

VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE

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

Réunion organisée et animée par la Commission Particulière du Débat Public

—

24 novembre 2010

Alfortville / Maisons-Alfort

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC

Réseau de transport public du Grand Paris :

- Paul CARRIOT
- Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT
- Michel ROSTAGNAT

MAITRISE D'OUVRAGE :

SGP (Société du Grand Paris) :

- Didier BENSE, membre du directoire de la Société du Grand Paris
- Claire-Hélène COUX, membre du directoire de la Société du Grand Paris
- Cyrille TRICOT

La séance est ouverte à 20 h 06 sous la présidence de Monsieur Paul CARRIOT, membre de la Commission Particulière du Débat Public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Paul CARRIOT, Membre de la Commission Particulière du Débat Public "Réseau de transport du Grand Paris" (CPDP) : Mesdames, Messieurs, je vous invite à prendre place dans les rangs. Nous commençons ce soir notre 24^{ème} séance du débat public. J'ai le plaisir de vous accueillir. Vous êtes venus nombreux. En tout cas, la salle se remplira encore certainement au fil des minutes à venir. Nous passerons trois heures à débattre ensemble du projet du Grand Paris.

Tout d'abord, je voudrais remercier Monsieur le Député-maire, René ROUQUET, qui nous fait l'honneur de prononcer une allocution d'accueil. Je lui laisse tout de suite la parole.

René ROUQUET, Député-maire d'Alfortville : Merci Monsieur le Président. Je voudrais bien sûr m'acquitter de cette tâche comme vous l'avez définie, un accueil républicain, et peut-être dire quelques mots. Je voudrais bien sûr vous saluer, Monsieur CARRIOT, qui êtes le Président de cette soirée, Président de la séance. Je voudrais saluer également Monsieur Didier BENSE, qui est membre du Directoire et qui sera amené aujourd'hui à apporter les réponses aux questions de la salle. Je voudrais saluer Monsieur GARCIA – vous avez tellement travaillé ensemble sur le projet Orbival –, une connaissance qui nous est chère et avec qui nous avons beaucoup travaillé. Je voudrais saluer Monsieur Michel HERBILLON, Député-maire de Maisons-Alfort. Cher Michel, je suis heureux de t'accueillir à Alfortville. Nous avons déjà eu un certain nombre de réunions en ce qui concernait les transports qui concernent nos deux gares et nos deux villes. Avec beaucoup d'attention, nous suivons bien sûr tous ces problèmes. Je voulais saluer toutes les personnalités qui sont dans la salle. Je ne m'amuserai pas à toutes les citer. Je vois des conseillers généraux, des maires adjoints. Et j'aimerais bien sûr également saluer tous les citoyens d'Alfortville et de Maisons-Alfort, présents aujourd'hui pour assister à cette réunion.

Je me réjouis de l'organisation de cette réunion pour nos deux communes. Cette réunion de concertation est indispensable pour faire avancer sur ces dossiers tout ce qui touche au transport dans notre région Île-de-France en général, mais plus spécifiquement dans l'Est parisien en particulier. Ce sont des problèmes qui nous préoccupent énormément quand nous connaissons la situation actuelle, que ce soit sur le RER D ou le RER C. Nous nous rendons bien compte que nous avons besoin de soutien, de reconnaissance, de coordination et de pouvoir avoir ces mutations, avec l'ensemble des autres banlieues, circuler dans de meilleures conditions.

Nous avons déjà eu une réunion à Créteil au cours de laquelle les deux projets étaient expliqués. Nous avons besoin de clarification par rapport à cela. Je pense que les questions de la salle appelleront peut-être des réponses, puisqu'il y a deux projets : la société du Grand Paris, qui a été initiée par l'État et qui propose un tracé et la réflexion avec Arc Express, qui

vient aussi de la réflexion Orbival. Je crois que nos concitoyens ont besoin d'éclaircissement, de clarification sur ces problèmes. Je sais que Jean-Paul HUCHON lui-même souhaite que, très rapidement, nous puissions rapprocher les projets et qu'enfin nous ayons une vision claire sur les tracés, les projets, la façon dont cela se fera et les financements, parce que bien sûr, nous, élus, avons besoin de savoir combien tout cela coûtera. Et surtout, si ces projets ne mordront pas sur les investissements qui étaient déjà prévus pour améliorer l'existant. Je parle bien sûr du RER D, du RER C, qui ne sont pas aujourd'hui dans les meilleures conditions et pour lesquels nous nous interrogeons depuis bon nombre d'années.

Pour conclure, parce que je ne veux pas profiter trop longtemps de la parole, puisque c'est bien à la salle que nous la donnons, je voudrais dire que l'important pour nous est d'être connectés à ce grand réseau nouveau. Nous avons dans le passé imaginé que cela pourrait être Maisons-Alfort / Alfortville – Centre, que cela pouvait être Le Vert de Maisons. Si je vois tous les tracés actuels, je me rends bien compte qu'aujourd'hui Le Vert de Maisons est largement privilégié et que cela s'explique géographiquement. Je suis personnellement tout à fait partisan de cette solution, mais avec bien sûr une connexion sur le RER D et sur le RER C. Cela ne peut pas être autrement. Je sais qu'il est prévu bientôt une réunion aux Ardoines. Je serai présent également comme député de la circonscription concernée. Mais surtout par Le Vert de Maisons qui pourrait nous permettre d'avoir cette connexion.

Je sais que nous avons tous en tête des projets antérieurs sur les aménagements de gares nouvelles par rapport à la SNCF sur le RER D. Aujourd'hui, je prends ce que je vois. Vous faites des propositions. Arc Express fait des propositions. Je crois qu'il est important que nous avancions, que nous nous mettions le plus vite possible d'accord. Les travaux devront commencer le plus vite possible pour que le public y croie. Et plus nous nous serons mis d'accord sur la situation de notre secteur, plus vite nous avancerons et serons peut-être dans les premiers à être réalisés. Je crois que c'est cela l'important dans ce dossier.

En tout cas, merci encore d'être présents et merci à tous les éclaircissements que vous pourrez apporter à nos concitoyens. Merci Monsieur le Président.

Applaudissements

Paul CARRIOT : Merci. Vous avez beaucoup parlé d'éclaircissement, de clarification, de vision claire. C'est vrai qu'au vu de ce que nous entendrons tout à l'heure, notre vœu le plus cher ce soir est que tout cela soit clair dans la tête de chacune et de chacun des Alfortvillaises et Alfortvillais ainsi que des Maisonnaises et Maisonnais.

Je voudrais aussi vous présenter mes coéquipiers. D'abord, Marie-Bénédicte AGUILA, qui aura la lourde charge, mais précieuse pour un débat compliqué, de gérer les questions. Naturellement, les questions doivent fuser dès maintenant, les doigts doivent se lever. Nous vous invitons dès maintenant à réfléchir à vos questions. Marie Bénédicte vous expliquera comment nous procédons.

Mon deuxième coéquipier est Michel ROSTAGNAT, qui aura la charge d'expliquer comment le débat public se présente, comment cela se déroule et pourquoi un débat public.

Je voudrais également vous présenter nos partenaires, à la table en face de la nôtre. Vous comprendrez pourquoi tout à l'heure. À cette table, figurent trois personnes : Monsieur Didier BENSE, que je salue, le premier à ma droite. Il est membre du directoire de la Société du Grand Paris. Madame Claire-Hélène COUX et Monsieur Cyrille TRICOT sont tous deux membres de la Société du Grand Paris.

Comment cela se déroulera-t-il ? Nous avons trois heures. C'est à la fois peu et beaucoup. C'est peu pour débattre d'un tel projet, qui est complexe, comme vous le verrez. En même temps, c'est beaucoup, parce que si nous nous organisons, tout le monde doit pouvoir poser sa question. C'est très important, nous y tenons absolument. L'essentiel est que chacun ici lève le doigt et ait, sinon une réponse, en tout cas des éléments de réponse à sa question.

Je passe la parole tout d'abord à Michel ROSTAGNAT qui vous présente ce qu'est le débat public, pourquoi, comment et quelles sont les règles du jeu que nous proposons ce soir.

Michel ROSTAGNAT, Membre de la Commission Particulière du Débat Public "Réseau de transport du Grand Paris" (CPDP) : Merci Monsieur le Président. Je dirai effectivement quelques mots de pédagogie du débat public que nous expérimentons tous ensemble ce soir. C'est un exercice un peu original, dont nous n'avons peut-être pas forcément l'habitude. Le débat public est ce que nous appelons un exercice de démocratie participative, qui fonctionne selon un principe de base, du style : « Un homme, une voix », c'est-à-dire que chacun d'entre vous ici a le même droit potentiel à être informé, à intervenir dans le débat ce soir pour exprimer ses positions, ses attentes, ses questions, qui peuvent être générales ou techniques. Nous pouvons avoir, de ce fait, un cocktail assez original entre les personnes qui sont en responsabilité, au premier rang desquelles bien sûr les élus du suffrage universel, qui nous font l'honneur d'être là ce soir, et le public qui n'est pas forcément autre chose que curieux du sujet. Nous ne sommes pas ici dans le registre de la décision, mais dans le registre du débat, de l'information réciproque. C'est à ce titre là que nous pratiquons le débat public.

Je commencerai par ressituer les fondements du débat public, parce qu'il est important de le savoir. Nous faisons du débat public en France depuis une petite vingtaine d'années. Nous avons toujours eu des endroits où nous prenions des décisions et des procédures dites d'enquêtes publiques. Ceci est très vieux. Mais pouvoir discuter à l'amont d'un projet, avant qu'il devienne véritablement à prendre ou à laisser, c'est quelque chose qui a été expérimenté en France en 1992, notamment par le rapport demandé au Préfet Gilbert CARRERE sur la politique des transports. Cela a donné lieu à un certain nombre d'auditions comme celle de ce soir, où Gilbert CARRERE a fait venir des « sachants », un peu comme mes voisins de gauche, les représentants du Maître d'ouvrage, et un peu n'importe qui, toutes les personnes qui avaient envie d'entendre ou de parler. Il a conclu que sur un sujet assez grand public comme la politique des transports, il était important d'avoir ce type

de lieu de rencontre entre ceux qui administrent ou qui font et ceux qui seront les bénéficiaires ou les victimes éventuellement des décisions d'aménagement. Gilbert CARRERE avait donc proposé, effectivement, l'instauration d'une sorte de procédure de débat public. La même année, les Nations Unies convoquaient à Rio de Janeiro une conférence sur l'environnement et le développement, qui est très célèbre puisque nous sommes toujours un peu sur la dynamique de Rio. Et quand nous parlons d'environnement dans les instances internationales, nous parlons fatalement de l'expression de la société civile et, bien entendu, la déclaration de Rio a exprimé le besoin que tous les pays se dotent de telles instances et lieux de rencontre entre l'administré et l'administrant.

La France a traduit une première fois les décisions de Rio auxquelles elle avait souscrit, deux ans et quelques plus tard, le 2 février 1995. C'est la Loi BARNIER qui crée la Commission nationale du débat public (CNDP), au nom de laquelle, ce soir, nous nous présentons à vous. Trois ans plus tard, la partie européenne des Nations Unies (la Conférence des Nations Unies pour l'Europe) se réunissait à Aarhus au Danemark et signait une convention sur l'accès du public aux informations concernant l'environnement, qui enfonçait encore un peu le clou en la matière.

En 2002, un troisième coup de marteau était donné sur le clou, avec une nouvelle conférence de l'ONU à Johannesburg, qui a dit les mêmes choses en insistant encore un peu plus avec une très forte présence d'ONG à cette conférence. La France était peu représentée, mais les ONG internationales étaient très nombreuses. En France, au même moment, nous promulguions la Loi de « Démocratie de proximité » qui a renforcé les pouvoirs de la Commission nationale du débat public (CNDP) en la dotant du statut d'Autorité Administrative Indépendante (AAI), qui est un terme aujourd'hui labellisé par le Conseil d'État. C'est-à-dire une instance qui reçoit son budget du vote du Parlement mais qui ne reçoit pas ses ordres du gouvernement ou de qui que ce soit, et qui s'autosaisit des dossiers quand elle le juge utile.

Voilà un peu d'histoire pour dire que la France, en l'occurrence, honore des engagements qu'elle a souscrits auprès de la communauté internationale. Ce soir, d'une certaine façon, nous travaillons un peu sous le regard vigilant de la communauté internationale.

Je passe à la diapositive suivante qui explique les principes selon lesquels nous travaillons. Dans un débat comme celui-ci, où nous sommes toujours entre *gentlemen* et *ladies*, mais où nous sommes aussi toujours porteurs de quelques attentes particulières, il faut se doter de quelques règles du jeu.

La neutralité est de dire que le Président, Paul CARRIOT, et nous-mêmes, représentants de la CNDP, ne prenons parti ni pour ni contre le projet qui vous est soumis ce soir. Nous sommes là, un peu comme l'arbitre sur le terrain de foot, pour faire en sorte que le jeu soit *fair-play*, que les personnes marquent des buts si elles sont bonnes, que le public applaudisse et qu'il y ait une vraie communion entre les tribunes et la pelouse. C'est un principe de base.

L'indépendance : quelques mètres nous séparent de la table de Didier BENSE et de son équipe, mais nous sommes effectivement ici en tant que représentants de la CNDP et ne représentons que la CNDP. Nous ne sommes pas en l'occurrence des personnes en rapport organique avec le maître d'ouvrage, ni non plus d'ailleurs avec le gouvernement ou qui que ce soit.

L'équivalence est pour dire ce que je disais tout à l'heure : toutes les mains qui se lèveront, tous les papiers qui nous arriveront – nous en avons déjà un – qui seront donc collationnés par nos hôtes, ont le même droit de s'exprimer, auquel nous nous efforcerons de notre mieux de répondre. Si nous sommes dans une configuration un peu familiale comme ce soir, nous devrions normalement arriver à faire parler tout le monde. Il est arrivé parfois que nous soyons très nombreux et dans ces cas-là, c'est toujours un peu difficile. Mais nous essayons de faire en sorte qu'il y ait un dialogue entre les premiers et les derniers rangs, la gauche, la droite, etc. C'est notre rôle. Il faut effectivement que toutes les questions, même si elles paraissent à leurs auteurs un peu naïves, aient la même dignité et méritent tout autant réponse.

La transparence : toute question mérite réponse et réponse approfondie. Nous ne répondrons pas à côté de la plaque. C'est le travail de nos voisins de gauche. Ils auront à s'en acquitter. Si d'aventure, nous avons le sentiment que leur réponse était un peu courte, nous demanderions à l'auteur de la question s'il en est bien satisfait. En tout cas, les réponses doivent être à la hauteur de la démarche que vous avez faite en venant ce soir.

Enfin, l'argumentation est quelque chose de très important. C'est l'éthique d'un débat public. Non pas procéder par anathème ou par banderole, mais que chacun puisse dire ce qu'il a sur le cœur, pas forcément être convaincu par les réponses qu'il aura, mais en tout cas que ce soit un échange intellectuel argumenté. C'est à cela que le Président et nous-mêmes devons veiller. Nous nous emploierons à ce que tout soit fait dans les règles du *fair-play* et de la courtoisie.

L'objectif est de permettre l'information et l'expression du public.

Je passe brièvement sur la diapositive suivante qui vous dit, quantitativement, où nous en sommes de ce débat public. Comme le disait Paul CARRIOT, nous en sommes à la 24^{ème} réunion, à peu près à la mi-temps de notre débat qui a commencé le 30 septembre et se terminera le 31 janvier. Le site internet a reçu 80 000 visites à la date d'aujourd'hui. 446 questions ont été reçues, dont 309 ont déjà obtenu une réponse. C'est une performance collective. C'est le maître d'ouvrage qui répond sous notre contrôle. 216 avis ont été émis par le public, 28 contributions, 6 « avis loi du 3 juin ». Ces derniers sont les contributions des collectivités locales qui ont, de par la Loi, une autorité pour faire délibérer leurs assemblées pour se prononcer sur le sujet.

Paul CARRIOT : Je précise que c'est jusqu'au 31 décembre. Il reste donc un mois et demi à peine.

Michel ROSTAGNAT : Effectivement, je pense qu'il est important que les maires ou maires adjoints ici présents et présidents d'exécutifs sachent qu'ils ont jusqu'à la Saint-Sylvestre pour faire délibérer leurs assemblées, faute de quoi leur avis sera réputé favorable sur le projet.

Enfin, nous avons des cahiers d'acteurs. Ils étaient à l'entrée de la salle. Ce sont des brochures de 4 pages, faites soit par des individus, soit en général pas de grosses organisations commerciales, publiques, associatives, syndicales, etc., qui prennent position sur le projet. Actuellement, les cahiers d'acteurs pleuvent beaucoup. Ils sont publiés sous notre contrôle, c'est-à-dire que nous décidons s'ils doivent être publiés ou non. Nous veillons surtout à ce qu'ils ne soient pas injurieux, à ce qu'ils ne soient pas totalement à côté de la plaque. Notre rôle est aussi de faire en sorte qu'ils soient largement diffusés.

Voilà où nous en sommes. Si vous voulez en savoir plus, vous allez sur le site internet de notre commission, dont l'adresse est rapportée ci-dessous.

