

Henni BENTE, Syndicat de transport de Marne-la-Vallée des secteurs 3 et 4 — chargée de mission : bonjour, BENTE Henni, du Syndicat de transport de Marne-la-Vallée. Je voulais attirer votre vigilance, nous n'avons malheureusement pas pu faire de contribution puisque les délais étaient assez courts et puis, nous travaillons beaucoup avec le STIF.

François LEBLOND : vous avez encore 1 h 30, jusqu'à minuit.

Henni BENTE : je vous écris un petit mot. Nous avons beaucoup travaillé dans le cadre de la révision du PDUIF, avec le STIF. Nous avons la phase 4 de la convention Disney. Moi, je voulais attirer votre attention sur la variante est. Nous ne voudrions pas que la Seine-et-Marne soit le grand oublié du tracé, et notamment le territoire de Marne-la-Vallée, qui est un territoire d'opérations d'intérêt national, avec un grand pôle touristique que sont les parcs d'activités Disney, qui est, je vous rappelle, la première destination touristique d'Europe. J'ai vu que vous lanciez une étude pour connaître le tracé entre Val-de-Fontenay, Noisy-le-Grand et Noisy-Champs. Si vous pouviez nous associer, nous sommes, à l'échelle de Marne-la-Vallée, à faire une contribution commune. Mais c'est vrai que nous avons aussi parlé de la saturation du RER A. Voilà, pour nous, c'est assez complémentaire. Nous avons beaucoup parlé de travailler sur un maillage du territoire et de desservir plus finement. Je ne sais pas si le Président Vincent EBLE est là, mais ils ont fait une très belle contribution pour ne pas oublier la Seine-et-Marne. Donc, j'espère que nous serons entendus.

François LEBLOND : Madame, en tout cas vous êtes entendue ce soir, puisque vous savez bien que tous les propos qui sont tenus dans cette salle figureront au dossier dont nous allons rendre compte. Donc, en fait nous parlerons de ce que vous avez dit ce soir. Vous savez que nous avons associé la Seine-et-Marne très largement à beaucoup de débats, et je

pense que c'est un des sujets qui ont été déjà en partie abordés dans les débats. Mais il est bien que vous l'ayez rappelé ce soir, que c'est votre point de vue.

Jean-Luc MATHIEU : je me permets d'intervenir parce qu'il y a plusieurs personnes qui se plaignent, que ce soir, ce soient des autorités qui s'expriment et pas le public. Vous avez bien compris que ce soir, il y avait un certain nombre de choses à exprimer, notamment par Monsieur le Préfet de région, qui a redemandé la parole.

Daniel CANEPA : simplement, je demande la parole, mais cela va être très court, rassurez-vous. Pour rassurer d'abord certains intervenants sur la volonté d'aller vite en ce qui concerne l'amélioration de l'existant, puisque je dispose d'une somme qui a été officiellement donnée par Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET, c'est-à-dire un milliard quatre-vingt-quatre millions, et que nous avons déjà travaillé avec les services de la Région pour faire une convention particulière visant à améliorer l'existant, et notamment les RER, plus Éole, plus un certain nombre d'autres points. Donc, ce n'est pas une rocade ou l'amélioration. C'est l'amélioration et la rocade. Et l'argent est sur la table, si je puis dire. Donc ce n'est pas repoussé.

Et puis je voulais intervenir simplement pour répondre à Madame, que la préoccupation que nous avons, et là je change de casquette en prenant la casquette de Délégué interministériel de Disney, si vous le permettez, il y a une convention qui vient d'être signée et qui prévoit des engagements d'étude et d'amélioration de la desserte en fonction de l'augmentation du trafic dû éventuellement au troisième parc et à Village Nature. Donc, ce développement est bien intégré au niveau du cluster. Je vous invite, si vous le souhaitez, à lire la convention que nous avons signée voici quelques semaines, enfin quelques mois.

Lamia ABDEL NABY, Membre de la Commission particulière du Débat public « Réseau de transport public du Grand Paris » : Monsieur, et nous prendrons les gens au balcon, ne vous inquiétez pas, nous vous avons vus.

Jean-Michel FOURGOUS, Député de Saint-Quentin, Membre de la Commission de Finances, Rapporteur de la Défense, Président du Groupe PME : oui, merci. Jean-Michel FOURGOUS, je suis Député des Yvelines, de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Je voudrais attirer l'attention sur la demande qu'il y a de nos entreprises. Saint-Quentin, c'est plus de 100 000 emplois, plus de 150 000 personnes. Avec le développement du Plateau de Saclay, avec tous ces chercheurs, il y a une synergie de très bon niveau, parce qu'à Saint-Quentin, vous avez des emplois de haute technologie, donc bien sûr, il y a potentiellement un vivier très important. Je pense que dans le projet actuel, même s'il avance, et nous ne pouvons qu'en féliciter tous les acteurs, la grande majorité des élus de Saint-Quentin souligne que la demande d'avoir une gare supplémentaire à Saint-Quentin est insuffisamment prise en compte. Je vous rappelle que la France, comme tous les pays, a un endettement et un déficit importants. Le budget n'est pas branché sur Lourdes, vous le savez, il est branché sur l'activité économique des entreprises. Pour une entreprise, l'État, en