Je voulais maintenant vous dire que le débat continuera. Nous aurons d'autres réunions sur le secteur sud, en grande banlieue, à Gif-sur-Yvette le 4 janvier ou en proche banlieue, au Kremlin Bicêtre le 18 janvier, ainsi que Châtillon et Nogent-sur-Marne. Ceci est pour les réunions locales. Des réunions thématiques auront également lieu. Nous avons souhaité embrasser un thème particulier du débat. Nous aurons plutôt des personnes directement concernées, du style opérateurs de transport ou associations de défense de l'environnement, etc. Les trois réunions qui viennent sont mardi prochain, à Jouy en Josas, sur ce que nous appelions les *Clusters*, que nous avons traduits en français par « territoires de développement », sur la Cité Descartes à Marne-la-Vallée, vendredi 3 décembre, sur l'environnement, et le 5 janvier sur le financement qui est un sujet dont Monsieur René ROUQUET a fort opportunément parlé tout à l'heure, puisque c'est le nerf de la guerre. Entre temps, Messieurs HERBILLON et ROUQUET auront eu à se prononcer sur le projet de loi de finance et nous y verrons plus clair sur le financement du projet.

Enfin, nous aurons des réunions communes avec Arc Express ou avec la commission chargée de l'interconnexion Sud du TGV, en l'occurrence à Orly le 13 janvier. Plusieurs réunions communes permettront de mettre ensemble les deux projets, de les faire se confronter, et – nous pouvons l'espérer – de nous amener vers des passerelles, des synthèses ou des convergences, suivant le terme que nous employons.

Ma présentation est terminée. Merci d'avoir été patient.

Paul CARRIOT : Merci Michel. Grâce à toi, le décor est maintenant campé. Il ne nous reste plus qu'à débattre. Encore quelques minutes de patience. Nous avons vingt minutes maximum, peut-être moins, du côté du maître d'ouvrage pour nous présenter le projet, après quoi nous commencerons immédiatement le débat. Nous aurons préalablement une intervention de Monsieur HERBILLON, qui souhaitait s'exprimer parce qu'il doit s'absenter.

La parole est donc au maître d'ouvrage. Monsieur TRICOT ouvre le bal. Nous vous écoutons.

Cyrille TRICOT, Société du Grand Paris : Merci Monsieur. Bonsoir à toutes et à tous. Nous avons le plaisir de vous présenter ce soir le projet de métro Grand Paris. Pour commencer, nous vous projetons un film qui vous donnera un premier éclairage sur ce projet et son ambition.

Projection d'un film

Cyrille TRICOT : Je vais maintenant vous présenter les principales caractéristiques du métro Grand Paris et ce qu'il changera dans votre vie quotidienne. Puis, nous regarderons en détail le tracé des trois lignes qui le composent et les bénéfices dont nous pourrions tous bénéficier, les habitants d'Alfortville, de Maisons-Alfort, les Val-de-Marnais et tous les Franciliens. Enfin, nous ferons un point sur la mise en œuvre du projet, son coût et ses délais de réalisation.

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

D'une manière générale, les déplacements en transports en commun de banlieue à banlieue sont difficiles, car le réseau de transport d'Île-de-France est en forme d'étoile avec des RER et des lignes de métro qui convergent vers la capitale, ce qui oblige certains à passer par Paris pour effectuer leur trajet de banlieue à banlieue. Ce phénomène contribue à la saturation du réseau existant. Ainsi, 10 % des utilisateurs du métro passent par Paris pour aller d'une banlieue à une autre. Comment s'étonner, dans ces conditions, que 80 % de ces déplacements de banlieue à banlieue en Île-de-France s'effectuent en voiture, et que nous trouvions dans le Val-de-Marne, à Nogent-sur-Marne, le plus grand bouchon d'Europe sur l'A 86 ?

Le métro Grand Paris est une réponse globale à cette situation. Le métro Grand Paris est un réseau en rocade de trois lignes de métro automatique, en sous-terrain, desservant une quarantaine de gares. La majorité des gares seront en correspondance avec le réseau de transport en commun. Ce sont 155 kilomètres de voies nouvelles à construire. Grâce à ce projet, les déplacements des Franciliens, de banlieue à banlieue, seront facilités.

Le métro Grand Paris permet également d'assurer une liaison performante entre les aéroports, les gares TGV franciliennes, la Défense, les pôles de recherche et d'enseignement. Les habitants d'Île-de-France emprunteront ce métro pour aller de leur domicile à leur travail, pour leurs études, pour leurs loisirs et aussi pour les démarches de la vie quotidienne. Le métro Grand Paris répond également aux attentes des entreprises qui ont besoin d'un réseau de transport fiable, rapide et efficace pour se développer.

Les études de trafic montrent que 2 millions de voyages, chaque jour, pourront être effectués à la mise en service du métro. Ce chiffre correspond au trafic actuel des lignes RER B, C, D, E réunies. Le trafic pourra être porté à 3 millions de voyages compte tenu de la capacité du métro Grand Paris.

Voyons maintenant les performances de ce nouveau Paris. Le métro Grand Paris est un métro rapide d'une vitesse moyenne de 65 km/h. Cela correspond à deux fois la vitesse d'un métro parisien aujourd'hui. C'est aussi plus rapide qu'un RER dont la vitesse moyenne est de 45 km/h. Il propose une qualité de service optimale. L'automatisme du métro permet une régularité et une adaptabilité en fonction de la demande. En moyenne, nous comptons entre deux trains un intervalle de 85 secondes aux heures de pointe. Ce métro moderne bénéficie de façades vitrées sur les quais, garantissant une plus grande sécurité des voyageurs, et également la possibilité de mieux réguler le temps de stationnement des trains dans les gares et donc d'assurer une meilleure régularité. Il est accessible aux personnes à besoin spécifique, personnes à mobilité réduite, personnes avec handicap visuel, auditif, parents avec une poussette ou voyageurs encombrés de valises.

Il y a des lignes nouvelles, mais également des gares nouvelles : 40 au total. La gare du métro Grand Paris est un autre type de gare que celles que nous connaissons aujourd'hui. C'est un espace de vie au service des voyageurs. C'est un lieu d'échange avec les autres modes de transport, y compris les modes doux, la marche et le vélo. La gare dispose de connexions avec le réseau de bus, de dépose minute pour les voitures, de covoiturage, d'autopartage, de stations Vélib. Au service de la ville, la gare de demain accompagne le développement urbain dans son nouvel environnement. Nous y trouvons des commerces, des équipements publics, au service des voyageurs et des habitants des quartiers. C'est un repère urbain au service du voyageur et de la ville.

Comme je l'ai évoqué, le métro Grand Paris est un réseau bouclé comprenant trois lignes de métro. Voyons en premier lieu la ligne rouge. Il s'agit d'une rocade de 60 kilomètres de long, qui offre à la banlieue 23 nouvelles gares, dont 8 dans le Val-de-Marne. Cette rocade répond aux besoins de déplacements de banlieue à banlieue. Nous prévoyons ainsi que 800 000 voyageurs l'emprunteront chaque jour. À l'Ouest, dans les Hauts-de-Seine, la rocade assure la connexion avec la Défense. À l'Est, elle offre une liaison rapide pour accéder au bassin d'emploi du Bourget et, grâce aux correspondances, au bassin d'emploi de Roissy et Marne-la-Vallée. C'est une grande avancée, notamment pour les habitants du secteur compris entre Blanc-Mesnil et Montfermeil. Toujours, à l'Est, la rocade dessert Chelles, la ville la plus peuplée de Seine-et-Marne.

Dans le Val-de-Marne, la rocade reprend l'intégralité du tracé porté par l'association Orbival, depuis Bagnaux jusqu'à Villiers-sur-Marne. Cette association, vous le savez, milite depuis plus de 4 ans pour un métro en rocade avec un consensus politique remarquable, que certains qualifient même d'exemplaire. Sans compter l'adhésion au projet de la population qui se concrétise par la signature de plus de 50 000 soutiens. Ce projet rassemble également le monde socio-économique du Val-de-Marne, les entreprises, le monde de la santé et celui

des universités. Avec le métro Grand Paris, la traversée du Val de Marne s'effectuera en moins de 30 minutes depuis Arcueil-Cachan jusqu'à Villiers-sur-Marne.

En même temps, la rocade accompagne le développement des territoires avec des interstations de moins de 2 kilomètres. La rocade assure la correspondance avec les principales lignes existantes. À Bagneux, elle se connecte au prolongement du métro Ligne 4. À Arcueil-Cachant, elle se connecte au RER B. À Villejuif Institut Gustave Roussy, à la Ligne 14 prolongée. À Vitry-Centre, au tramway en projet sur la RD 5. Aux Ardoines, à Vitry, elle se connecte au RER C. À Vert-de-Maisons, c'est la connexion au RER D. À Créteil l'Échat, elle se connecte à la Ligne 8 du métro. À Champigny-Centre, c'est la connexion avec le projet de tangential Est, depuis Noisy-le-Sec et Val-de-Fontenay. Dans le secteur de Brive, Villiers et Champigny, c'est l'interconnexion avec le RER E.

Comme vous pouvez le constater, toutes les conditions sont réunies pour réaliser la ligne rouge et envisager une mise en service dans le Val-de-Marne.

La ligne verte est la deuxième rocade du métro Grand Paris. Elle compte 75 kilomètres et 16 gares. Elle permettra de créer une nouvelle liaison directe avec les plateformes aéroportuaires de Roissy au Nord et d'Orly au Sud. Du nord au sud, elle dessert le parc des expositions de Villepinte, l'aéroport du Bourget, le Blanc-Mesnil, Saint-Denis, Gennevilliers. À l'Ouest, elle constitue une rocade de moyenne couronne et offre un nouveau maillage avec le RER C à Versailles. Elle irriguera également le plateau de Saclay qui a vocation à devenir un pôle scientifique et de recherche d'envergure internationale. Au Sud, elle se connecte sur le pôle de Massy où elle fait la jonction avec les RER B et C et avec les lignes TGV de la gare de Massy. La ligne verte contribue enfin à la desserte en transports en commun de l'aéroport d'Orly.

À noter qu'il subsiste des variantes que vous voyez apparaître en vert à l'écran. Par rapport dans le Nord des Hauts-de-Seine, entre Saint-Denis et la Défense.

La ligne bleue est le prolongement de la Ligne 14 au Nord, vers Roissy et au Sud vers le Val-de-Marne. Elle assurera une liaison stratégique entre les trois plates-formes aéroportuaires de Roissy, du Bourget et d'Orly, ainsi qu'entre plusieurs gares TGV existantes : la gare de Roissy, la gare de Lyon notamment, et également de futures gares TGV, dont celles de Saint-Denis-Pleyel et d'Orly. Elle facilite les échanges au sein de notre agglomération. Elle conforte également la dimension internationale de la région capitale. Sa longueur de 50 kilomètres comprend 9 kilomètres déjà actuels qui correspondent à la Ligne 14 actuelle. Elle a un tronçon commun avec la ligne verte entre Saint-Denis-Pleyel et Roissy. Elle comprend 22 gares, dont 13 gares nouvelles.

Faisons à présent un zoom sur cette ligne dans le Val-de-Marne. Au Nord, il est prévu une nouvelle gare au niveau du centre hospitalier universitaire de Bicêtre et une autre gare au niveau de l'Institut Gustave Roussy à Villejuif. L'Institut Gustave Roussy est le premier centre européen de lutte contre le cancer. L'IGR, ce sont 2 500 salariés, 150 000 consultations par an et 11 000 patients pris en charge en 2009. Aujourd'hui, cet équipement exceptionnel

n'est desservi que par des bus. Et le parking de l'IGR est saturé dès le matin. Autour de cet établissement, il y a un fort potentiel foncier et un projet de développement Cancer Campus porté par les acteurs locaux. Nous imaginons sans mal les atouts que représenteront la ligne bleue et la ligne rouge pour ce site.

Nous descendons ensuite vers la gare Marché de Rungis, porte de Thiais, où s'effectuera la correspondance avec le TVM et avec le futur tramway T7 actuellement en construction.

Nous arrivons enfin à l'aéroport d'Orly et à la future gare TGV qui sera créée dans le secteur. Un débat public se tiendra à partir du 15 décembre 2010 sur le projet d'interconnexion des lignes TGV au sud de Paris. Il permettra de préciser l'emplacement de cette gare. Rappelons que le pôle d'Orly est le premier pôle économique du Sud francilien avec ses 173 000 emplois. Il intègre des zones d'activité et de bureau. Il est au cœur de l'opération d'intérêt national Orly-Rungis / Seine-Amont. Grâce à la ligne bleue au Sud, les voyageurs accèdent plus facilement à l'aéroport et au TGV d'Orly. La ligne bleue est aussi un accès facilité du secteur pour tout l'Est parisien.

Quels sont les bénéfices du projet ? Le métro Grand Paris est un réseau bouclé. Grâce à son maillage, il offre de nouvelles opportunités de déplacement. Ainsi, les habitants d'Alfortville et de Maisons-Alfort pourront rejoindre la plateforme aéroportuaire d'Orly, qu'ils aillent prendre un avion ou travailler dans le secteur. Ce trajet se fera en seulement 19 minutes, contre 1 heure actuellement. C'est aussi un ballon d'oxygène pour le réseau existant, car il allégera la charge sur le réseau ferré. C'est donc plus de confort pour tous les voyageurs. C'est particulièrement vrai pour les habitants d'Alfortville et de Maisons-Alfort qui, malgré des atouts en termes de transports en commun, sont en attente d'un transport en rocade. Avec le nouveau métro, nous constatons en moyenne une baisse de trafic de 10 à 15 % sur les lignes en correspondance. La Ligne 13 verra son trafic allégé de près de 25 %. Pour le RER B, c'est une diminution de 30 % à l'heure de pointe sur le tronçon central. Pour le RER A, c'est une diminution de 15 % sur le tronçon central.

L'amélioration des transports profitera au développement économique de la région. Neuf territoires de développement ont été identifiés. Vous les voyez apparaître sur l'écran. Prenons par exemple le territoire du sud de Paris, également appelé la Vallée des biotechnologies et de l'innovation biomédicale. Le métro Grand Paris améliorera les déplacements des habitants à l'intérieur de ce territoire. Il créera aussi les conditions de meilleurs échanges entre les centres de recherche, les universités, les entreprises. Cela répond également aux besoins des entreprises qui, aujourd'hui, souhaitent améliorer les déplacements de leurs salariés ou qui veulent s'implanter, créer des emplois à condition que le territoire soit bien desservi.

Avec ce projet, le pôle de santé de Villejuif est à 13 minutes du pôle universitaire et de recherche de la Cité Descartes au lieu de plus de 40 minutes actuellement.

Le troisième effet bénéfique de ce projet est de participer au développement durable. Pour la première fois dans le cas d'un projet d'infrastructure de transport, nous avons réalisé une

évaluation stratégique environnementale très en amont du débat public. Cette étude a permis la prise en compte des enjeux environnementaux dans la conception même du projet. L'étude a été réalisée sur un fuseau d'au moins 3 kilomètres de large. Nous avons pu ainsi proposer un tracé en conséquence et déterminer la profondeur du tunnel en tenant compte par exemple de la nature du sous-sol.

Voyons plus précisément à présent les avantages pour les villes d'Alfortville et de Maisons-Alfort. Sur cette carte, vous voyez que le métro Grand Paris dessert les villes d'Alfortville, de Maisons-Alfort et de Créteil. Ces trois villes représentent environ 190 000 habitants. Deux gares ont été privilégiées dans ce tracé : Le Vert de Maisons en correspondance avec le RER D et Créteil l'Échat en correspondance avec la Ligne 8 du métro. Le choix de ce tracé a été fait en l'état actuel des projets de la SNCF pour le RER D. Les raisons sont les suivantes. Il s'agit du tracé le plus court en venant de la gare des Ardoines à Vitry-sur-Seine. Ce tracé permet de se connecter aux équipements majeurs de Créteil, la préfecture du Val-de-Marne, le tribunal de grande instance, les centres commerciaux et culturels, le pôle d'emploi de l'Échat. L'hôpital Henri Mondor directement connecté représente 3 000 salariés, 26 000 patients dont 70 % originaires du Val-de-Marne, 175 000 consultations par an. Ce tracé offre une proximité avec l'université Paris Est, et c'est plus de 30 000 étudiants.

En troisième lieu, le tracé permet de générer davantage de développement urbain et économique. Enfin, les trois maires de Créteil, Vitry et Alfortville ont exprimé leur soutien à ce tracé.

Le métro Grand Paris permet de répondre aux coupures urbaines du territoire. Vous les voyez clignoter à présent sur l'écran, d'ouest en est. Nous retrouvons les voies ferrées du RER C à Vitry, la Seine, les voies ferrées d'Alfortville, Maisons-Alfort, donc le RER D, l'autoroute A 86 en aérien, la Ligne 8 du métro pour sa partie aérienne et la Marne.

Concernant la commune d'Alfortville, deux ponts seulement permettent actuellement de traverser la Seine sur un linéaire de plus de 4 kilomètres. Le métro Grand Paris offre une nouvelle traversée en sous-terrain pour les habitants de Vitry, Alfortville, Maisons-Alfort et plus globalement l'ensemble des habitants du secteur. Il permet d'améliorer les déplacements en transport en commun pour les habitants, en particulier dans les déplacements de banlieue à banlieue. C'est une alternative importante à l'usage de la voiture et un soulagement pour la congestion des routes du département.

Avec cette carte, nous souhaitons montrer comment le métro Grand Paris s'insère dans l'environnement urbain et particulièrement au sein des quartiers d'habitat social. Nous voyons en particulier les quartiers des grands ensembles et de la Cité Balzac à Vitry, autour de la gare des Ardoines. Ce sont les cercles violets. Les quartiers Sud d'Alfortville et de Maisons-Alfort autour du Vert de Maisons, les Bleuets, les Juilliottes près de Créteil l'Échat, les quartiers du Palais et des Mèches à Créteil.

Les futures gares du métro Grand Paris s'insèrent dans les secteurs à fort potentiel. Nous le voyons sur cette carte avec les pastilles oranges qui représentent les zones d'activité

existantes et les secteurs d'aménagement récents : la zone d'activité Springer à Maisons-Alfort, le pôle de l'Échat à Créteil, le parc d'activité au sud d'Alfortville et le secteur commercial de Pompadour à Créteil. Les potentiels de développement figurent en forme jaune. Ils se situent aux Ardoines à Vitry et concernent également Alfortville Sud. Le secteur des Ardoines, la forme la plus proéminente sur la carte, doit générer un développement considérable à l'horizon 2030. Le projet urbain dessine un nouveau morceau de ville et doit modifier le paysage de Vitry et des villes alentour. Un autre potentiel foncier important est envisagé entre le Nord du carrefour Pompadour et la gare de Vert de Maisons. Le métro Grand Paris permettra le développement de ce secteur aujourd'hui enclavé, comme de nombreux autres en Île-de-France.

Voici la carte des gains de temps depuis la gare de Vert de Maisons, avec la mise en service du métro Grand Paris. Plus c'est foncé, plus vous gagnez du temps dans vos déplacements en transports en commun. Nous le voyons, les gains sont très importants vers de nombreux secteurs de la région. À titre d'exemple, de Vert de Maisons à Villejuif Institut Gustave Roussy, le temps de transport sera de 9 minutes, au lieu de 1 heure aujourd'hui si nous comptons les trois lignes de bus nécessaires pour s'y rendre. Ce sera également une nouvelle liaison au secteur d'emploi de la Défense. Le trajet depuis Le Vert de Maisons se fera en 28 minutes.

Pour conclure, voyons la mise en œuvre du projet. Le projet que nous vous présentons est un projet ambitieux d'intérêt national. Il nécessite entre 21,4 et 23,5 milliards d'euros, selon les variantes de tracé, le nombre de gares retenues et la proportion de sections aériennes finalement choisis. Ce montant prévisionnel comprend le coût des infrastructures, celui du matériel roulant et des acquisitions foncières. C'est évidemment un effort financier de première importance que nous devons envisager et qui s'avère incontournable. Nous sommes aujourd'hui au lancement de notre débat public. À la fin janvier, à la clôture du débat, la Loi impose à la Société du Grand Paris de proposer un schéma d'ensemble par un acte motivé et public, avant la fin du mois de mai 2011. Ce schéma d'ensemble devra tenir compte des observations et avis collectés par la commission du débat public et devra surtout constituer une base largement partagée. S'en suivra une période de 18 mois pendant lesquels les rencontres avec les citoyens, avec les élus, seront permanentes pour élaborer la programmation et concevoir finement les ouvrages. Il restera alors à réaliser les travaux dès 2013. Les mises en service se feront de 2018 à 2023.

Nous sommes maintenant à votre écoute. Les premiers débats ont été très riches et nous espérons que ce nouveau débat fera, lui aussi, évoluer notre projet de façon positive. Je vous remercie pour votre attention.

Paul CARRIOT : Bien. Merci Monsieur TRICOT pour cette présentation très brève. Je pense que nous y reviendrons à travers les questions. Je laisse tout de suite la parole à Monsieur le Député-maire. Le Maire de Maisons-Alfort ne doit pas rester insensible, j'imagine, après tout ce qui a été dit sur les transports qui concernent Maisons-Alfort.

Michel HERBILLON, Député-maire de Maisons-Alfort : Merci beaucoup Monsieur le Président. Je vous remercie de me donner la parole, parce que j'ai malheureusement une autre réunion qui a commencé à 20 heures et que je dois rejoindre. Je voulais d'abord remercier de son accueil mon collègue René ROUQUET, Député-maire d'Alfortville. René ROUQUET a eu tout à fait raison d'indiquer que nous avons mené de nombreux combats en commun, de longue date, sur la question des transports. Les deux équipes municipales et les deux députés-maires travaillent main dans la main sur ce sujet. Après tout, les histoires d'Alfortville et de Maisons-Alfort sont extrêmement liées aux transports, puisqu'Alfortville est née d'une partition de la ville de Maisons-Alfort, du fait de la création de la ligne Paris-Lyon-Marseille. Bon anniversaire, puisque j'ai vu, cher René, qu'il y a une exposition d'Alfortville célébrant les 125 ans de la commune.

Je voudrais remercier tous les membres de la commission nationale du débat public et les maîtres d'ouvrage, dont je connais certains encore mieux que d'autres – chère Madame COUX –, de la Société du Grand Paris et tous ceux – Monsieur GARCIA – qui ont contribué à la mise en œuvre de ce débat et de ce projet.

Je me réjouis, en tant que Député-maire de Maisons-Alfort, ainsi que mon équipe municipale, de cette perspective et de cette présentation que vous venez de faire, Monsieur, qu'enfin il y ait un projet de création d'un métro automatique qui permette en rocade de rejoindre les différentes villes de banlieue entre elles, et que cet impératif, cette urgence soient pris en compte au travers des deux projets dont nous parlons : le projet du réseau du Grand Paris et le projet Arc Express.

Je veux rappeler – vous l'avez indiqué – que la ville de Maisons-Alfort est membre de l'association Orbival, qui réunit le Conseil général et plus d'une trentaine de villes de toutes tendances politiques. Toutes ces villes, avec le Conseil général de notre département, militent depuis plusieurs années pour la création d'un mode de transport collectif important, fiable, qui permette de connecter et de se déplacer rapidement de banlieue à banlieue sans repasser par Paris et sans surcharger le réseau routier qui est, dans notre secteur, déjà extrêmement saturé. C'est vrai que nous avons une entente exemplaire, de longue date, en ce qui concerne le projet Orbival. Monsieur GARCIA, que je remercie, le sait mieux que quiconque.

Vous le savez, vous l'avez dit et nos concitoyens de nos deux communes le savent : il y a deux débats en cours. Le projet Arc Express, porté par le STIF et la région d'une part, et le projet de métro automatique du Grand Paris, porté par la Société du Grand Paris et par l'État d'autre part. Il faut le dire, c'est pour nous et pour nos concitoyens, une situation complexe. En fait, nos concitoyens ont besoin d'éclaircissements, et nul doute que la réunion de ce soir contribuera à ces éclaircissements. Mais les habitants entendent parler de ces deux projets, ainsi que d'Orbival. Ils sont un peu perdus. J'ajoute en plus que les architectes de l'atelier du Grand Paris – et c'est normal que les architectes se préoccupent de ce grand projet – ont sorti il y a quelques jours un troisième projet. Il y a donc un grand besoin d'explications pour éclairer les habitants.

Au bout du compte, quoi qu'il arrive, il n'y aura nécessairement qu'un seul projet, qu'un seul tracé au regard déjà des investissements colossaux. Vous avez expliqué les milliards d'euros qu'il fallait trouver. J'ajoute aussi un point qui, pour moi, est extrêmement important : indépendamment de ces projets de développement qui sont importants et encore une fois nécessaires, j'insiste sur le fait qu'il faut aussi améliorer les transports existants. Nous voyons les dates. Elles sont forcément lointaines pour un projet de cette ampleur, mais il y a une grande attente. Je salue Monsieur KRAKOVITCH, qui est un des dirigeants de la SNCF et avec qui nous avons des relations importantes, fécondes et nombreuses. Il y a une grande attente de nos concitoyens pour que nous améliorions les transports qui existent déjà. Pour les personnes qui prennent les transports en commun tous les jours pour aller travailler, 2023, c'est loin. Il y a donc cette nécessité d'améliorer l'existant.

Par rapport au projet réseau de Grand Paris ou Arc Express, la ville de Maisons-Alfort ne peut être que favorable à la création de ce métro automatique, je précise – toutes les précisions sont utiles à ce stade – à la condition express qu'il soit sous-terrain. Je le dis. C'est le cas, mais je tiens à ce que ce soit bien précisé, comme c'est le cas dans le cadre du réseau Grand Paris. Je le dis parce que nous voyons aussi des projets, des maquettes, des esquisses, encore récemment de la part d'architectes, qui envisagent un métro aérien au dessus de certaines autoroutes. Nous sommes bien pourvus, en ce qui concerne Maisons-Alfort, avec la traversée de l'A 86 en aérien, qui a éventré ma commune de part en part. Donc, nous ne sommes pas du tout demandeurs, nous sommes tout à fait opposés à ce que ce soit un métro en aérien. Nous souhaitons que ce soit un métro automatique sous-terrain.

Deuxièmement, je voudrais évoquer d'un mot la question de l'installation des gares. Vous l'avez évoqué dans votre présentation, cher Monsieur. Le projet Grand Paris prévoit l'installation d'une gare d'interconnexion avec la Ligne D du RER à Vert de Maisons, puis une interconnexion avec la Ligne 8 à Créteil l'Échat. Pourquoi pas ? Mais je voudrais que l'on nous explique pourquoi ces choix ont été faits et sur quels critères. Il y a des projets alternatifs. Nous avons évoqué aussi la question que l'interconnexion se fasse à la gare de Maisons-Alfort, Alfortville et non pas à la gare de Vert de Maisons. Donc, j'évoque cette question. D'ailleurs, dans le projet Arc Express, deux options sont présentées : l'une à Vert de Maisons et l'autre à Maisons-Alfort, Alfortville qui est plus fréquenté aujourd'hui que la gare Vert de Maisons. Et en ce qui concerne l'interconnexion avec la Ligne 8, trois interconnexions sont possibles telles qu'elles sont présentées dans le projet Arc Express : l'une avec Maisons-Alfort les Juilliottes, l'autre avec Créteil l'Échat, et l'autre avec Créteil Université. La question de l'installation des gares est une question tout à fait importante pour les habitants, bien entendu.

En ce qui concerne l'installation d'une gare à Maisons-Alfort, que ce soit Maisons-Alfort, Alfortville ou Vert de Maisons, la ville de Maisons-Alfort entend poser plusieurs conditions de manière extrêmement explicite à ce stade du débat. Nous posons comme première condition – je ne peux pas parler pour mon collègue, mais je suis sûr que René ROUQUET, en tant que maire, a exactement la même préoccupation que moi – que la ville de Maisons-

Alfort garde la maîtrise *in fine* de l'urbanisme et de l'aménagement urbain autour des gares. Je connais les dispositions du projet de loi, mais c'est un point tout à fait crucial, puisque c'est ce qu'attendent les habitants des maires qu'ils ont élus et de leurs équipes municipales. En aucun cas, il n'est acceptable, à mes yeux, que ce soit l'État qui, par hypothèse, décide de ce qu'il convient pour l'aménagement urbain et l'urbanisme des villes dont nous avons la responsabilité, telles qu'elles nous ont été confiées par le suffrage universel. Je tiens à ce que cette affaire soit explicitée de manière tout à fait claire.

D'autre part, en ce qui concerne Maisons-Alfort – mais je crois que c'est la même situation pour Alfortville – il faut que nous ayons des explications de la part de la SNCF. Nous entendons beaucoup de choses sur l'implantation des gares. Il y en a actuellement deux : Maisons-Alfort, Alfortville et Vert de Maisons. On nous parle de l'implantation de la gare de connexion du Grand Paris et Vert de Maisons. Est-ce à l'emplacement actuel de Vert de Maisons ? Et quelles seront les conséquences ? Ou est-ce ailleurs ? Et si c'est ailleurs, quelles sont les conséquences pour l'implantation des gares actuelles ? Je veux parler des deux gares actuelles de Maisons-Alfort, Alfortville et de Vert de Maisons. C'est extrêmement important pour les habitants. Vous avez très justement signalé dans votre présentation qu'il y avait autour de nombreux habitants, notamment habitants en logement social. Je rappelle que pour ma commune, tout autour, nous avons près de 3 000 habitants qui vivent dans des logements sociaux sur 800 mètres de voirie. Les habitants ont besoin de savoir, à l'avenir, quelles seront les conséquences pour eux. Est-ce la même implantation ou une implantation différente ?

Je termine en disant que, bien évidemment, nous avons sur ce point là besoin d'explications et de réunions en commun – les deux villes, Alfortville et Maisons-Alfort, et la SNCF. Puisque, cela va de soi pour les projets dont nous parlons, rien ne sera possible concernant l'implantation des gares s'il n'y a pas un accord entre les deux villes d'Alfortville et de Maisons-Alfort. Voilà, chez Monsieur le Président, les précisions à ce stade, au nom de la ville de Maisons-Alfort, dont je souhaitais vous faire part. Je serai très attentif à la suite du débat, puisqu'un certain nombre de mes collègues élus sont ici, notamment Monsieur CAPITANIO, qui est non seulement maire adjoint de Maisons-Alfort, mais conseiller général du Val de Marne. Je suis malheureusement obligé de vous quitter. Merci infiniment de votre attention.

Paul CARRIOT : Merci Monsieur le Député-maire. Nous allons effectivement entendre les réponses. Le débat est maintenant ouvert. Marie-Bénédicte va nous dire la façon dont les choses se passeront. Nous avons maintenant deux heures pour débattre et répondre également aux questions qui ont été posées.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT, Membre de la Commission Particulière du Débat Public "Réseau de transport du Grand Paris" (CPDP) : Bonsoir à toutes et à tous. Concernant le débat de ce soir, pour qu'il y ait plus de clarté et d'organisation, nous avons à disposition quatre hôtes habillées de tailleurs rouges, qui sont aux quatre coins de la salle. Vous pouvez lever la main afin que je vous visualise très rapidement et vous passe la parole. Dans

ce cas-là, vous présentez vos noms et qualités afin que ces éléments soient retranscrits dans le compte-rendu qui s'appelle le *verbatim* de cette réunion, pour que chaque intervenant puisse être identifié. L'hôtesse peut aussi me faire un signe pour me montrer qu'un intervenant souhaite parler. Je vous rappelle que conformément aux règles du jeu, la commission tient particulièrement à l'équivalence des interventions, c'est-à-dire que le citoyen a autant droit à la parole que le riverain, l'usager, les élus, les membres d'association, que chacun a la possibilité de s'exprimer. Parmi nos règles de fonctionnement, je vous rappelle, afin que le débat soit équitable, équilibré tout au long de la soirée, qu'il serait opportun que chacun essaie de limiter sa question ou son intervention à une durée de trois minutes. J'essaierai dans la mesure du possible aussi, si des thématiques particulières sont intéressantes et ressortent des questions, de les regrouper en collectionnant un peu les questions pour que le maître d'ouvrage puisse répondre de façon individuelle, mais de façon assez générale et globale selon les thèmes abordés. Le débat est ouvert. La parole est à la salle. Nous attendons vos questions avec impatience.

Paul CARRIOT : Merci Marie-Bénédicte. Je crois qu'il y a déjà des mains qui se lèvent. Des questions ont été posées par Monsieur le Député-maire. J'ai vu que nos partenaires notaient les questions. J'en ai noté un certain nombre. Mais je préfère laisser d'abord la parole à la salle. Nous y reviendrons, rassurez-vous.

Anne-Élisabeth SLAVOV, Ingénieur des Mines : Je suis ingénieur de l'industrie des Mines. Je voulais revenir justement sur le choix des gares, notamment sur celle de Maisons-Alfort, Alfortville. Dans la présentation, il était expliqué que c'était pour un souci de distance, de tracé, qu'était choisi le Vert de Maisons. Pourtant, lorsque je compare le projet Arc Express qui proposait notamment de passer par Maisons-Alfort, Alfortville et Vitry-sur-Seine, il me semble que les tracés sont quasiment identiques en termes de distance.

Paul CARRIOT : Nous revenons à cette question du choix de la gare qui paraît prédominante. Le moment est venu d'ouvrir le feu. Qui veut répondre à cette question ?

Claire-Hélène COUX, Société du Grand Paris : Je vais répondre. Je demande à ce qu'on me mette une diapositive de support pour expliquer. Sur notre secteur, le secteur qui vous intéresse ce soir, sur le RER D, trois gares en particulier pourraient convenir à un maillage de la fameuse ligne rouge que tout le monde attend dans le Val-de-Marne. Sachant que nous avons un point de passage un peu obligatoire par les Ardoines. Les Ardoines sont une zone majeure de développement pour l'avenir. Tous les acteurs du territoire, à commencer par Orbival, sont d'accord pour positionner une gare aux Ardoines, au niveau de la gare RER C. C'est notre point de départ. Il est indiqué sur le plan.