social et en fiscal, reprend près de 50 % de son chiffre d'affaires TTC, donc c'est la première unité de solidarité en France, et dans d'autres pays d'ailleurs, l'entreprise. Donc c'est un message que je vous fais passer de la part des entreprises, qui bien sûr ont une très forte attente et demandent plus nettement une affirmation sur une gare supplémentaire à Saint-Quentin. Merci.

Applaudissements

Florence CASTEL, Société du Grand Paris : bonsoir à tous. Un mot pour confirmer que cela a été tout l'intérêt de ce débat, et vous soulignez là l'une des raisons qui font que nous parlons de réelles divergences sur la desserte, de ce que j'appellerais le Plateau de Saclay, au sens large. Nous sommes allés à Saint-Quentin-en-Yvelines relativement tôt dans ce débat. Nous avons entendu la demande des entreprises, également la demande forte des élus et des habitants, d'une gare nouvelle à Saint-Quentin. Je crois qu'aujourd'hui cette idée a fait son chemin. Nous avons eu l'occasion de le redire lors de la réunion publique qui s'est tenue il y a quelques jours à Gif-sur-Yvette. Nous sommes convaincus qu'il faut un transport performant pour relier Orly, Massy, le Plateau de Saclay, puis Saint-Quentin-en-Yvelines avant de rejoindre Versailles. Parce que c'est l'avenir des milliers d'emplois qui sont déjà sur le site, autour du technocentre, pour faire simple, mais c'est un raccourci, et qui demain viendront s'y rajouter. Puisque nous savons notamment que Renault et d'autres entreprises ont d'ores et déjà des perspectives de développement fort. C'est là un réel enjeu sur le Plateau de Saclay et je voudrais simplement insister ce soir que c'est pour cela que nous proposons un transport dès à présent puissant pour la desserte de ce territoire.

Applaudissements

Lamia ABDEL NABY : nous allons prendre la personne à gauche, dans le balcon, s'il vous plaît, et après la personne à droite.

Micheline DUBREUCQ, Association Vivre et Travailler à Colombes : je représente l'association de transport Vivre et Travailler à Colombes. Nous avons vu dans le journal que Colombes Nord a été un peu délaissée, que c'est le tracé sud qui est retenu. Nous nous sommes mobilisés et nous avons recueilli près de 1 000 signatures. Nous les avons là, je voudrais les remettre à Monsieur SANTINI. Nous sommes décidés à continuer nos actions. Tout cela pour que la ligne du métro passe à Colombes Nord, bien sûr, avec une gare soit à la gare du Stade soit au Centre. D'où les questions suivantes : est-il possible encore de rectifier le tracé en faveur de Colombes Nord ? Est-ce que le trajet du tram sera revu en cohérence ? Je vous remercie.

Applaudissements

Jean-François PELLISSIER, Conseiller régional Île-de-France : brièvement, Jean-François PELLISSIER, je suis Conseiller régional Ile-de-France, Alternatif. Ma question sera un peu

générale. J'ai du mal à m'exprimer parce qu'il y a un peu d'écho, donc je m'éloigne. Cela concerne la question de la gouvernance qui a été abordée ce soir.

D'abord, une remarque puisque nous avons parlé de visions partagées. Je voulais dire ici, et je porterais une parole collective de quelques Conseillers régionaux. Nous partageons la vision de Jean-Vincent PLACE, qu'il y avait bien deux projets avec deux philosophies différentes. Je crois que nous ne ferons pas l'économie, dans la suite du débat, de réfléchir là-dessus.

Deuxième chose, sur la question de l'accord Région/État, sur la question de la démocratie participative, il y a quelque chose de quand même historique. C'est assez sidérant qu'il puisse y avoir un accord alors que les débats ne sont pas terminés, qu'il n'y a pas la synthèse des débats publics. C'est une simple remarque. J'en viens directement à ma question, puisque Monsieur SANTNI a parlé de prière. Si la Messe est dite et qu'il y a un accord entre l'État et la Région sur les tracés, il faut être efficace. Il faut une autorité organisatrice. Il existe le STIF. Dans ce cas, à quoi sert la Société du Grand Paris ?