Ensuite, nous pouvons faire le maillage sur le RER D, soit Maisons-Alfort, Alfortville, comme vous le disiez Madame, soit par le Vert de Maisons, soit à la future gare du carrefour Pompadour qui ouvrira dans maintenant deux ans, en 2013. Pour commencer par cette gare là, dans le secteur de Pompadour, il y a déjà un très bon maillage avec les transports en commun. Au niveau de la gare Pompadour, nous avons déjà le TVM qui arrive. Et d'ici

l'année prochaine, nous aurons aussi le bus en site propre Pompadour Sucy-Bonneuil, qui reliera cette zone à la gare de RER A de Sucy-Bonneuil. En partant des Ardoines, sachant que nous devons remonter ensuite pour nous connecter au RER A, plus à l'Est, cela fait tout de même faire un détour de près de 2 kilomètres. Nous investissons beaucoup de milliards, mais enfin 2 kilomètres ne sont tout de même pas négligeables.

Nous nous sommes penchés sur les autres solutions. En fait, nous nous sommes appuyés, comme nous l'avons fait sur tout le tracé de la ligne rouge, sur le travail fait par l'association Orbival. Nous avons respecté ce travail. Quatre ans de travail entre tous les élus du Val-de-Marne, de tout bord politique, pour arriver à ce qu'entre eux ils se mettent d'accord sur les gares, cela nous a paru un élément essentiel de démocratie que de respecter ce choix. Comme nous vous l'avons expliqué tout à l'heure dans notre exposé, nous avons pris Orbival et avons calé notre ligne rouge sur Orbival. Il est vrai que dans ce secteur, Orbival laisse une variante. C'est le seul secteur où il y a une variante. Une variante Nord passe par Maisons-Alfort, Alfortville, Maisons-Alfort les Juilliottes sur la Ligne 8, avant de rejoindre Saint Maur, Créteil puis Champigny. Une deuxième variante plus au Sud passe par le Vert de Maisons et Créteil l'Échat, pour rejoindre au même endroit Créteil et Champigny.

Paul CARRIOT : Dites-nous quelle est la meilleure solution.

Claire-Hélène COUX : Entre les deux, nous avons choisi la variante Sud. Le schéma vous montre un peu pourquoi. Nous avons dit que c'était plus court. Quand nous comptons, il y a 300 mètres de différence entre les deux tracés. C'est effectivement le trajet le plus court en partant des Ardoines pour rejoindre Champigny et la ligne A. D'autres raisons sont qu'à Créteil l'Échat, c'est la connexion avec l'hôpital Henri Mondor, avec Créteil à tous les équipements de niveau départementaux, services administratifs, tribunal de grande instance. Il fallait relier beaucoup de choses à Créteil. Également, en matière de développement économique et développement urbain, nous nous intéressons beaucoup, au Grand Paris, à tous les creux qui restent dans les zones denses, pour essayer de les densifier et continuer à densifier là où il y a déjà des habitations. Si nous regardons ces zones denses, ces zones mutables et si nous suivons l'étude qui a été faite par la SADEV, nous nous apercevons qu'au Vert de Maisons, il y a à peu près 750 000 m² de SHON disponibles un peu plus au Sud de Vert de Maisons. Alors qu'autour de Maisons-Alfort, Alfortville qui est très contraint, très habité, très dense déjà, il n'y a qu'environ 300 000 m² constructibles et mutables. Du côté de Créteil l'Échat, Maisons-Alfort les Juilliottes, l'écart est aussi fort, du même ordre d'idées : nous avons 480 000 m² de terrains mutables autour de Créteil l'Échat et environ 300 000 autour des Juilliottes.

Enfin, nous avons rencontré les élus, tant du côté de Vitry que du côté d'Alfortville. Monsieur le maire de Créteil, au débat de Créteil, a été très clair sur son choix entre Créteil Université et Créteil l'Échat pour dire qu'il voulait que ce soit Créteil l'Échat.

Voilà les raisons qui nous ont conduits à ce choix.

Nous avons parlé tout à l'heure des variantes d'Arc Express. Est-ce que j'attends ?

Paul CARRIOT : Peut-être rapidement. Ou alors, peut-être y a-t-il d'autres questions sur le même sujet ?

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : J'ai vu deux autres questions là-haut. Est-ce que ces deux questions sont relatives aux gares ? Non. Et vous, Monsieur, votre question a-t-elle un rapport avec une gare ? Non. Nous allons donc traiter votre question en premier.

Paul CARRIOT : Monsieur KRAKOVITCH, qui est membre de la SNCF, voulait donner une précision par rapport à ce qui vient d'être dit.

Alain KRAKOVITCH, Directeur Ligne D, SNCF : Bonjour. Je suis Alain KRAKOVITCH de la SNCF. Je voulais effectivement donner quelques précisions par rapport à cette question des deux gares, le Vert de Maisons et Maisons-Alfort, Alfortville. Pour faire une proposition de réponse à la deuxième question qu'a posée Monsieur le Député tout à l'heure, je voudrais d'abord dire que nous travaillons évidemment sur le sujet avec RFF, qui est évidemment également concerné par la question des gares. Nous avons prévu d'organiser assez rapidement une réunion avec RFF et les deux Députés-maires de Maisons-Alfort et Alfortville pour justement traiter et partager les différentes questions qui se posent par rapport à la connexion qu'aurait le métro du Grand Paris avec le RER D.

Aujourd'hui, ce qui semble un peu nous poser question, c'est qu'il faut premièrement noter que la gare de Maisons-Alfort qui est effectivement la plus importante (un peu plus de 15 000 entrants, la gare de Vert de Maisons ayant à peu près la moitié moins d'entrants aujourd'hui) est aujourd'hui une gare totalement saturée et je dirais même dangereuse compte tenu du nombre de voyageurs qu'elle accueille et compte tenu de sa configuration, de ses quais, de son bureau voyageurs. C'est aujourd'hui une gare qui nous pose énormément de problèmes. Il nous semble – d'ailleurs, c'est la même question pour la gare de Vert de Maisons – totalement impossible d'envisager une interconnexion avec une autre structure, en gros un métro automatique, qui apportera encore plus de voyageurs dans ces gares déjà totalement saturées.

Il faut en plus savoir que nous disposons, à côté de la gare de Maisons-Alfort, juste au Sud, d'un terrain qui est aujourd'hui utilisé par le FRET, dont nous considérons qu'il pourrait permettre de créer une nouvelle gare de Maisons-Alfort, Alfortville. Un réaménagement de cette gare nous permettrait justement de prendre en compte cette saturation totale et le fait que cette gare est aujourd'hui totalement sous-dimensionnée par rapport au trafic que nous avons sur le RER D. Cela aurait en plus un autre avantage : elle nous permettrait d'avoir un aménagement de plan de voie, qui dans cette zone est absolument fondamental pour nous. Sans rentrer dans les détails techniques, cela nous permettrait d'avoir les trains du RER D, éventuellement en cas d'accident, qui pourraient s'arrêter dans cette gare et repartir dans l'autre sens. Cela permettrait d'avoir un certain nombre d'exploitations au niveau du RER D, qui seraient extrêmement intéressantes en termes de fluidité de ce RER qui est, lui aussi, totalement saturé. Nous aurons peut-être l'occasion d'y revenir. Nous étudions actuellement cette question-là. Nous y travaillons avec RFF. Mais il nous semble important

de pousser cette logique jusqu'au bout en intégrant le fait que, de toutes les manières, il faudra une nouvelle gare. Nous ne pouvons pas nous contenter de nous dire qu'il y aura une interconnexion avec les gares existantes aujourd'hui.

Je suis évidemment prêt à détailler plus si cela vous intéresse, mais il nous paraît vraiment important d'avoir d'abord – cela me semble normal – un premier point avec RFF et les deux Députés-maires. C'est en train de s'organiser.

Paul CARRIOT : Cette question n'est pas close. Madame, vous avez posé cette question, mais nous y reviendrons bien sûr. Nous n'aurons certainement pas épuisé la question d'ici là.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : J'ai omis de vous dire tout à l'heure que si vous souhaitez ne pas intervenir oralement, vous avez la possibilité d'obtenir auprès des hôtesse une feuille et de poser votre question par écrit. Elle sera lue. Et au cas où elle ne serait pas traitée ce soir, le maître d'ouvrage y répondrait par internet. Je prends la question du Monsieur un peu plus bas, puis Monsieur un peu derrière et Madame au centre.

Marc MARCHAOUI, Assistant caméra, habitant d'Alfortville : J'avais une question concernant le financement. Dans un article du Parisien, il est évoqué que la Cour des comptes a écrit un rapport et le fait que les investissements ne sont pas entièrement financés. Ma question porte justement sur la façon dont sera financé ce projet du Grand Paris. Et surtout, est-ce que les usagers ne supporteront pas le coût avec une augmentation des tarifs ? Je vous remercie.

Paul CARRIOT : Voilà une question nette, précise, claire et tranchée ! Est-ce le Parisien qui payera le Grand Paris ? Qui veut répondre à cette question, peut-être difficile ?

Didier BENSE, Membre du Directoire de la Société du Grand Paris : Non. Nous tâcherons d'y répondre, comme nous le faisons toujours. Tout d'abord, bonsoir à toutes et à tous puisque c'est la première fois que j'ai le plaisir de prendre la parole ce soir. Sur la question du financement, je pense que vous faites allusion à un article récent relayant des positions d'un rapport de la Cour des comptes, à ma connaissance, qui portait sur des projets d'investissements réalisés. C'est ce que fait souvent la Cour des comptes : s'intéresser à des choses qui se sont déjà produites. Et elle critique sévèrement tout ce qu'elle juge s'être mal passé. J'ai lu comme cela ce rapport de la Cour des comptes. Par définition, les investissements que la Cour des comptes a audités ont été financés puisque les projets sont réalisés. Je crois qu'elle parlait notamment des projets de tramway et des projets de création de la Ligne 14. Elle est donc remontée jusque-là.

Donc, je ne comprends pas bien le commentaire consistant à dire que les projets ne sont pas financés. Ils le sont. Ce que critiquait la Cour des comptes, c'est que le calcul de rentabilité socio-économique de ce projet pouvait éventuellement être fait autrement. Tout cela est extrêmement technique et sujet de débat et probablement de réponse des différentes entreprises ou différents organismes comme le STIF qui sont un peu mis à mal, comme c'est

la loi du genre dans ces rapports, par le rapport de la Cour des comptes. Les réponses sont en train, à ma connaissance, d'être fournies à la Cour des comptes.

Sur le sujet de la tarification, la tarification sert à financer l'exploitation courante. En Île-de-France, nous sommes dans un système où la tarification payée par l'utilisateur représente une part relativement faible – je le dis comme cela, même si cela ne fait pas plaisir aux usagers – du coût de fonctionnement des transports en commun. Le coût de fonctionnement des transports en commun est ce dont le STIF a besoin pour rémunérer les transporteurs par exemple, la SNCF, la RATP, les bus, etc. C'est un peu moins de 8 milliards, je crois, cette année. Sur les 8 milliards, les recettes collectées auprès du public, c'est à peu près 30 % me semble-t-il, le reste provenant des entreprises à travers le versement transport et le remboursement de la Carte Orange des abonnements des salariés et provenant des collectivités locales amenées à mettre la main à la poche pour financer ce qui manque dans le fonctionnement du transport. Ceci pour fixer le cadre où effectivement les recettes des tarifs sont une part relativement faible par rapport à ce qu'il se passe dans d'autres capitales européennes, par exemple, où c'est plutôt de l'ordre de 40 %. C'était cela il y a peut-être une dizaine ou une quinzaine d'années en Île-de-France.

Les tarifs augmenteront-ils ? Je ne sais pas le dire. Ce que je viens de vous dire est que la fixation des tarifs est tout de même un acte éminemment politique. Ce n'est pas la Société du Grand Paris qui a la responsabilité de fixer ces tarifs. C'est un acte politique, puisque le Conseil général, pour faire simple, doit décider s'il demande à l'utilisateur de contribuer, à quelle hauteur, et doit évidemment payer le prix de sa décision, à savoir demander aux collectivités publiques de financer ce qui n'est pas demandé aux usagers. Voilà un peu l'équation. Tout ce que nous pouvons dire sur ce sujet est que le métro Grand Paris sera remis au syndicat des transports lorsqu'il sera construit – c'est bien le syndicat des transports qui désignera l'exploitant. Il faut impérativement que ce réseau de métro Grand Paris soit inscrit dans le plan tarifaire des transports Île-de-France, c'est-à-dire que nous puissions, avec le Passe Navigo ou la Carte Orange pénétrer sans surtarification dans le métro Grand Paris, sans se poser de questions. Un des effets recherchés du métro Grand Paris est bien de désaturer les transports qui convergent vers Paris. Nous imaginons très bien que si la tarification est la même, l'utilisateur ne se pose pas de questions et prend le transport le plus efficace et le plus rapide. Si nous surtarifions une ligne, nous serions amenés à avoir des comportements où on continuerait à passer par Paris pour faire du banlieue – banlieue pour faire des économies. Cela ne fonctionnerait pas. Les simulations et les chiffres qui ont été fournis là sont basés sur le fait que nous sommes à tarification constante, c'est-à-dire dans le système de tarification actuel pour le métro Grand Paris.

Paul CARRIOT : Monsieur, je vous voyais dubitatif. Prenez le micro, si vous avez un commentaire complémentaire à faire, peut-être.

Marc MARCHAOUI : Ma question était en fait sur le financement. Vous n'avez pas répondu sur les 24 milliards d'estimation. Qui paiera ? Par rapport à la tarification, lorsque nous prenons un Passe Navigo et que nous allons sur le Grand Paris, le tarif sera le même, certes il

y aura une incitation vis-à-vis de cela. Mais si les Passes Navigo augmentent pour assumer le fait que votre financement des 24 milliards n'a pas été entièrement couvert – c'est pour cela que je faisais une allusion au rapport de la Cour des comptes – à ce moment-là, cela veut dire que d'une façon générale quelqu'un qui ne prendra jamais le Grand Paris, parce qu'il va travailler à Paris et n'a pas besoin de ce projet, payera plus cher en solidarité d'un projet qui ne le transporte pas. Je voudrais avoir la distinction par rapport à cela et que vous me répondiez sur les 24 milliards. Combien donnera l'État ? Combien payeront les collectivités ? Et finalement, est-ce que l'utilisateur ne subira pas la hausse principale ? Vous n'avez pas répondu par rapport à cela.

Paul CARRIOT : Pouvons-nous donner quelques éléments supplémentaires par rapport à cette question ? Est-ce possible à l'heure actuelle, Monsieur BENSE ?

Didier BENSE : Nous pouvons essayer. J'essayais simplement d'expliquer que les tarifs couvriront les frais d'exploitation qui seront ce qu'ils sont à l'horizon 2020 ou 2025, pour fixer l'ordre d'idées. Ces tarifs évolueront-ils ou pas ? Je vous ai fourni un élément de réponse. Ce n'est pas notre responsabilité. C'est un acte éminemment politique.

Sur le financement du Grand Paris, nous avons présenté un plan de financement un peu plus haut que la médiane, à 22,7 milliards pour l'infrastructure, telle qu'elle vous a été présentée avec ses 40 gares et ses 155 kilomètres.

Ce sujet du financement est effectivement une question qu'on nous pose souvent. Vous avez vu dans la présentation introductive de la commission particulière du débat public que la dite commission avait prévu, dès l'origine, une séance particulière le 5 janvier 2011 sur ces questions là. Cette séance particulière a depuis été convertie en réunion commune avec le syndicat des transports Île-de-France sur le sujet Arc Express, et probablement plus généralement sur le sujet du plan de mobilisation.

Plusieurs choses sont claires. La loi qui a créé la Société du Grand Paris – nous parlons de la Loi Grand Paris du 3 juin – l'a créé spécifiquement pour concevoir et réaliser les ouvrages qui vous ont été présentés. Elle l'a fait parce que c'était effectivement un moyen d'isoler le financement de cette infrastructure. La loi dit clairement que le financement de l'infrastructure est totalement assumé par l'État, donc par la Société du Grand Paris. La Société du Grand Paris se verra dotée, en capital, de 4 milliards d'euros. Nous pourrions expliquer dans quelles conditions. Elle se verra dotée d'un certain nombre de recettes fiscales. Le choix de la date de la réunion coût et financement à début 2011 a été fait spécifiquement pour tenir compte du débat parlementaire qui a lieu, puisqu'aujourd'hui sont présentés aux assemblées parlementaires les projets de loi de finances rectificatives et les projets de loi de finance, qui créeront un certain nombre de financements de la Société du Grand Paris. Le 5 janvier, nous pourrions très concrètement nous appuyer sur des faits puisque les lois des finances que je viens de citer auront été votées.

Donc, un financement sera voté et abondera la Société du Grand Paris. Cela permettra dans les premières années de payer les études et le début des travaux. À partir de 2014, il faudra

appeler la subvention de l'État, les 4 milliards, pour couvrir le démarrage intensif des travaux. Ensuite, la Société du Grand Paris aura capacité à s'endetter en tant qu'entreprise publique, elle a crédibilité de l'État du point de vue de ses emprunts. La durée de remboursement sera une durée très longue. Je voudrais citer un exemple historique, qui est celui de la création du métro. Les travaux du métro ont commencé en 1897. Les emprunts ont été finis de rembourser en 1977. Nous avons eu à l'époque une vision de faire porter l'investissement par des structures particulières. Vous savez qu'il y a eu deux types de métro, une concédée et une un peu plus publique. Mais il y a déjà eu ce mécanisme. Il n'est donc pas nouveau. Autre temps, autres mœurs, évidemment nous rembourserons l'emprunt un peu plus vite parce qu'une durée de 80 ans semble quelque chose d'un peu long aujourd'hui. Au-delà de la période de réalisation, un certain nombre d'effets additionnels viendront abonder les comptes de la Société Grand Paris pour rembourser ces emprunts. C'est l'exploitation commerciale des gares, s'il y a lieu. Et c'est éventuellement les revenus d'un certain nombre d'opérations d'aménagement, puisqu'une infrastructure de ce type-là ne se contente pas de résoudre un problème de transport. Elle crée de la richesse, elle crée de la richesse aux propriétaires de terrains, d'appartements. Elle crée éventuellement de la richesse dans certaines zones d'aménagement. Il est apparu vraisemblable d'essayer de mettre en place un mécanisme qui permet de capter une petite partie de cette richesse créée pour la retourner à l'investisseur, à savoir la Société du Grand Paris, pour couvrir en partie ses emprunts.

Voilà un peu tous les mécanismes dans le temps, des recettes tout de suite, une dotation en capital que nous appellerons le moment venu quand les travaux seront engagés, l'emprunt et le remboursement de cet emprunt sur une très longue période.

Paul CARRIOT : Si j'ai bien compris, nous n'attendrons pas 80 ans pour en savoir plus. Peut-être que Monsieur aura une réponse plus complète à sa question le 5 janvier

Didier BENSE : Je rajouterais qu'un rapport avait été commandité auprès de Monsieur CARREZ, le rapporteur de la commission économique, publié en 2009. Il faisait un certain nombre de préconisations. Les mesures que je viens de vous évoquer sont des mesures précisément mentionnées par Monsieur CARREZ dans son rapport.

Paul CARRIOT : OK. Je propose que nous passions aux questions suivantes. Marie-Bénédicte, il y aura certainement d'autres sujets.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : Un certain nombre de questions sont identifiées. Mademoiselle, voulez-vous bien passer le micro à Monsieur qui a sollicité la parole. Ensuite, nous redescendrons au sixième rang. Monsieur, vous avez la parole.

Jacques ACHAIN, Retraité, habitant d'Alfortville : Bonjour. Je suis Jacques, retraité de la sécurité sociale, poète à but non lucratif. Une petite chose me chagrine, quoique cela a déjà été un peu dit éventuellement. Tout cela est très beau, c'est formidable. Nous ne pouvons pas dire autre chose. Mais il est évident qu'avec ce budget, il est impensable que cela ne coûte rien à l'assuré. Ce sont des travaux qui coûteront une fortune.

Paul CARRIOT : Votre question ?

Jacques ACHAIN : Ma question est de savoir si l'augmentation du transport sera importante ou pas.

Paul CARRIOT : D'accord. Cela rejoint un peu la question précédente.

Jacques ACHAIN : C'est une question qui a déjà été un peu posée. Excusez-moi de faire le perroquet.

Paul CARRIOT : Vous avez tout à fait raison. Effectivement, cela rejoint un peu la question précédente. Pouvons-nous en dire plus ? Monsieur BENSE, je pense que vous avez donné un certain nombre d'éléments. Peut-être un complément rapide par rapport à Monsieur ?

Didier BENSE : À partir du moment où le service, la qualité du service, le nombre d'infrastructures augmentent, nous pourrions effectivement légitimement penser que nous pouvons faire payer un peu ce supplément de service aux utilisateurs à la condition qu'il y ait la fiabilité, la qualité de service au rendez-vous. Mais là, je sors très nettement de mes prérogatives, puisqu'encore une fois ce n'est pas du tout la responsabilité de la Société Grand Paris de faire cela.

Paul CARRIOT : D'accord. Merci.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : Le Monsieur au sixième rang qui lève la main.

Jérôme IMPELLIZZIERI, Conseiller régional Île-de-France, habitant d'Alfortville : Monsieur le maire d'Alfortville l'a dit, il y a une inquiétude réelle concernant le financement de ce que nous appelons le plan de mobilisation, c'est-à-dire l'amélioration de l'existant, que ce soit le prolongement de la Ligne 8, la fréquence des RER sur la Ligne D et la liaison entre les zones d'habitation et les gares existantes au moyen de transports en commun en site propre. Nous pouvons comprendre l'inquiétude notamment sur la réalisation des travaux et leur financement, quand nous savons que la réunion du 8 novembre avec Gilles CARREZ sur la question du financement a été annulée. Nous pouvons comprendre ces questions. Ceci étant, il est apparu lors des deux derniers mois de débat, que ce soit sur le projet Arc Express, celui de la région Île-de-France ou dans les débats comme ceux de ce soir dans d'autres villes, qu'il y avait une réelle nécessité à avoir une rocade automatique, qu'il y avait également une nécessité de relier les différents aéroports et une grande nécessité à avoir une boucle élargie, une rocade à l'Est de Paris. Sur notre territoire, par exemple, la réalisation rapide de ce projet pourra permettre le désengorgement du réseau routier existant. Tous les usagers de la ville et des environs le voient bien.

Ma question est très simple. Sachant que, sur notre territoire, il n'y a pas une grande différence entre Arc Express et le projet du Grand Paris. D'ailleurs, vous avez répondu, il y avait deux tracés possiblement envisagés avec Arc Express. Vous avez répondu sur la question de la gare. C'est une réponse tout à fait intéressante d'ailleurs. Sachant également qu'il y a, à la fois dans le plan de financement, à la fois dans l'élaboration de l'aménagement

proposé par Jean-Paul HUCHON le 15 novembre dernier, des propositions qui convergent et qui complètent le dispositif d'Arc Express et celui que vous nous présentez ce soir. Ma question est donc : que pensez-vous de cette proposition effectuée par le Président de la région, le 15 novembre dernier ?

Paul CARRIOT : Avant de passer la parole à Monsieur BENSE peut-être, je voudrais dire que la réunion du 8 novembre à laquelle vous faites allusion, a été reportée à la réunion dont nous parlions tout à l'heure, le 5 janvier. Tout simplement pour respecter le calendrier budgétaire des parlementaires, qui ont à voter les mesures relatives à ce projet. D'un commun accord, la réunion a donc été reportée. Je pense que c'est une belle question. Madame COUX répond ?

Claire-Hélène COUX : Nous ferons une réponse en combiné avec mon collègue, parce que l'intervention de Monsieur était riche, il y avait plusieurs points. Vous avez parlé de l'existant. Je pense qu'il est très important de ne pas opposer les investissements sur l'existant, qui sont nécessaires. Nous sommes tous des utilisateurs des transports en commun et savons tous dans quel état ils sont aujourd'hui dans l'Île-de-France, nous avons tous envie qu'on investisse en masse et en particulier sur les RER. Il ne s'agit pas de dire que, parce que nous préparons demain, nous ne nous occuperons pas d'aujourd'hui. Il faut s'occuper d'aujourd'hui et de demain. C'est difficile, mais c'est bien l'objet de nos discussions aujourd'hui. Il faut trouver de l'argent pour remettre en état et à niveau le réseau existant. Mais comme les projets d'infrastructure sont très longs, de l'ordre de dix ans, il faut aussi préparer demain, si nous ne voulons pas être complètement engorgés et de nouveau trop nombreux dans les transports en commun dans quelques années.

Paul CARRIOT : C'est le plan de mobilisation. Est-ce bien cela ?

Claire-Hélène COUX : Je dis qu'il faut investir aujourd'hui et aussi pour demain. Il faut faire les deux et ne pas opposer les deux. C'est une position qu'il me paraît important de préciser.

Ensuite, vous avez reparlé d'Arc Express. Plusieurs personnes en ont déjà parlé. Je pense qu'il serait bien de faire un point. Nous vous montrons une diapositive. Nous ne sommes pas d'Arc Express ou du STIF. Nous n'avons pas le schéma, mais l'avons reproduit fidèlement. Nous avons simplement changé les couleurs, parce que nous avons une ligne rouge. Nous avons aussi la Ligne 8 dessinée en violet. Nous n'avons donc pas pu reprendre les couleurs d'Arc Express, mais je vous le préciserai au fur et à mesure.

Vous trouverez sur ce dessin en différentes teintes de bleu, les différentes variantes d'Arc Express. Si je commence par la ligne bleue ciel, ce faisceau de variantes présente un problème, selon moi : elles ne desservent pas les Ardoines. Je crois que c'est un des principaux problèmes de cette variante. Si nous partons des Ardoines, il y a aussi un faisceau de variantes qui part vers le RER A, Créteil Saint Maur, puis qui monte vers Val-de-Fontenay. Je souligne simplement que cette variante ne passe pas par Champigny et ne permet pas non plus de prendre tout l'Est de la région Île-de-France, notamment ces fameux endroits comme Sevran, Montfermeil et tout l'Est parisien. Une autre variante, en bleu marine, passe

par Créteil Université, puis vers Champigny. Là, pour vous qui êtes concernés, nous sommes un peu plus au Sud. Et le Maire de Créteil s'est prononcé pour Créteil l'Échat.

Ce n'est pas cela le plus important. Le plus important est de converger demain vers un projet unique, qui convienne à tous. C'est aussi le sens de la démarche de Monsieur HUCHON. Didier,, peut-être veux-tu compléter ?.

Didier BENSE : Volontiers. Effectivement, cela a été précisé par les premiers intervenants. C'est une situation un peu complexe. Il y a aujourd'hui trois débats publics, bientôt quatre avec celui de l'interconnexion Sud qui, finalement, vont fixer l'essentiel de la donne en ce qui concerne l'avenir des transports structurants en Île-de-France, donc le débat Arc Express, le débat Grand Paris, le débat du prolongement de la Ligne E à l'Ouest. Il faut effectivement être très sérieux dans ces débats. Nous avons abordé ces débats très clairement en prononçant le mot de convergence. Et tout le monde est à peu près persuadé aujourd'hui qu'il faut, à la sortie de tout cela, un projet intelligent qui traite à la fois les sujets de modernisation du système existant, qu'il faut faire, qu'il faut mener. C'est l'objet des contrats de plan État région, qui se déclinent tous les six ans. Aujourd'hui, il y a un contrat de plan État région, 2007 – 2013, d'un montant de 3 milliards d'euros, dont l'État finance à peu près 30 % et les collectivités et la région le solde. C'est là-dedans que nous retrouvons les modernisations des RER, par exemple. Nous avons effectivement ce mot de convergence. La région utilise plus volontiers le mot de complémentarité. Quand il n'y aura plus que le mot à décider, je crois que nous aurons fait un grand pas.

Les choses ne se présentent pas forcément sous un jour très mauvais. Dès la deuxième réunion commune avec Arc Express, nous avons entendu Monsieur HUCHON à Saint-Denis, dire que, finalement, la boucle proposée par le métro Grand Paris en Seine-Saint-Denis était plutôt une bonne idée. À la troisième réunion commune, à Créteil, dans le Val-de-Marne, il a effectivement dit que c'était plutôt une bonne idée de retenir une liaison qualitative des aéroports et en particulier de l'aéroport d'Orly. Des éléments commencent ici ou là à apparaître. Je crois que c'est ce que Monsieur HUCHON a voulu formuler dans la lettre qu'il a adressée à Monsieur FILLON il y a maintenant une dizaine de jours. Au-delà de ces apparences de convergence, nous avons peut-être un morceau d'ossature, mais il faut tout de même travailler la chair. Le projet que nous vous présentons aujourd'hui est un projet d'intérêt régional et national. Ce n'est pas que résoudre des problèmes de transport en les sous optimisant de temps en temps. Nous voulons vraiment avoir un système efficace, performant, rapide à l'échelle régionale, parce que nous pensons que la clé de la mobilité dans notre métropole demain est le fait de pouvoir nous déplacer vite de banlieue à banlieue. Il faut aussi traiter les distances courtes. C'est la question du maillage autour des gares. Et cela peut se faire autrement qu'en mettant des gares tous les kilomètres, surtout quand nous nous intéressons au grand territoire. Il faut faire également du qualitatif. Là-dessus, je pense que nous avons beaucoup de discussions encore à avoir, d'abord avec le syndicat des transports Île-de-France probablement et la région, sur le plan technique et sur le plan de la vision. Effectivement, les propositions qui nous sont faites là, pour les liaisons

aéroport, ne nous semblent pas tout à fait à la hauteur du sujet en matière de qualité de l'offre et en matière d'accompagnement du développement économique. Nous avons vraiment parfois l'impression que nous ne croyons pas au développement économique des pôles aéroportuaires. Or, aujourd'hui, un emploi sur trois de la région Île-de-France se crée à Roissy. Nous avons cité des chiffres pour Orly. Ce sont des zones extrêmement dynamiques aujourd'hui et qui ne demandent qu'à se développer encore plus vite. Effectivement, le tracé et le choix des gares auront leur importance. Quand je vois que nous ressortons CDG Express pour dire que cela fera l'affaire pour relier Roissy, il faut que nous en discutions. Nous avons eu un certain nombre de réunions publiques dans le Val d'Oise, dans le Nord de la Seine-Saint-Denis. Croyez-moi, les projets existent et ce ne sont pas des projets pour 2020, mais pour 2015, avec énormément de création de valeurs. Il faut accompagner ces projets. C'est aussi le sens du projet métro Grand Paris, qui essaie d'offrir une vision cohérente en termes de transports – ce ne sont pas les transports d'aujourd'hui qu'il faut améliorer, mais les transports dont nous essayons de fixer une nouvelle structure à l'horizon 2025 –, qui donne des outils en matière d'aménagement.

C'est peut-être un élément de réponse que je peux apporter à une des interventions. Ce n'est pas la Société du Grand Paris qui décidera de l'aménagement autour des gares. Un outil s'appelle le contrat de développement territorial. C'est un outil à la disposition des élus locaux, entre les élus locaux et le Préfet de région, pour définir quelles sont les cibles, quels sont les objectifs de développement des territoires autour des gares. En d'autres termes, la gare apporte un atout que nous pensons important pour développer les territoires dans toutes ces composantes. Ces contrats de développement territoriaux traiteront bien entendu du transport, traiteront de façon quasi incontournable du logement, puisque c'est un des préalables de la loi à l'article premier, qui concerne une reprise un peu forte de la création de logements, puisque nous avons un vrai problème de disponibilité de logements en Île-de-France. Et cela pourra concerner de nombreux autres sujets. Je ne vous relis pas l'article de loi concernant les contrats de développement territorial. Ceci pour dire que l'aménagement du territoire est entre les mains des élus locaux, des communautés de communes dans un accord passé avec l'État. Je ne sais pas si j'ai répondu à tout.

Paul CARRIOT : Merci Monsieur BENSE d'avoir anticipé sur la question que j'allais justement rappeler, et qui avait été posée par Monsieur le Député-maire, sur l'aménagement. C'est à travers ces contrats de développement territorial qu'un certain nombre de questions peuvent être réglées. Est-ce bien cela ?

Didier BENSE : Oui, absolument. Nous ne sommes pas dans la science-fiction. Nous avons parfois eu l'impression que le réseau de métro Grand Paris s'était fait dans un bureau rue de Varennes (l'adresse du Secrétariat d'État à la région capitale). Cela ne s'est pas du tout fait ainsi. Et je crois que les personnes en particulier impliquées dans l'association Orbival, savent bien qu'ils ont eu plusieurs fois l'occasion de défendre leur point de vue.

Sur les territoires aujourd'hui, nous voyons déjà de temps en temps dans la presse de superbes visions urbaines qui sortent. Je prends en exemple ce qui est en projet aujourd'hui

au Bourget. Les cinq communes autour du Bourget se sont associées et ont mis en charge des architectes – en l'occurrence, je crois qu'ils sont tous les trois parmi les dix architectes du Grand Paris – pour s'emparer du sujet et pour reconfigurer et développer leur territoire.

Ce que je vous dis existe au Bourget, à Clichy Montfermeil. C'est en train de se faire à la Défense et à Saclay dans le cadre de la mission de préfiguration de l'établissement public, et maintenant sous la conduite de l'établissement public du Plateau de Saclay. Cela est donc en train d'exister partout. Je pense que cela existe un peu sous d'autres formes dans le Val-de-Marne, avec les travaux qui ont été menés par la SADEV. Imaginer le potentiel que pourraient révéler les différentes gares du Val-de-Marne. J'ai en tête un chiffre de plusieurs millions de mètres carrés de SHON possible, à la fois en logement et à la fois en création de bureaux ou d'entreprise. Je crois que le chiffre est de 7 millions, autour des gares du Val-de-Marne.

Voilà le niveau de potentiel que ce type d'infrastructure est capable de révéler. Nous faisons plus que confiance aux élus locaux pour s'emparer de cela et donner leur chance aux territoires. Je crois que si nous votons pour les élus locaux, c'est justement pour cela, pour apporter de la valeur, du bien-être à leurs électeurs, pour créer de l'emploi pas loin. Évidemment, nous avons eu cette remarque : vous faites quelque chose, vous ne rapprochez pas les personnes de leur emploi. Il y aura peut-être un jour une situation idéale où nous descendrons dans la rue et l'emploi sera en face. Mais cela prendra un peu de temps à reconfigurer le territoire dans des politiques de rééquilibres. Évidemment, nous ne pouvons pas laisser les Franciliens vivre ainsi en attendant ce jour béni où tout sera comme dans les livres. Il faut donc des transports à l'échelle régionale. Le réseau structurant que nous proposons est un des outils. Il faut qu'il aille vite. Nous sommes un peu chiches sur les gares par rapport à d'autres projets.