Applaudissements

François LEBLOND : une question juridique. Vous savez que l'accord, sur le plan juridique, est une contribution au débat du Grand Paris, bien entendu tout à fait fondamentale. Nous aurons l'occasion de tirer des leçons de l'ensemble du débat public, dans les 2 mois qui viennent, et dire exactement ce qui s'est dit dans ce débat public. Il peut y avoir des choses très importantes qui se sont dites et dont nous n'avons pas parlé. Donc, il faut prendre les choses, sur le plan juridique, comme elles sont. Ne leur donnons pas le contenu qui n'est pas le leur. Cela dit, les Commissions saluent évidemment l'esprit d'ouverture qui s'est exprimé dans chacune des deux instances. Cela est autre chose, mais c'est vrai que nous allons, pendant les 2 mois qui viennent, tirer les leçons de tout ce qui a été dit dans ces réunions. Donc, nous rendrons compte de nos diligences. Le Président de la CNDP sera l'interprète des deux Commissions, s'exprimera sur ce sujet-là, avec nous, à la fin du mois de mars.

Jean-Luc MATHIEU : il faudrait peut-être interroger le Président HUCHON et le Président SANTINI sur l'empilement des autorités qui ont des compétences comparables, sur la gouvernance, comment ils voient les choses.

François LEBLOND : nous avons bien situé ce problème de gouvernance, dans nos différents débats. C'est évident que la question s'est posée dans les différents débats. Je pense que Monsieur HUCHON peut dire quelques mots là-dessus. Monsieur VERON démarre le premier.

Marc VERON : il y a eu un débat parlementaire, qui a occupé un certain nombre de mois. Le Parlement et la représentation nationale ont conclu par une loi, qui donne une compétence spécifique, et par conséquent limitative, à la Société du Grand Paris, pour laquelle un certain nombre d'instances gouvernantes ont été mises sur pied, depuis en tout cas le mois de

juillet, ces instances étant en partage avec les élus des grandes collectivités que sont la Région, les départements. Alors, quel est le sens de l'intervention de l'État ? Nous pouvons le mesurer, d'une certaine façon, aujourd'hui, à travers notamment l'accord qui a été passé. Nous voyons bien que la Région se trouvait confrontée à une question volumétrique considérable avec, à la fois l'absorption des retards, dont il a été amplement parlé, et également avec la question de la préparation des phases suivantes de l'avenir. Nous voyons bien que le financement nécessaire pour réaliser à la fois ce comblement de passif et la préparation de l'avenir requérait pour le moins que l'État et la Région additionnent leurs forces et leurs moyens de financement. C'est ce qui est esquissé au travers de cette contribution qui a été présentée la semaine dernière. C'est cela le sens du fait que nous additionnons, dans cette affaire, des moyens et des forces, et que la Société du Grand Paris intervient sur le réseau de transport par métro automatique et que le STIF est dans sa définition d'origine depuis l'ordonnance du 7 janvier 1959.

Jean-Paul HUCHON : je crois qu'il faut prendre les choses avec quand même un petit peu de vérité, de réalisme. L'État a décidé de s'engager en matière de transport public. C'est rare et c'est cher. Dans ces conditions, il faut savoir si nous voulons avancer ou pas. Pour moi, c'est assez simple. À partir du moment où l'État a décidé de s'engager, et que nous, nous ne souhaitons pas accompagner le projet Plan dans son entièreté, il était clair qu'il fallait ensuite accepter de discuter avec un financement prévu par l'État à travers des financements, notamment fiscaux. Et c'est ainsi qu'une partie de l'opération peut être réalisée. Le reste, c'est la Région qui réalise, mais la Région ne peut pas réaliser le Plan de mobilisation à elle toute seule. La preuve en est, c'est que, pour l'orateur qui est intervenu tout à l'heure, il sait très bien que cela fait maintenant 4 ans, 5 ans, que nous demandons que l'État participe au financement du Plan de mobilisation. En l'occurrence, ce qui se passe à travers l'accord que nous avons préparé et conclu, c'est que justement il y a la possibilité de réaliser l'essentiel du Plan de mobilisation et d'autre part, parce que la rocade était dans le Plan de mobilisation, de réaliser aussi la rocade. Est-ce que, moi, je devais refuser de prendre mes responsabilités là-dessus, avec la Région ? Et est-ce que le STIF devait se mettre complètement à l'écart d'une négociation sur ce sujet ? Moi, je ne le pense pas. Je ne regrette absolument pas d'avoir saisi une opportunité qui peut-être ne se reproduira jamais. Pourquoi ? Parce que nous avons une volonté politique d'améliorer les transports et que cette volonté politique est manifestement, aujourd'hui, peut-être pas pour longtemps, mais en tout cas aujourd'hui, partagée. Ma principale responsabilité concerne les transports. La Région a cette compétence, maintenant de plein exercice. Il fallait que nous travaillions et que nous négociions avec l'État, sachant que dans cette affaire, il y a à peu près 12 milliards qui seront apportés par les collectivités locales et tout le reste à travers des financements qui sont des financements soit d'État, budgétaire, soit à travers des ressources fiscales attribuées au maître d'ouvrage. Moi, je n'ai pas de honte à dire qu'à certains moments il faut savoir saisir les opportunités. Parce que je ne pense pas que les Franciliens puissent attendre encore très longtemps l'amélioration de leurs transports. Il faut donc agir très vite, avec les

moyens que nous avons, et avec la bonne volonté qui est manifestée de part et d'autre de la frontière théorique qui sépare l'État de la Région.