Voilà l'esprit dans lequel nous abordons toutes les discussions en matière de convergence avec nos partenaires de la région.

Paul CARRIOT : Merci. Je vois quelques mains se lever. Je laisse la parole à Marie-Bénédicte qui gère tout cela.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : J'essaie d'ordonner selon les mains levées. Je commence par Madame qui a le pull beige. Ensuite, nous remonterons en haut de la salle, avec la dame au pull gris. Et j'essaierai de passer la parole au centre.

Anne BELIANCOURT, Directrice adjointe de l'école nationale vétérinaire d'Alfortville : Bonjour. Je suis directrice adjointe de l'école vétérinaire d'Alfortville et, à ce titre, membre fondateur du Presse Paris Est. Je voudrais juste m'exprimer au nom de ces établissements d'enseignement supérieur et de recherches pour qui ce projet est évidemment important, puisque des dizaines de milliers d'étudiants, d'enseignants et d'usagers fréquentent nos campus. Je ne reviens pas sur le tracé qui a le mérite, pour ce que j'en ai vu ce soir, de bien permettre ce transfert d'un campus à l'autre, Maisons-Alfort, Créteil et Marne-la-Vallée.

Mais il y a évidemment les connexions avec les autres campus scientifiques comme l'IGR, comme éventuellement Saclay ultérieurement.

Ma question porte davantage sur un sujet que nous n'avons pas encore abordé, celui du délai, des calendriers, et surtout des arbitrages qui vont concourir à décider que telle ou telle portion pourrait être construite plus vite que d'autres sachant que – nous l'avons évoqué plusieurs fois ce soir – il y a vraiment un besoin urgentissime pour l'Est parisien d'être désengorgé. Est-il prévu que ce tronçon soit traité en priorité ?

Paul CARRIOT : Très bien. Merci Madame. [SUPPRIMER cette phrase, (il n'y a pas de cahier d'acteur !) :J Ce qui vous inquiète, ce sont les délais pour mener à bien ce projet et s'il y aura des arbitrages en termes de choix de portions. Je crois que le maître d'ouvrage va se faire un plaisir de vous répondre.

Claire-Hélène COUX : D'abord, pour souligner l'intervention de Madame, sur le rôle éminent que jouera le réseau du Grand Paris pour relier les pôles scientifiques et de recherches de l'Île-de-France, en particulier dans le Val-de-Marne. Vous les avez cités, Madame. Les liens entre l'université de Créteil, Maisons-Alfort, école vétérinaire, mais aussi la Cité Descartes et de l'autre côté Saclay. Je crois que là, les transports pour les étudiants et les chercheurs, avec le réseau Grand Paris, seront le jour et la nuit par rapport à la situation actuelle.

Quant au délai de réalisation, les délais que nous vous avons présentés tout à l'heure sont des délais comprimés au maximum, en essayant de faire au plus vite. Notre ambition est de lancer les travaux dès lors que nous aurons un schéma d'ensemble approuvé, après le débat public, après la synthèse faite par la commission nationale et après le schéma d'ensemble proposé par notre équipe, qui devra être validé. Nous essayerons de commencer au plus tôt, après des périodes d'enquêtes publiques nécessaires, en lançant plusieurs tunneliers à la fois, autant que de besoin, pour aller au plus vite. Nous commencerons là où le consensus sera le plus fort. Ce qui retarde les projets d'infrastructure, ce sont les débats. Il en faut. Mais quand nous avons la chance, comme dans le Val-de-Marne – je prêche pour ma paroisse – d'avoir Orbival, d'avoir quatre ans de négociations déjà effectuées, d'avoir des élus responsables qui ont discuté entre eux, qui ont fait des choix difficiles entre eux, nous nous donnons les conditions pour que les travaux puissent commencer au plus vite dans notre secteur, en particulier le long de la ligne rouge. Sachant qu'en plus, nous avons avec la ville de Champigny, déjà une première approche de l'endroit où nous pourrions mettre un site de maintenance. Beaucoup de conditions sont réunies pour que nous commencions là où le consensus est le plus fort. Et je crois qu'aujourd'hui, le consensus est là, en Val-de-Marne.

Paul CARRIOT : Vous posez une question finalement. Qu'entendez-vous par le consensus le plus fort ? Est-ce celui qui parlera le plus fort ?

Claire-Hélène COUX : Aujourd'hui, nous avons parlé dans notre secteur du positionnement des gares. Orbival a laissé juste une variante, ici dans notre secteur de Maisons-Alfort, Alfortville, Créteil. Et c'est déjà difficile de choisir une gare. Nous le voyons bien. Supposons

que nous ayons ce type de variantes un peu partout dans l'Île-de-France, imaginez le nombre de discussions qu'il devra y avoir pour aboutir à un consensus et un choix partagé par tous. Parce que nous n'allons pas y aller en tranchant comme cela. Il faut essayer de faire converger les acteurs, à la fois les habitants, les élus et les acteurs économiques. C'est un travail très long.

La chance que nous avons ici est que ce travail très long a déjà été anticipé depuis quatre ans. Je pense que des élus ici peuvent en témoigner. C'est une démarche très originale. Et je le signale. Au niveau national, en tout cas en France, c'est une démarche qui n'a lieu nulle part ailleurs. Disons-le carrément.

Paul CARRIOT : Souhaitez-vous à la limite que la démarche d'Orbival fasse tâche d'huile ?

Claire-Hélène COUX : Les autres territoires n'ont qu'à se défendre.

Paul CARRIOT : Très bien. Ils sont présents, ils n'ont qu'à s'exprimer.

Didier BENSE : Si je peux compléter peut-être, pour tempérer un peu. Ce n'est pas une promesse. Simplement, il y a un certain nombre de critères et certaines interprétations de ces critères peuvent laisser penser que, dans le Val-de-Marne, les conditions seraient réunies pour démarrer assez vite. Nous en sommes à la 22^{ème} réunion publique. Partout où nous allons, il faut commencer dans la ville où se tient le débat. Cela a été le cas à Roissy, à Massy, à Versailles. L'urgence d'une réponse transport est en réalité partout. C'est vrai que, face à cela, nous ne proposons pas la question du phasage. Cela ne veut pas dire qu'il n'y aura pas un tronçonnage un peu technique, des séquences par lesquelles nous commencerons et d'autres par lesquelles nous finirons bien entendu. Mais c'est quelque part un peu antinomique avec l'idée de créer la Société du Grand Paris, de lui donner cette capacité d'intervention rapide, de force de frappe à travers un emprunt massif et donc d'intervention à travers les travaux, une livraison la plus rapide possible de l'infrastructure.

Paul CARRIOT : Merci.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : Je m'adresse à l'hôtesse en haut à gauche. Voulez-vous bien passer le micro à cette dame ?

Lisa BOYVAULT, Habitante d'Alfortville : Bonsoir. Je suis assez choquée par ce que j'ai entendu sur le logement notamment. Ce sont les élus qui auront en charge le développement autour des gares. Quand nous savons que quand une gare arrive dans une ville, c'est une augmentation des logements. Qui empêchera une non-flambée des prix du logement et une éviction des populations défavorisées encore plus loin des transports qui leur permettront soi-disant dans le Grand Paris d'accéder à de nouveaux emplois et de nouveaux pôles économiques ?

Paul CARRIOT : Merci Madame. C'est une question qui a effectivement été souvent posée. Je pense, Monsieur Bense, que vous pouvez donner quelques éléments de réponse.

Didier BENSE : Il ne faut pas être choqué par le fait que les élus locaux essaient de donner les grandes orientations de développement de leur ville et de leur territoire. Je ne pense pas que ce soit là l'aspect choquant.

Lisa BOYAULT : (Hors micro).

Didier BENSE : Est-ce que je peux essayer de répondre ?

Paul CARRIOT : Vous craigniez en fait qu'il y ait un renchérissement.

Lisa BOYAULT : Tout à fait.

Didier BENSE : Effectivement, il faut se donner une chance de réussir toutes ces affaires-là. La problématique des logements est connue, il faut s'y remettre. Il faut en créer et il faut bien entendu rentrer dans les normes de mixité sociale qui sont celles que nous connaissons. Tout cela, ce sont les ingrédients de la réussite. Après, comment pouvons-nous y arriver ? Le premier sujet est la maîtrise du foncier, la maîtrise du terrain.

(Intervention hors micro)

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : Monsieur, s'il vous plaît, si vous souhaitez prendre la parole, demandez le micro.

(Intervention hors micro)

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : Monsieur, pour vous exprimer, sollicitez le micro, présentez-vous et posez votre question.

Intervenant (hors micro) : Le foncier n'a jamais été maîtrisé par personne. Ce n'est que de la spéculation partout. Ce n'est que cela.

Didier BENSE : Bien. J'allais justement dire : évidemment, il y aura de la spéculation foncière. Elle a déjà commencé. Il y a des instruments d'urbanisme qui existent. Certains collègues maires ont déjà entamé des procédures pour protéger leurs moyens de préemption. Nous savons bien que, depuis des années, un certain nombre d'établissements publics fonciers se sont positionnés sur des terrains. La situation n'est pas aussi noire que cela. Elle n'est pas angélique, mais elle n'est pas aussi noire que cela. Et sur l'ensemble des 40 gares que nous proposons, la maîtrise du foncier par la puissance publique est tout de même à un niveau tout à fait acceptable pour mener des projets cohérents. Nous étions l'autre jour à Champigny. Le positionnement de la gare dite des trois communes sur l'intersection de Brive, Villiers et Champigny, correspond précisément à la disponibilité de 160 hectares, dont aujourd'hui plus de 100 hectares sont sous maîtrise foncière publique.

(Intervention hors micro)

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : Monsieur, s'il vous plaît. Dans le débat public, je pense qu'il est plus intéressant que chacun sollicite le micro, plutôt que prendre la parole de façon

sauvage et inorganisée. Monsieur, vous pouvez exprimer ce que vous voulez dans les règles qui nous sont imposées. C'est plus facile pour tout le monde.

Paul CARRIOT : Voulez-vous le micro, Monsieur ?

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : Sollicitez le micro et intervenez en donnant vos nom et qualité, s'il vous plaît. Vous avez pris la parole, maintenant vous l'avez. Je vous en prie.

Gérard BOYAUT, Habitant d'Alfortville : Je suis dans le brut de l'action. Que voulez-vous ? C'est comme cela que cela part. Il ne faut pas se faire d'illusion. Tout à l'heure, le Député-maire de Maisons-Alfort est intervenu. Il a mis en cause à peu près ce qu'ils pratiquent au gouvernement. C'est-à-dire qu'il est prévu dans l'option gouvernementale de récupérer au travers le Grand Paris tout ce qui est autour des gares. Ce sera un contrôle de l'État et un désengagement total des élus sur leur commune. Ils n'auront plus aucun moyen d'action sur leur commune. C'est ce que veut le gouvernement en place aujourd'hui. C'est ce que dénonce Monsieur HERBILLON. Il a bien fait de le faire ce soir, il pourra en parler à son copain SARKOZY. Sans doute qu'ils ne seront pas sur la même ligne d'onde. Voilà. Il y a une totale contradiction. Demain, 400 mètres autour des gares. C'est qui ? Les élus n'auront plus leur mot à dire. Et à tous les niveaux. Au niveau des collectivités locales, c'est pareil. C'est un désengagement de l'État complet. Le ferroviaire, c'est un désengagement de l'État complet. Depuis 30 ans, le ferroviaire n'a pas vu une ligne de chemin de fer, à part la Ligne 14 qui est arrivée sur Paris. En France, il y a eu 30 000 kilomètres de voies supprimées dans le ferroviaire. Alors, c'est très bien ce que nous faisons. On nous dit qu'on va relancer le ferroviaire. Parfait ! Allons-y, mettons le paquet ! Demain, qui fera les investissements ? Les trois quarts seront supportés par les collectivités locales et ce sera un désengagement total de l'État. L'État se désengage à tous les niveaux. Vous allez emprunter sur le marché spéculatif. D'accord. À combien aurez-vous des taux de remboursement ? À 4 ou 5 %. Et qui paiera en bout de compte ? Ce sera nous, tous les usagers. Et demain, pourquoi ne pas faire un grand service gratuit ? Aujourd'hui, il y a des villes qui commencent à le pratiquer. Cela commence à se faire. Ils veulent la gratuité des transports en commun pour tous et à tous les niveaux. Cela vous paraît aberrant, mais cela peut arriver. Cela peut se produire avec une autre conception, une autre volonté politique. Voilà.

Paul CARRIOT : Merci de votre témoignage. Je vous invite aussi à éventuellement dire ce que vous avez dit tout à l'heure sur notre site. Ce sera lu par tout le monde. Peut-être, avez-vous un complément ? Je crois que vous avez exprimé un certain nombre de choses tout à l'heure, mais peut-être voulez-vous compléter, Monsieur Bense ?

Didier BENSE : Je crois qu'il faut réexpliquer une ou deux choses, d'abord dire que j'aime beaucoup quand on parle avec conviction. Il n'y a pas de sujet là-dessus. Je répéterai que la loi est peut-être un peu complexe, mais il faut la lire dans tous ses articles. L'outil qui a été créé est le contrat de développement territorial. C'est un outil à la disposition des élus locaux pour décréter quels sont les projets qu'ils estiment comme étant les projets intéressants, les lignes directrices de développement de leur territoire, en partenariat avec

l'État. Les deux signatures valent. Si l'élu local ne signe pas, il n'y a pas de contrat de développement territorial. Sur la zone des 400 mètres, 50 hectares quand même, effectivement un article de loi est apparu. Ce sont les arcanes parlementaires. En toute fin de course, dans le secret de la commission mixte paritaire, dans laquelle ne figurait que des élus franciliens, a rajouté un codicille disant : « En l'absence de contrat de développement territorial, il est instauré un rayon de 400 mètres dans lequel la Société du Grand Paris a une capacité à mener des opérations d'aménagement. » Et donc, c'est une capacité qu'elle a tout à fait par défaut, qu'elle n'a pas vraiment l'intention d'exercer. Ce qui est souhaité aujourd'hui, c'est de développer au maximum l'outil contrat de développement territorial. Le Préfet de région a d'ores et déjà réuni autour de lui une équipe d'une demi-douzaine de personnes qui sont au travail, avec un certain nombre d'élus locaux parmi ceux que je citais tout à l'heure, et d'autres. L'idée étant évidemment de couvrir la quasi-totalité des territoires, avec un contrat de développement territorial particulier, qui est celui du Plateau de Saclay, qui couvre un très grand territoire avec 59 communes. Il est probable que ces communes ne signeront pas toutes le contrat de développement territorial. C'est leur libre choix. Des mécanismes permettent quand même à cet outil de prospérer. Encore une fois, il n'y a pas là de manœuvre confiscatoire de l'État. Par contre, il est clair que ce qui est dit dans l'article premier de la loi est que cet objectif de relance économique ou de développement économique un peu plus vigoureux en Île-de-France, cet objectif général de développement d'un réseau de métro automatique rapide et capacitaire, cet objectif de création de logements, seront des guides dans la discussion que les collectivités devront avoir avec le Préfet de région pour l'établissement de ces contrats de développement territorial. Aujourd'hui, à travers les différents contacts que nous avons avec les élus locaux, je vois que cet outil intéresse. Beaucoup aujourd'hui sont déjà au travail et ont mis au travail des urbanistes pour tracer les lignes de leur territoire dans les 15 à 20 ans.

Paul CARRIOT : Merci Monsieur BENSE. Nouvelle salve de questions, Marie-Bénédicte.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : Madame, vous avez sollicité la parole. Ensuite, Madame au milieu. Je ne vous ai pas oublié sur les côtés non plus, ni Monsieur là-haut. Après, je passerai aux deux questions écrites de la salle.

Marie BUHOT-BELOT, Habitante d'Alfortville : Il y a une question qu'il ne faudra plus poser, parce que c'est moi qui l'ai écrite. Je suis Alfortvillaise et usagère quotidienne des transports en commun, habitant à Alfortville et travaillant à Montreuil. Je suis donc très fortement intéressée par les trajets de banlieue à banlieue. Je trouve que depuis le mois de septembre de cette année, les transports fonctionnent très mal. Je pars un quart d'heure plus tôt que l'année dernière et j'arrive en retard tous les matins. J'en ai marre. Vraiment marre. Je tiens à le dire. J'utilise le RER D, la ligne de bus 103, qui a beaucoup de retard à cause des travaux, la ligne D qui ne peut pas circuler en temps de pluie ou à cause des feuilles mortes sur les voies – en automne, je trouve cela un peu scandaleux comme excuse – la ligne A qui ne fonctionne pas bien et le métro 9 qui ne fonctionne pas bien du tout non plus. Il y a un ras-le-bol. Donc, il faut que cela aille vite. Mais il faudrait peut-être aussi que les transports

d'aujourd'hui fonctionnent mieux aujourd'hui, et ne pas parler que de 2023. Cela me paraît beaucoup trop loin. Moi, je ne tiendrai pas jusque-là.