Applaudissements

Yves FOUCHET, Président de la Chambre de commerce et d'industrie de Versailles Val-d'Oise / Yvelines, Président d'Entreprendre en France, Président de la Chambre régionale de commerce et d'industrie Paris — Ile-de-France :

Yves FOUCHET, Président de la Chambre de commerce et d'industrie de Versailles Val-d'Oise / Yvelines, et Président de la Chambre régionale de commerce Paris — Ile-de-France. Je voudrais, avec Pierre SIMON et tous les entrepreneurs d'Ile-de-France, me réjouir et me féliciter de cet accord. Parce que cet accord va se traduire par une accélération de processus dont tous les Franciliens et les entreprises franciliennes ont besoin. Donc, encore une fois, nous ne pouvons que nous en féliciter. Je crois ensuite que cet accord marque une convergence, donc des économies budgétaires, et là encore les entreprises ne peuvent qu'y être favorables, et s'en réjouissent.

Sur le financement, Pierre SIMON le disait, les entreprises sont déjà lourdement sollicitées, en termes de budget, et elles souhaiteraient naturellement que nous n'abusions pas plus, pas trop de ces financements, tout en étant conscientes des problématiques de tarification. Mais si l'entreprise doit supporter tous les coûts supplémentaires, c'est un coût pour sa productivité et donc c'est un coût indirect pour l'attractivité de l'Ile-de-France.

Cela étant dit, c'est un bon accord, nous semble-t-il, et c'est d'autant plus un bon accord qu'en même temps, des travaux de réhabilitation et d'amélioration du réseau sont entrepris. Et c'est extrêmement important parce que le temps de l'entreprise, ce n'est pas 20 ans. Les entreprises de l'Ile-de-France ont besoin de ces améliorations.

Mais, il y a un « mais », car vous l'avez noté, je suis aussi Président de la Chambre de commerce et d'industrie de Versailles/Val-d'Oise/Yvelines. Je voudrais compléter, renforcer, insister sur les propos de Jean-Michel FOURGOUS, tout à l'heure. Il est difficilement acceptable, pour ne pas dire qu'il n'est pas acceptable, mais Madame CASTEL, merci de vos propos, mais je voudrais vraiment insister, il n'est pas acceptable pour les entreprises de Saint-Quentin, Satory, Vélizy, comme il n'est pas acceptable pour les chercheurs du Plateau de Saclay, qu'il n'y ait pas d'outil prévu, et très rapidement, autrement qu'à terme. Car le Plateau de Saclay et le Grand campus, c'est des dizaines de milliers de chercheurs. Car Saint-Quentin-en-Yvelines et Satory demain, et Vélizy, c'est plus de 200 000 emplois et plus de 300 000 habitants. Le Président de la République nous a dit que cette zone ne devait pas être à plus de 50 min de Roissy. C'est loin d'être le cas aujourd'hui. Et il est impératif, et autrement qu'à terme, pour mes amis entrepreneurs, il y a là Renault, Tales, EADS, c'est des dizaines de milliers d'emplois sur Saint-Quentin en Yvelines et sur Vélizy, il faut que pour ces entrepreneurs et pour leurs collaborateurs, les outils nécessaires au développement de ces entreprises, car il y a là un IRT, deux pôles de compétitivité, en devenir un IED, que l'ensemble de ces entreprises, que leurs collaborateurs, et que les habitants de ces

territoires aient les outils de transport qu'ils méritent. Et ils le méritent largement. Merci.

Applaudissements

François LEBLOND : continuons.

Intervention salle hors micro

Il y a une dame qui dit que pour Colombes, nous n'avons pas de réponse, et c'est vrai. Elle n'a pas de réponse.

Didier BENSE, membre du directoire de la Société du Grand Paris : si, simplement pour dire, Madame, que nous avons entendu ce type de demandes à peu près dans toutes les réunions des Hauts-de-Seine Nord et du Val d'Oise, qui est proche. La desserte de Colombes peut avoir deux intérêts. D'abord, sa desserte, d'une part, et puis l'interconnexion considérée par certains comme manquante avec la ligne G. Quand nous avons proposé le tracé du Grand Paris, nous avons travaillé en cohérence en particulier avec certains projets du Plan de mobilisation, et donc nous avons pris soin de ne pas nous superposer au tracé du futur prolongement du tramway T1, dans la boucle nord des Hauts-de-Seine. C'est quelque chose qui a été assez souvent évoqué dans les réunions publiques, et il me semble de que Monsieur HELAS l'a rappelé rapidement dans son compte-rendu de ces réunions, un point qui s'est avéré comme important de veiller à ne pas irriguer de façon trop multiple les différents territoires.