Paul CARRIOT : Merci. Je propose que Monsieur KRAKOVITCH nous donne quelques éléments. Par rapport à cette question, cela concerne essentiellement le RER D. N'est-ce pas, Madame ?

Marie BUHOT-BELOT : Tous.

Paul CARRIOT : D'accord.

Alain KRAKOVITCH : Il faut dire que Madame a raison. La situation est effectivement très difficile sur le RER D, depuis septembre. Ce n'est pas à cause des feuilles mortes depuis septembre, parce qu'il y a eu d'autres choses. Je pense que vous avez beaucoup d'autres éléments en tête évidemment.

Quelques éléments de réponse, d'abord sur les feuilles mortes. Je sais que le sujet est risible. Il est donc difficile à évoquer. C'est vrai que cela paraît complètement hallucinant. Ce n'est jamais difficile à évoquer, mais c'est difficile à entendre. C'est effectivement difficile d'imaginer que des trains qui pèsent plusieurs tonnes puissent à un moment donné avoir des difficultés de circulation à cause de feuilles mortes. Je sais que vous allez aussi me dire qu'*a priori*, les feuilles mortes tombent tous les ans à l'automne, à peu près de la même manière. Effectivement, la situation que nous connaissons aujourd'hui sur le RER D, qui est très difficile, est en externe extrêmement difficile à comprendre. Néanmoins, c'est physiquement prouvé et il n'y a pas que le RER D, malheureusement, qui est concerné. Toutes les lignes de la SNCF, et d'ailleurs pas seulement qu'en Île-de-France, sont concernées par ce phénomène. C'est physique. Je peux rentrer dans le détail si vous le souhaitez. C'est un amalgame de feuilles mortes et d'eau qui fait que le rail est extrêmement glissant. Comme vous le savez, dans le ferroviaire, le contact roue / rail est métal sur métal. Nous avons des situations extrêmement dangereuses de trains qui ne peuvent plus freiner ou ne peuvent plus démarrer, ce qui occasionne des retards, mais est un peu moins dangereux. De fait, nous sommes effectivement confrontés à ce problème tous les ans.

Cette année, – et c'est encore plus difficile à comprendre, je l'admets tout à fait – c'est encore plus difficile que l'année dernière. Si vous prenez le RER D depuis longtemps, vous vous souvenez qu'il y a deux ans, c'était à peu près comme cette année. Ce n'est pas du tout une excuse, c'est juste pour dire que c'est malheureusement un phénomène que nous connaissons, mais sur lequel nous avons énormément de mal à agir. Je vous donne juste un exemple. Nous faisons passer des trains qui lavent le rail tous les matins. Mais nous ne pouvons les faire passer que le matin, parce que le reste du temps il y a évidemment des trains qui roulent. Et ces trains de travaux, qui sont les trains Brosseurs, ne peuvent passer qu'à certaines périodes de la journée. Nous avons un certain nombre d'actions qui doivent nous permettre de limiter ces problèmes, auxquels s'ajoute le fait que quand un train a une difficulté de freinage par exemple, dû à ces problèmes d'adhérence, ses roues sont extrêmement abîmées, parce que nous avons des « plats aux roues », c'est-à-dire que les

essieux des roues sont extrêmement endommagés. Nous avons d'ailleurs convié aujourd'hui des journalistes pour qu'ils viennent voire cela. Un reportage a été fait sur France 3 ce soir même. Nous les avons emmenés dans nos ateliers pour leur montrer les difficultés que nous avons effectivement sur nos roues. Nous n'avons absolument rien à cacher. Nous avons, de façon absolument terrible, quasiment la moitié de nos roues qui sont dans un état catastrophique suite à ces problèmes d'adhérence.

J'essaie de vous donner des explications assez factuelles. Ce n'est pas du tout une excuse et je comprends tout à fait votre énervement. Je partage avec vous le fait que la situation est extrêmement difficile sur le RER D. Je me permets juste de rajouter un petit point. J'ai dit tout à l'heure que la gare de Maisons-Alfort était totalement saturée. J'aurais pu dire que, selon moi, c'est le RER D qui est totalement saturé. Nous constatons aujourd'hui, sur le RER D, 40 % de trafic en plus en huit ans. Cela fait environ 5 % par an de voyageurs en plus. Aujourd'hui, nous ne pouvons pas mettre plus de trains sur les rails qu'il y en a. Physiquement, ce n'est pas possible mécaniquement. Nous avons aujourd'hui un énorme sujet qui revient à ce que disait Monsieur le Député-maire tout à l'heure, c'est-à-dire qu'il faut s'occuper des réseaux existants. C'est ce que nous évoquions aussi tout à l'heure. Aujourd'hui, le seul point que nous pouvons souligner, au-delà de ce qui a pu se passer par le passé et sur lequel nous pouvons revenir si vous le souhaitez, est qu'il nous semble que nous devons investir énormément sur le RER D. Nous travaillons avec RFF, qui est à côté de moi, à un schéma directeur, à un plan qui représente 1 milliard d'euros – c'est ce qui est nécessaire – pour que le RER D s'améliore, avec des phases. Je ne vous dis pas que c'est un projet à plusieurs dizaines d'années. Nous aurons des évolutions progressives tous les ans, puisque c'est un schéma directeur avec différentes phases. Une première est lancée et se finira fin 2013. Mais nous avons besoin d'aller plus loin. Cette première phase est financée. Elle représente 120 millions d'euros. Cela a été voté par le STIF à son Conseil d'administration de juillet 2009. Mais d'autres phases sont nécessaires. Et elles ne sont pas financées. C'est vrai que nous avons besoin de 1 milliard. C'est deux fois 500 millions, avec deux phases différentes. Avec cet argent-là, nous pourrions faire évoluer nos infrastructures qui n'ont pas bougé depuis toutes ces années. Quelqu'un évoquait tout à l'heure le fait qu'il n'y avait pas eu d'investissement. C'est vrai. Il n'y a pas eu d'évolution de notre infrastructure depuis trop d'années. Nous avons absolument besoin d'avoir ces évolutions. Cela nous permettra de faire rouler 50 % de trains en plus. Avec 1 milliard, 50 % de trains en plus. Nous sommes tentés de comparer ce milliard avec les 23 milliards du Grand Paris. Mais les deux sont absolument nécessaires.

Paul CARRIOT : Merci Monsieur. Encore des questions.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : Je vois des mains qui se lèvent au fur et à mesure des questions. Je suis tout de même obligée de retenir un certain ordre, parce que sinon nous ne pouvons pas organiser un débat.

Jean-Marcel DELVILLE, Habitant d'Alfortville : Bonjour. Je suis retraité. J'habite à Alfortville, au Vert de Maisons. Nous avons toujours tendance à dire Alfortville, Maisons-Alfort. Mais il y

a la gare de Vert de Maisons qui est aussi sur Maisons-Alfort, Alfortville. Justement, je voulais poser la question sur la fréquence des trains. À Maisons-Alfort, Alfortville, il y a un train toutes les 4 minutes. À Vert de Maisons, c'est tous les quarts d'heure. Et c'est principalement ceux qui sont squeezés les premiers, sitôt qu'il y a un problème. Aux Ardoines, c'est pareil d'ailleurs, sur l'autre quai, sur la ligne C. expliquez-moi. On nous fait miroiter un train toutes les 90 secondes. Et nous, nous en sommes au stade où c'est toutes les demi-heures. D'après les statistiques de la ligne D, un train qui est supprimé n'est pas en retard. Il n'est pas là. Vrai ou faux ? Voilà. C'est tout.

Applaudissements

Paul CARRIOT : Merci. Monsieur, voulez-vous répondre ? À moins que Marie-Bénédicte prenne d'autres questions.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : Je vais laisser la personne chargée du sujet répondre. Après, s'il vous plaît, même si vous avez une question qui vous paraît urgente, intempestive, veuillez respecter un certain ordre pour l'organisation du débat, par respect les uns des autres et par respect pour les hôtesse, pour qu'elles puissent organiser les transmissions de parole. Merci.

Paul CARRIOT : Monsieur KRAKOVITCH, extrêmement brièvement, s'il vous plaît.

Alain KRAKOVITCH : Juste un point d'abord. Évidemment, les trains supprimés sont comptés aussi dans les trains en retard dans nos statistiques. Mais nous savons bien qu'un train supprimé est encore évidemment beaucoup plus difficile à vivre qu'un train en retard.

Par rapport aux arrêts de Vert de Maisons et de Maisons-Alfort, d'abord je suis obligé de dire que c'est évidemment une question éminemment politique. Et c'est normal. Ce n'est pas ni à la SNCF, ni à RFF de décider s'il faut faire tant d'arrêts dans une gare ou tant d'arrêts dans une autre. C'est complètement normal. Vous savez qu'il y a deux grands débats qui, d'ailleurs, ont peu à peu transpercer ici. De combien de fois nous arrêtons-nous dans la proche couronne, en gros dans le 94 ? Il y a évidemment d'autres questions. Si vous allez voir les élus de Seine-et-Marne ou d'Essonne, ils vous diront que c'est une aberration, que nous nous arrêtons beaucoup trop en proche couronne.

À la SNCF, nous sommes un peu dans une position de ping-pong. Quand nous allons voir des élus de grande couronne, ils nous disent : « Monsieur KRAKOVITCH, vos RER s'appellent réseau Express. C'est censé aller vite. Et donc, si cela va vite, cela ne doit pas s'arrêter souvent. Donc, pourquoi est-ce que cela s'arrête aussi souvent en proche couronne ? » Quand nous venons ici, dans le 94, on nous dit : « Mais attendez, avez-vous vu tout le monde qu'il y a que le quai, qui attend le train ? Et vous faites passer des trains sans arrêt. C'est une aberration. » Et ils ont aussi évidemment raison.

Ce n'est pas à nous de trancher entre ces deux points de vue qui se respectent. C'est au STIF, autorité organisatrice, de fixer cela. C'est elle qui fixe le nombre d'arrêts à Vert de Maisons

et le nombre d'arrêts à Maisons-Alfort, que ce soit aujourd'hui ou d'ailleurs demain dans le cadre des futurs projets que nous avons.

Paul CARRIOT : Bien. Merci Monsieur KRAKOVITCH. Le maître d'ouvrage avait quelque chose à rajouter sur ce point-là.

Didier BENSE : Absolument. Nous parlons de réseaux de transports structurants. Effectivement, il faut que ces interconnexions, à l'horizon de mise en service, soient réorganisées pour prendre en compte le fait qu'il y ait des nouveaux pôles d'interconnexions qui seront mis en service. Vous parliez des dessertes. Nous savons très bien qu'il y a des gares dans lesquelles certaines missions directes ne s'arrêtent pas. Il faut réfléchir à tout cela. Il faut réorganiser ces dessertes pour tirer le bénéfice du métro Grand Paris. Nous aurons probablement le cas sur la ligne B, Arcueil Cachan, aussi, où je ne suis pas sûr que toutes les missions s'arrêtent. Nous avons typiquement le cas à Vert de Maisons, où prendre la décision si toutes les missions doivent s'y arrêter pour offrir cette connexion. Tout cela, bien sûr, à la condition que la connexion soit performante. Les pôles et les gares dont nous parlons ne sont pas à l'identique des gares telles qu'elles existent aujourd'hui. Il y a évidemment des travaux, des aménagements à faire pour rendre les correspondances possibles et pour avoir la meilleure accessibilité entre un système, le RER D, et l'autre, le Grand Paris, que ce soit à Vert de Maisons ou ailleurs.

Paul CARRIOT : Merci. Marie-Bénédicte, à toi de jouer !.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : Madame, vous avez le micro. Vous pouvez donc poser votre question.

Cécile BATELIER, Habitante d'Alfortville : J'ai deux questions. J'ai une observation sur l'histoire des 400 mètres. Sur Alfortville, c'est très long dans la longueur, mais c'est tout petit en largeur. Piquer 400 mètres sur Alfortville, cela revient littéralement à le couper. C'est une portion d'Alfortville qui disparaît. Et je voulais savoir si le métro passerait par-dessus ou par-dessous la Seine ?

Paul CARRIOT : Deux questions. Pour les 400 mètres, c'est une question qui a été un peu abordée tout à l'heure. Et alors, tunnel ou pas tunnel ?

Claire-Hélène COUX : Tunnel. Nous passerons dans le Val-de-Marne entre 20 et 30 mètres de profondeur et nous passerons sous la Seine et sous la Marne pour nous affranchir de ces deux fleuves. Ce sont donc bien deux nouvelles traversées sous-terraines qui seront offertes dans ce territoire par la ligne rouge.

Paul CARRIOT : D'accord. Sur le premier point, Madame, avez-vous obtenu satisfaction sur la réponse ?

Cécile BATELIER : Nous n'avons pas parlé des 400 mètres.

Paul CARRIOT : C'est effectivement une question qui était posée. Monsieur BENSE peut-être ?

Didier BENSE : 400 mètres, cela représente effectivement une superficie très considérable. C'est peut-être effectivement la largeur de la commune. J'ai dit que c'était 50 hectares. La Société Grand Paris n'a pas l'intention, à aucun moment, d'imposer sa volonté sur un territoire de ce type là. D'abord, c'est juste hors de portée financièrement. Imaginez 50 hectares, dans une zone dense comme cela. Parce qu'il faut tout de même les acheter. Nous ne mettons pas les personnes dehors. Des règles protègent le citoyen. Il faudrait donc avoir des milliards dans des investissements dont le rendement ne serait pas du tout garanti, vu les difficultés qu'on ne manquerait pas de nous poser si tout cela ne se produisait pas dans un esprit de coopération avec les collectivités locales.

Cécile BATELIER : Mais que ce soit bien sûr une concertation.

Didier BENSE : Néanmoins, c'est la loi.

Cécile BATELIER : Sur Alfortville, je trouve cela aberrant. Nous ne pouvons pas réquisitionner 400 mètres sur un espace de 1 000 mètres. Cela revient à piquer carrément une portion de la ville. Enfin, c'est ce que je pense.

Paul CARRIOT : D'accord. Rendez-vous sans doute au moment des travaux.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : Monsieur, vous avez la parole. Vous passerez ensuite le micro derrière, à l'autre personne.

Guy MOUNEY, Conseiller municipal d'Alfortville : Je m'associe aux personnes qui ont fait état de leur exaspération par rapport à la situation catastrophique des transports, qui est une réalité pour toute l'Île-de-France et particulièrement pour cette partie du Val-de-Marne. C'est véritablement l'asphyxie. Je pense que ce n'est pas étonnant. C'est la conséquence de dizaines d'années de politiques publiques, qui ont tourné le dos au développement des transports, qui ont privilégié pendant des années et des années l'automobile et qui maintenant sont en train de privatiser les transports avec les conséquences que cela peut avoir en ce qui concerne le manque d'entretien des voies, le manque d'entretien des rames pour la SNCF. Je pense que là, les choses doivent changer. Mais malheureusement, ce que j'ai entendu ce soir va dans le même sens. Si je comprends bien ce qu'on nous explique, tout ce développement du Grand Paris vise à développer les territoires. C'est là l'essentiel. C'est ce qui est sous-jacent à tout ce développement du transport. Si je comprends bien, ce n'est pas l'amélioration des conditions de transport elles-mêmes, mais le développement du territoire, au travers de contrats de territoire. Et s'il n'y a pas de contrats de territoire, c'est la Société du Grand Paris qui réquisitionnera des 400 mètres, des 50 hectares autour des gares.

Sur ces gares, il y a également des questions à se poser. On nous parle de zones qui seraient complètement hors champ des décisions des communes. Je trouve cela très inquiétant. On

nous parle de terrains mutables, que le choix des gares s'effectue – par exemple pourquoi plutôt Vert de Maisons que la gare de Maisons-Alfort, Alfortville – en fonction des superficies des terrains mutables. Je pense que tout cela ne va pas forcément dans le bon sens.

Paul CARRIOT : Monsieur voulez-vous poser votre question ?.

Guy MOUNEY : Ma question est : quels sont les intérêts qui se cachent derrière ? Ma question est que nous prenions enfin en compte les intérêts des usagers qui n'en peuvent plus. Or, là, je m'inquiète aussi en ce qui concerne le trajet. Je vois deux lignes qui desservent l'aéroport de Roissy. Si c'est pour conduire les hommes d'affaires de la Défense ou du centre de Paris à Roissy, cela va très bien. Mais je vois qu'à côté, de nombreuses villes du Val d'Oise sont très peuplées et ne sont pas du tout desservies par ce projet, en tout cas pas prises en compte. Je demande que l'on prenne en compte l'intérêt des usagers.

Applaudissements

Paul CARRIOT : Merci. Comme nous l'avons dit tout à l'heure, tout ce qui est dit ici est relaté, écrit et paraît sur le site. Tout le monde peut en prendre connaissance. À ce niveau-là, tout ce que vous venez de dire sera pris en compte. Après cela, comme nous l'avons dit tout à l'heure, la commission particulière du débat public fait un compte-rendu et ensuite un bilan qui sera transmis au maître d'ouvrage. C'est un peu l'esprit dans lequel cela se passera. J'ai noté un certain nombre de sous-questions à votre question. D'abord, l'objectif principal du projet. Vous avez dit qu'il s'agit de développer des territoires. Je pense que par rapport à cette question, il y a peut-être un complément à apporter. Un deuxième point concerne le constat que vous faites et qui est partagé par quelques personnes sur l'état des transports aujourd'hui.