Quant à l'interconnexion manquante avec la ligne J, il est probable que la Commission particulière du débat public ait entendu cette demande à de nombreuses reprises, et aille le porter dans son rapport, et que donc nous aurons à répondre à cette demande, pourquoi pas en s'inspirant de la contribution de l'État et de la Région, qui a porté une gare optionnelle sur Bois-Colombes.

Lamia ABDEL NABY : le monsieur a déjà le micro. Allez-y, Monsieur.

Claude LATTAUD, Association Gournay Environnement : oui, Claude LATTAUD, Président de l'association Gournay Environnement. Gournay-sur-Marne se trouve en bordure de marne, entre Neuilly-sur-Marne, pour situer, et Chelles.

Ma question sera courte. Qu'en est-il du tracé commun de double boucle à l'est, quand nous lisons le communiqué de presse, en accord entre la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne ? Qu'en est-il du tracé qui doit être intégré dans le projet d'accord entre l'État et la Région, et en particulier qu'en est-il localement du projet qui part de Bry-Villiers-Champigny, l'un en direction de Noisy-Champs pour le Grand Paris, et d'autre part, l'autre qui part de Noisy-le-Grand, pour l'Arc Express, à l'est de cette région ?

François LEBLOND : est-ce qu'il y a une réponse sur ce point ? Je crois que c'est une carte qui a laissé des options. C'est un sujet qui a déjà été abordé lors des dernières réunions.

Florence CASTEL : Président, je suis confuse de dire que, pour nous, il n'y a pas d'options. Il y a effectivement un tracé qui est le tracé que nous allons appeler Grand Est, qui est la boucle qui part de Bry-Champigny, qui va ensuite remonter pour rejoindre Clichy, Montfermeil.

François LEBLOND : non, mais ce n'était pas là-dessus. Là, nous sommes tous d'accord.

Florence CASTEL : mais justement, Monsieur posait la question des deux options. Pour nous, il y a celle-là, qui n'est pas une option, et effectivement, il y a l'autre question, mais là je laisserais le Président HUCHON vous répondre. Il y a l'autre option qui fait partie du protocole d'accord, qui est l'examen en cours, en tout cas jusqu'à la fin du mois de mars 2011, d'un second tracé d'une deuxième boucle à l'est, qui serait une boucle davantage en proche couronne.

Jean-Paul HUCHON : je confirme ce qui a été dit là. Les deux Conseils généraux se sont mis d'accord sur un tracé commun, qui n'a pas été enregistré dans les travaux précédents. Nous sommes allés voir Monsieur LEROY avec les Conseils généraux qui sont concernés, et Monsieur LEROY a donc accepté, non pas seulement d'étudier, mais d'intégrer dans les travaux ce double tracé commun Val-de-Marne/Seine-Saint-Denis. Ce qui est d'ailleurs assez rare que deux Conseils généraux se mettent d'accord pour trouver un tracé commun. Moi, je les félicite. Ils ont abouti à un bon travail qui a été remis au sein du protocole, et qu'ensuite nous allons par conséquent poursuivre dans l'étude au cours du temps qui reste pour rendre compte du débat public.

Philip DOMERGUE, ESSOR de Versailles : oui, je suis de Versailles. Je préside un club de réflexion qui s'appelle ESSOR de Versailles. Je voudrais poser deux questions. Une question un peu technique, l'enveloppe de 32,4 milliards tient-elle compte d'un métro large ou d'un métro étroit, puisque les deux techniques étaient différentes ? Est-ce que, finalement, le projet qui sera retenu tiendra dans l'enveloppe des 32,4 milliards ?

Et la deuxième question est relative au secteur de Versailles. Que va-t-il se passer de façon très concrète ? Est-ce que le TCSP entre Massy et Saint-Quentin va être poussé en avant ? Et est-ce que, en 2012, il y aura une enquête d'utilité publique sur le métro dans cette zone entre Massy, Saclay, Saint-Quentin et Versailles ?

Jean-Paul HUCHON : je pense que nous pouvons répondre à la deuxième question. Je pense que mes collègues répondront peut-être à la première, dans un premier temps. Mais nous pouvons répondre à la deuxième question. Il n'y a pas actuellement d'accord signé entre le Gouvernement, le ministre et la Région, sur la question de la desserte de Saclay. Il faut donc tenir compte de ce désaccord, et ensuite travailler à rapprocher éventuellement les points de vue. Nous, à la Région, pensons toujours que le trafic généré dans les 5 à 10 années qui viennent ne nécessitera pas plus qu'un transport en site propre ou un tramway, ou un tram-

train. C'est la position que le ministre a choisi de respecter, puisque lui-même est contraint, je le comprends, par les déclarations du Président de la République qui mettent à 30 min Paris et à 50 min Roissy. Donc cela nécessite d'autres investissements, qui nous paraissent très coûteux, et sans efficacité immédiate. Alors qu'il suffit de préfigurer en quelque sorte l'installation de futurs moyens de transport plus importants, à partir d'un bus en site propre qui aujourd'hui n'est pas saturé, et qui sera prolongé, puisque nous devons prendre la décision de prolonger le bus en site propre. Elle est prise d'ailleurs, il faut maintenant que les travaux commencent. Nous aurons fini ces travaux très rapidement. C'est le STIF qui les mène. Ensuite, passer à un autre système de transport, cela dépend encore une fois d'une appréciation que nous devons faire, à l'issue du débat qui se déroule et qui se termine aujourd'hui, et dont nous aurons le compte-rendu dans 1 mois.

François LEBLOND : très bien. Je crois que la SGP avait répondu sur sa position, sur ce sujet-là. Je crois que nous n'allons pas allonger le débat.

Marc VERON : en tout cas, il a été plusieurs fois remarqué ce soir que nous ne pouvions pas isoler la question de Saclay de la question de Saint-Quentin-en-Yvelines, de la question de Versailles (etc.), et qu'il fallait considérer la ligne dans son ensemble. Je le dis parce que les Versaillais et les gens de Saint-Quentin ont parfois un peu de pudeur à s'exprimer par rapport à des débats par ailleurs très proposant dans d'autres secteurs. Non, il y a quand même une ville internationalement connue, Versailles, et il y a une zone de concentration d'emplois et de plein développement d'emplois dont il a été fait mention tout à l'heure.

Et la deuxième observation, de pur bon sens, c'est que, bien entendu, le moyen qui pourra être investi dans le cadre de ce que deviendra le schéma général, ce n'est pas un moyen provisoire. Nous n'allons pas investir dans un tramway ou dans un tram-train pour casser l'infrastructure 10 ans après. Cela veut dire que le moyen qui sera décidé est un moyen qui devra vivre dans la durée. Et par conséquent, aujourd'hui, la question se pose de savoir quel est le niveau de croissance, de développement que cette région aura. Il faut répondre à cette question, faute de quoi nous risquons de faire un choix qui sera par la suite pénalisant pour le développement de cette zone sud de Paris.

Applaudissements

François LEBLOND : il nous reste 5 min. Je demande si nous pouvons passer 2 ou 3 questions. Je précise que ceux qui n'ont pas posé leur question à l'oral pourront la poser par écrit, et qu'ils auront tous une réponse.

Claude-Bernard MICHAUELLE, Citoyen de Paris : bonsoir, Monsieur MICHAUELLE, j'habite Paris. J'aimerais savoir si ce serait possible de prolonger le RER A jusqu'au moins à Brie-Comte-Robert, voire Provins, parce que toute cette région de Seine-et-Marne est très mal desservie. Brie-Comte-Robert est une grande ville, Coubert, il y a le centre, le château, le centre de polyhandicapés, il y a l'école des chiens guides d'aveugles. Il faut **prendre** l'AGC Train (autorail à grande capacité) à Créteil et ils ne sont pas forcément aimables. Il y a quand

même Brie-Comte-Robert, peut-être même voir Provins. Toute cette région de Seine-et-Marne n'est pas du tout desservie par les transports en commun. C'est plus facile d'aller à Eurodisney, à Meaux et dans le sud, Nemours, Fontainebleau. Mais tout ce secteur-là, il n'y a rien du tout. Je ne comprends pas. Merci.

François LEBLOND : nous prenons acte de votre demande.

Jean-Paul HUCHON : je ne voudrais pas que Monsieur oublie, quand même, que nous avons financé l'acquisition de 24 AGC (autorail à grande capacité) sur la ville de Provins. J'ai eu l'honneur de l'inaugurer avec l'ex-ministre JACOB, à l'époque. Nous l'avons fait et nous avons fait la même chose sur la Ferté-Million, et en allant sur l'Oise également. Il y a donc aujourd'hui des moyens de transport qui ont été nettement améliorés. D'ailleurs, le Conseil général de Seine-et-Marne et les élus du coin considèrent que c'est un transport qui est de bonne qualité. Il est très confortable, extrêmement rapide et il apporte beaucoup de satisfaction.

François LEBLOND : Lamia, nous prenons encore deux questions. C'est vous qui décidez.

Jean BRAFMAN, citoyen de Saint-Denis : je vais aller très vite. Jean BRAFMAN, citoyen de Saint-Denis. Je ne parlerais pas de ligne 13 mais je voudrais dire que, dans ce moment qui est important, mais qu'il faut mesurer à l'aune des retards, cela a été dit, c'est une somme importante, mais pendant des années il n'y a rien eu. Donc, il faut lisser les choses par rapport au passé. S'il y avait même plus d'investissements encore, ce serait tout à fait bénéfique.

Et le deuxième aspect, il y a effectivement 20 000 personnes qui ont participé, mais je vous rappelle qu'il y a plus de 11 millions de personnes dans la région Ile-de-France et que nous sommes, dans le rapport avec les citoyens, encore devant un travail et un chantier qu'il faut développer pour que tout le monde puisse participer. De ce point de vue là, il y a deux choses qui me préoccupent. Du point de vue de la démocratie, il y a un acte important qui est ce protocole qui vient d'être adopté et conçu par l'État et par la Région. C'est quand même une nouvelle donne. Et donc il n'y aura pas de débats qui vont se poursuivre. Certes, il y aura les enquêtes publiques, mais par rapport à la conception sur l'ensemble du système de transport nouveau qui est créé, il n'y aura pas de débat citoyen à l'intérieur de la région Ile-de-France. Je trouve que c'est un manque et qu'il eut fallu modifier, j'ai bien entendu que c'était la loi, au regard de cette situation, au moins pendant deux mois, de pouvoir restituer au niveau de la population cette nouvelle donne.

Le deuxième aspect, c'est à mon avis quelque chose de plus grave. J'ai bien entendu qu'il y avait eu abandon législatif de la taxation des bénéfices spéculatifs, mais je suis extrêmement inquiet sur le fait qu'il n'y a aucune dimension qui n'ait été abordée dans le protocole d'accord pour limiter, voire éliminer, tout risque d'expulsion. Parce que c'est comme cela que les choses se sont passées, avec le périphérique et avec l'A86. Parce qu'il y a eu une valorisation foncière et immobilière importante. Et s'il y a ce risque-là, il y avait des outils

pour répondre à ce risque. Ces outils ont été abandonnés, je trouve que là, il y a une précaution très importante qu'il faut prendre, les uns et les autres, pour faire en sorte que les populations modestes ne soient pas les victimes de ce nouveau système de transport, que nous appelions de nos vœux.

Applaudissements

François LEBLOND : oui, je voudrais quand même vous répondre, au nom des deux Commissions. Nous sommes le dernier soir du débat public de 4 mois, mais nous avons 2 mois pour conclure sur tout ce qui s'est dit dans le débat public et nous indiquerons ce que vous avez dit dans la communication d'aujourd'hui. Donc, en réalité, le débat public s'arrête, bien sûr, mais il y a deux mois pour conclure et cela fait partie du débat. Je crois qu'il faut vous répondre cela parce que nous ne pouvons pas indéfiniment nous réunir en toutes ces matières. Il y a quand même des limites dans le temps.

Donc, sur le deuxième point, qui est important, celui sur la spéculation foncière, Monsieur CANEPA ?

Daniel CANEPA : oui, simplement, il existe encore des outils. Il suffit de prézader un certain nombre de terrains. Et je dirais, au-delà du fait de prézader les terrains pour arrêter la spéculation foncière, je dois dire que nous avons déjà l'avantage qu'un bon nombre de ces terrains ont été répertoriés où doivent se trouver des gares, et nous nous apercevons que les établissements publics fonciers ont déjà fait des acquisitions en nombre important au niveau de surfaces, et continuent à le faire puisque nous travaillons main dans la main avec les établissements fonciers, justement pour permettre que cela soit le public qui maintienne ces terrains.

Je voudrais dire simplement un mot, puisque j'ai la parole. Je ne la reprendrai plus. Songeons ensemble, simplement, que nous avons mis 100 ans, à peu près, pour construire 214 km de transport collectif. Et là, nous nous proposons ensemble, avec la Région, de faire 175 km en 20 ans.

François LEBLOND : merci, dernière question, une dame.

François LABROILLE, Conseiller régional IDF : je suis désolé.

François LEBLOND : alors il y aura une autre question, après. Allez très vite, s'il vous plaît.

François LABROILLE : je voulais poser une question, très vite, une observation. Je pense qu'il a été discuté ce soir le fait de savoir s'il y a vraiment divergence de conception sur le devenir de la région, ou pas. Je ne crois pas que le protocole actuel mette un terme à la confrontation sur les conceptions de l'avenir de la région. En revanche, je suis profondément convaincu qu'il ouvre une nouvelle séquence où cette confrontation, sur le devenir plus solidaire ou plus fondé sur le primat d'une inscription dans l'économie mondiale de l'Île-de-France, va se poursuivre, mais sûrement dans de meilleures conditions pour ceux qui veulent

développer une vision solidaire. Sur les questions de niveaux d'investissement, de leur financement, de la nature de la desserte, de la nature de l'aménagement corrélée avec ces infrastructures de transport, je pense que les citoyens, les élus, les collectivités qui ont envie de prendre à bras le corps ces questions, sont plus forts aujourd'hui qu'hier. Nous sommes très loin, à mon avis, de ce qu'était le petit livre qu'avait écrit Monsieur BLANC avant de quitter ses fonctions.

Ma question est très simple. J'ai compris, de la part de Jean-Paul HUCHON comme de la part du Préfet CANEPA, que le protocole d'aujourd'hui n'est pas la fin du film, y compris dans les 2 mois qui viennent. Compte tenu de ce qui vient d'être rappelé sur la sortie du rapport de la Commission puis des conclusions des maîtres d'ouvrage, quelles sont pour la SGP, pour le Gouvernement, pour la Région et le STIF, les améliorations qui sont à apporter pour consolider ce que les uns et les autres portent comme projet ? Pour nous, le statut de ce protocole est important. S'il n'est pas le terme du travail en commun à faire, il y a aussi à nous dire, pour les semaines et mois qui viennent, les éléments sur lesquels les citoyens que cela intéresse peuvent se mobiliser.

Applaudissements

François LEBLOND : je crois que les deux maîtres d'ouvrage vous ont déjà répondu sur ce point.

Jean-Paul HUCHON : nous pouvons ajouter un mot pour répondre à l'intervention de François LABROILLE, qui connaît bien le sujet. Nous avons maintenant surtout à appliquer ce protocole, à lui donner vie, à ce que les textes législatifs nécessaires et réglementaires soient pris, et à ce que les financements soient, bien entendu, confirmés, vérifiés. Et à cet égard, l'engagement du Gouvernement sur l'utilisation des ressources issues du rapport CARREZ, très important, l'utilisation des avances de la SGP pour réaliser le Plan de mobilisation en priorité est important aussi. Et par conséquent, je crois que c'est surtout, je le dis à François LABROILLE, bien sûr que nous n'avons pas fini. Par exemple, moi, je continuerai à me battre pour que le versement transport soit plus directement affecté au STIF, et qu'il puisse en décider, en concertation avec les organismes consulaires, qu'il faudra saisir là-dessus. Je pense que nous pouvons répondre à la question de François LABROILLE. D'abord, appliquons-le, et puis améliorons-le. Nous avons du temps pour cela puisque je rappelle que nous parlons de travaux considérables, colossaux, mais dont l'achèvement interviendra entre 2020 et 2025.

François LEBLOND : nous finissons par une dame. Cette fois c'est vraiment une dame.

Agnès SINDOU-FAURIE, Citoyenne : oui, je vous confirme. Agnès SINDOU-FAURIE, je fais du financement de projet. J'ai suivi avec attention l'élaboration du tracé et notamment la desserte de l'aéroport Roissy CDG. J'ai compris qu'il y avait 3 tracés, et il me semblait qu'il y en avait un quatrième, qui s'appelle CDG Express, sur lequel l'État continue à discuter. C'est

un projet qui coûte environ un milliard d'euros. Nous continuons à discuter avec l'État, donc je voulais savoir si ce projet était toujours d'actualité ou pas. Merci.

Daniel CANEPA : vous êtes au courant, pas tout à fait de la somme, parce qu'il ne faut jamais dire la somme dans la mesure où il y a négociation qui est continue. CDG Express est toujours d'actualité. Les discussions se poursuivent, elles se sont approfondies. Il y a un accord de principe et donc, maintenant le débat porte sur le contrat de PPP qui doit être fait. Alors, cela ne fait pas partie de l'ensemble. Il figure sur la carte parce que c'est un point important au niveau de la desserte directe de Roissy. Mais il ne fait pas partie de l'accord parce qu'il est d'un financement totalement différent, en PPP, et d'autre part, avec des acteurs qui sont différents puisque ce n'est ni le STIF ni la SGP.

François LEBLOND : et d'un coup de billet qui n'est pas du tout le même.

Daniel CANEPA : non, mais le service ne sera pas tout à fait le même puisque c'est un direct Paris-Roissy.

François LEBLOND : d'accord. Je termine. J'ai oublié de citer qu'il y avait Monsieur Christian COCHET qui était Directeur délégué du Transilien, qui représente la SNCF, ici, qu'il y avait Monsieur François-Régis RIZET, qui est Directeur régional Ile-de-France de RFF, et Monsieur Yves RAMET, de la RATP, Directeur général adjoint en charge du Grand Paris. Je voudrais les remercier tous les trois. Je ne leur ai pas donné la parole, mais nous sommes très heureux qu'ils aient participé à cette réunion.

Je crois qu'il n'y a pas de raison maintenant de conclure d'autre chose que ce qui a été dit. Je pense que cette réunion était utile. Je vous remercie et bonsoir à tous, et encore bonne année puisque nous sommes le 31 janvier.

Applaudissements

(Fin de la réunion à 23 h 06)