Claire-Hélène COUX : Je vais commencer. D'abord, nos excuses, parce que nous avons dû mal faire notre exposé, nous avons dû mal nous expliquer, parce que pour nous évidemment, le réseau Grand Paris, nous parlons de développement, mais nous parlons d'abord du quotidien de nos concitoyens, de notre quotidien à tous, les Franciliens. Et si le métro Grand Paris est construit, c'est d'abord pour faciliter les transports de millions de personnes. Nous attendons 2 millions de Franciliens sur notre réseau tous les jours. Ce sont 2 millions de personnes, comme vous et moi, qui prendront ce réseau pour aller travailler, pour leurs loisirs. C'est d'abord du transport pour tous. C'est d'abord cela, le réseau métro Grand Paris.

C'est aussi plus de confort pour tous les autres qui, aujourd'hui, prennent des RER. Je crois que nous avons beaucoup parlé des RER saturés. Ce réseau Grand Paris enlèvera du monde sur ce réseau saturé. Nous estimons environ 10 % par ligne structurante et 15 % sur les réseaux de RER, sur les lignes les plus chargées. Donc, c'est vraiment du service pour tous. C'est d'abord cela.

Le deuxième point était si ce n'était un métro que pour les hommes d'affaires. Je rappellerai le tracé du Grand Paris. Il dessert Saint-Denis, Gennevilliers, Montfermeil, Issy, Champsigny, Vitry. Je pense que nous ne sommes pas exactement dans les grands quartiers d'affaires. Il s'agit des personnes qui ont besoin de transports pour aller travailler. Bien sûr, nous parlons des hommes d'affaires parce que nous parlons d'aéroport. Un aéroport, c'est un endroit où l'on prend des avions, certes, mais c'est aussi un endroit où on travaille. Mon collègue l'a rappelé tout à l'heure : la plateforme de Roissy, c'est 90 000 emplois. La plateforme d'Orly, c'est 35 000 emplois. Et si nous regardons tout autour d'Orly, si nous y incluons la SILIC, la SOGARIS, la SEMMARIS, c'est 170 000 emplois dans cette zone. Aujourd'hui, ces personnes circulent en voiture particulière ou en bus. Il n'y a pas grand-chose. Bien sûr, nous améliorerons déjà les choses avec la construction du tramway T7 qui commence à être construit entre Villejuif et Orly. Mais demain, nous aiderons grandement toutes ces personnes à accéder facilement à ces zones d'emploi. Je pense que c'est très important.

Vous aviez également émis votre crainte par rapport au terme de terrains mutables. J'entends bien votre crainte et cela rejoint un peu la crainte qui avait été donnée par Monsieur tout à l'heure sur la spéculation foncière le fait que les personnes seront chassées de l'endroit où elles sont aujourd'hui par la spéculation foncière. J'ai envie de vous donner l'exemple du quartier de la grande bibliothèque François Mitterrand. Il y a dix ans, c'était encore une grande friche industrielle et une friche ferroviaire. Aujourd'hui, c'est une zone d'habitat et d'emploi dans laquelle il y a 7 500 logements et 35 % de logement social. Il y a des commerces pour l'emploi, ainsi que de grandes sociétés qui s'y sont installées. Je crois que c'est un modèle pour nous. Les terrains mutables sont des endroits où nous allons aussi construire des logements et des logements sociaux, si les maires en veulent. D'ailleurs, je crois que c'est une grande crainte d'un certain élu du Val-de-Marne qui ne veut pas de gare, parce qu'il a la crainte qu'on y construise du logement social, notamment. Vous voyez que ce n'est pas si simple.

Paul CARRIOT : Beaucoup de questions là encore. Merci Madame.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : Voulez-vous peut-être rajouter un petit mot ? L'heure tourne. Pardonnez-moi de rappeler nos contraintes horaires, mais il y a encore beaucoup de questions. Je vous donne la parole et après, je la repasse à la salle.

Cyrille TRICOT : Je voulais apporter une précision que la question des aménagements autour des gares et dans les zones qui sont directement connectées par exemple à la ligne rouge que nous voyons à l'écran. Il s'agit de projets qui ne sont pas inventés, plaqués par la puissance publique, l'État. Il s'agit de projets qui viennent des collectivités locales, des acteurs locaux, les élus, les maires en premier plan. Je pense aux Ardoines, à Vitry. Évidemment le maire de Vitry, par exemple, a un projet gigantesque qui doit se dessiner d'ici dix ou quinze ans dans le secteur des Ardoines, vraiment très proche d'Alfortville. Ce projet ne peut pas être envisagé sans l'aval du maire de Vitry. C'est la même chose à Villejuif. Nous avons autour de l'IGR un projet qui se dessinera dans les dix ou quinze ans, qui est vraiment très important. Il n'est pas forcément connu des habitants d'Alfortville, parce que cela peut

paraître un peu loin, mais cela va vraiment profondément modifier les territoires du Val-de-Marne. Nous pouvons ainsi faire la liste d'un certain nombre de projets que le métro automatique permettra de rendre viables. Si nous ne faisons pas ce métro aujourd'hui, les projets des Ardoines, les projets de Villejuif IGR, de Champigny et tant d'autres, ont peu de chance de se réaliser. Cela veut dire une difficulté à construire du logement, tout type de logement, à créer de l'activité, donc des emplois, à créer des équipements, que ce soit des universités, etc. Toutes ces possibilités viennent quand même beaucoup de l'arrivée du métro automatique.

Claire-Hélène COUX : Est-ce que je peux ajouter un petit mot ?

Paul CARRIOT : Un tout petit mot.

Claire-Hélène COUX : C'est juste pour illustrer le propos de mon collègue sur Champigny. Je vous donne l'exemple d'un projet qui est déjà prévu, à la fois par le Conseil général et la ville de Champigny, la ville de Villiers. Notre projet va le faciliter et lui permettre de sortir. Vous voyez la ligne rouge qui est projetée dans le métro du Grand Paris. Après Champigny Centre, nous avions au départ prévu une gare à Villiers pour faire la connexion avec le RER E. À proximité, il y a cette espèce de pastille jaune que nous avons mise, qui représente 100 Hectares de terrain, qui sont délaissés. Autrefois, une autoroute était prévue à Champigny, l'A 87 je crois. Les terrains ont été laissés vacants. L'autoroute est abandonnée. Donc, le Conseil général et les villes avoisinantes ont prévu un grand projet avec des milliers de logements et des milliers d'emplois. Quand les maires ont vu que nous allions implanter une gare à Villiers, les trois maires de Brie-sur-Marne, de Champigny-sur-Marne, de Villiers-sur-Marne, nous ont demandé, lors du débat public qui a eu lieu le 10 novembre à Champigny, de déplacer la gare pour la mettre toujours en connexion avec la E, mais sur ce grand terrain, sur cette grande friche disponible pour la construction, pour aider à *booster* ce projet pour qu'il se réalise plus facilement.

Ce n'est pas la Société du Grand Paris qui impose. Nous aidons aussi les projets à sortir de terre.

Paul CARRIOT : D'accord. Nous allons continuer les questions. J'ai promis 20 secondes à Monsieur KRAKOVITCH. Pouvez-vous tenir en 20 secondes ?

Alain KRAKOVITCH : Je voulais juste revenir sur ce que disait Madame. Je partage évidemment le fait que le métro Grand Paris permettra d'alléger dans une certaine mesure un certain nombre de RER. Elle a cité tout à l'heure sans son propos introductif le B et le A, parce que nous voyons bien qu'en termes de tracé, il y a effectivement des points de correspondance. Sur le D, puisque nous sommes à Alfortville, ce sont tout de même deux structures très orthogonales. Là, l'effet mécanique de report sera évidemment beaucoup plus faible. Je voudrais juste insister sur le fait que, chaque fois que je rencontre un élu, il me parle des projets de logement qu'il y aura et qui sont à l'image de ce que vous décrivez d'ailleurs ailleurs sur la ligne. Énormément de projets se feront sur le RER D et amèneront encore plus de monde. Ils rendent encore plus nécessaires les investissements très rapides

sur le RER D, parce que – je suis désolé de vous le dire – si nous ne faisons rien, la situation ne s'améliorera pas, mais se dégradera.

Paul CARRIOT : Très bien, merci.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : Nous enchaînons sur les questions. Tout d'abord la parole à ce Monsieur. Ensuite, il y a deux questions en haut dans la salle. Ensuite, je passerai la parole à Monsieur ROUQUET, Maire d'Alfortville, qui a eu l'élégance de laisser les concitoyens s'exprimer. Je reprendrai une dernière question. J'ai vu des mains se lever. Monsieur, j'ai tout à fait vu votre signe. Vous avez déjà pris la parole. Dans la mesure du temps qu'il nous restera, je vous la redonnerai. Mais il est important que chacun puisse s'exprimer. Cela fait partie de nos règles. Le temps tourne, nous n'avons plus que 30 minutes. Et également une question écrite. Monsieur, s'il vous plaît, les deux questions et ensuite Monsieur le Maire.

Michel PIFAUT, Président associations locales (Rocade) : Michel PIFAUT, représentant de trois associations d'usagers dont une dans le Val-de-Marne. D'abord, je ne peux que m'associer à ce que toutes les personnes ont dit à propos du fonctionnement actuel de toutes les lignes, que ce soit la ligne D, la ligne A, la ligne E qui est celle qui fonctionne le moins mal. Mais lorsqu'il y aura les travaux à la Défense, il y aura certainement des perturbations. Les bus, n'en parlons pas ! Il est urgent d'améliorer l'existant. Or, le Conseil général a prévu un plan d'urgence de 17 milliards pour améliorer, dont notamment le milliard du RER D. Un schéma directeur du RER D existe depuis des années et des années. Du matériel roulant, les petits gris vont disparaître. Tout cela est très bien.

Mais depuis le début des CPDP, c'est la valse des milliards. Je voudrais simplement rappeler qu'avant-hier, Monsieur RAFFARIN, un ancien ministre, a déclaré à France 5 que la France était au bord de la faillite et que les milliards destinés au Grand Paris n'étaient pas urgents. D'autre part, Monsieur FILLON a déclaré cet après-midi qu'il allait y avoir un plan drastique d'austérité, par conséquent, si la France voulait garder ses notes, ses fameux trois A, la France et toutes les collectivités locales d'ailleurs. Je ne parlerai pas de la Grèce ni de l'Irlande, mais je dirais simplement à qui le tour ? Tout cela est idyllique.

Paul CARRIOT : Quelle est votre question, s'il vous plaît, Monsieur ?

Michel PIFAUT : Nous avons produit un cahier d'acteurs. Le numéro 5 du 5 octobre. Nous demandons la mise en valeur de l'existant. Nous avons parlé de la troisième voie des architectes. Nous demandons à la CNDP de bien vouloir organiser un débat public sur les solutions alternatives.

Paul CARRIOT : Très bien. Comme vous l'avez bien compris, nous ne sommes pas à la CNDP. Nous sommes à la CPDP. Nous transmettrons votre demande à la CNDP, à qui de droit, pour que cette question soit soulevée et débattue.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : Est-ce que le maître d'ouvrage souhaite enchaîner et répondre ? Ou est-ce que je prends une question supplémentaire à laquelle vous répondrez d'affilée ?

Monsieur, vous attendez la parole depuis assez longtemps. Ensuite, la parole redescendra. Et enfin, monsieur le maire qui a eu la patience et l'élégance d'attendre.

Roland NZINGOULA, Habitant d'Alfortville : Bonsoir Mesdames et Messieurs. Roland, j'habite à Alfortville. Ma question s'inscrira dans un cadre de démocratie. Vous avez parlé tout à l'heure du contrat de développement territorial qui, lui-même, permettra l'aménagement des zones autour des gares, avec la possibilité pour l'État d'avoir un droit de préemption. Je pense que cette façon de faire porte tout de même atteinte au pouvoir des maires en matière d'urbanisme. Comment pouvez-vous m'expliquer cela ? En même temps, il me semble que cela porte atteinte au principe de la décentralisation. Merci.

Paul CARRIOT : Les CDT sont-ils, oui ou non, une atteinte au droit des Maires ? Monsieur BENSE, voilà une question.

Didier BENSE : Il me semble que c'est tout le contraire pour une fois. C'est à la libre disposition des signataires, premièrement. Deuxièmement, le contrat peut désigner l'aménageur de son choix. Nous savons très bien que beaucoup de collectivités, beaucoup de communes ont des établissements d'aménagement. C'est donc vers eux que l'on se tournera pour réaliser ces aménagements et pas vers l'État ou vers la Société du Grand Paris. Nous pouvons aussi désigner la Société du Grand Paris – c'est une possibilité de la loi. La Société du Grand Paris peut être, dans certains cas, aménageur si elle est désignée dans le contrat de développement territorial. Les droits de préemption iront là où nous décidons qu'ils vont.

Paul CARRIOT : Est-ce que la réponse vous satisfait, Monsieur ? Très bien. Question suivante ?

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : Monsieur le Maire, vous avez enfin la parole. Nous vous remercions pour votre patience.

René ROUQUET : Il n'y a pas à me remercier. Juste un mot pour peut-être clarifier deux ou trois choses. La première chose est qu'il faut, dans un dossier comme cela, essayer de concilier l'intérêt général d'une région, d'un département, avec la réflexion d'Orbival, et notre situation locale d'Alfortvillais et de Maisonnais. Je crois que ce qui est primordial et important, c'est que la connexion se fasse bien avec ce parcours, avec notre Ligne D du RER. Que ce soit à un endroit ou à un autre, à la limite, je dirais que nous aurions pu en parler et faire un autre choix. Mais aujourd'hui, je crois qu'il ne faut absolument pas revenir sur le choix du Vert de Maisons, parce que si nous revenions sur ce choix, nous réengagerions une discussion avec Vitry, avec le problème des Ardoines, avec la ville préfecture et le choix de la ville préfecture. Tout à l'heure, nous disions que c'était le choix du Maire. C'est le choix de la ville de Créteil, parce que nous voyons le nombre de voyageurs qui vont à ces endroits là et

la primauté de ces choix. Je crois qu'aujourd'hui, il faut éviter de revenir sur ce choix, parce que cela ne pourrait que retarder nos décisions. C'est bien le problème numéro 1, il ne faut pas l'oublier. C'est comme quand nous habitons dans n'importe quel endroit de Paris, pour aller dans un autre, nous changeons, nous avons des connexions et nous circulons un peu comme nous voulons. La connexion du Vert de Maisons est capitale pour remonter sur Paris avec le RER et pour aller dans toutes les connexions que nous avons vues jusqu'à maintenant.

Sur l'histoire de l'aménagement et des 400 mètres, je suis très tranquille, parce que les maires et conseillers municipaux sont élus au suffrage universel et quand il y a des problèmes d'aménagement, cela ne peut pas ne pas passer par eux. Peut-être que dans un endroit ici ou là, où le Maire ne serait pas dynamique, où le conseil municipal traînerait des pieds, peut-être pourrions-nous un peu inciter les choses. Mais je vois que dans la réflexion que nous avons par exemple eue avec Seine-Amont, avec le secteur OIN, tout cet argent qui est arrivé sur ce secteur, les Ardoines sont le fruit d'une réflexion des 7 Maires qui sont dans Seine-Amont et qui ont décidé que sur leur territoire, les Ardoines étaient un pôle stratégique. À partir du moment où le Maire d'Alfortville, le Maire d'Ivry, le Maire d'Orly ont décidé que les Ardoines étaient la priorité, nous décidons des Ardoines. Le problème des 400 mètres aux Ardoines ne se pose plus. Ce sont les maires du secteur qui ont décidé de l'aménagement des Ardoines, en discussion avec l'État bien sûr, avec de nombreux intervenants et composantes. Mais le débat s'est fait ainsi. Je ne crois pas qu'il y ait grand-chose à craindre.

Et en ce qui concerne Maisons-Alfort et Alfortville, que ce soit l'une ou l'autre gare, ce sont déjà des zones très urbanisées. Cela veut dire qu'à partir du moment où il y aurait un projet et où les Maires traîneraient un peu des pieds, il faudrait forcément qu'il y ait une consultation. Il faudrait engager les riverains, interroger les habitants. Et après, il y a tous les systèmes. À Alfortville, quand nous avons voulu faire, sur l'autre quai de Vitry, une usine d'incinération, nous avons fait un référendum populaire alors que les préfets et tout le monde avaient décidé pratiquement que nous allions poser l'usine là. Nous avons même commandé les fours à l'époque. Tout cela a été annulé parce que, de toute façon, le conseil municipal et les habitants se sont prononcés contre ce projet. Alors que ce n'était même pas dans notre propre commune, mais dans la commune d'en face.

Je suis très rassuré par rapport à tout cela. Le Grand Paris, à un moment ou à un autre, si tout cela va au bout bien entendu, jouera un rôle d'incitation, mais la décision restera aux élus et à travers leur population, parce que tous les six ans les élus vont devant les électeurs. Et si les électeurs ne sont pas contents, ils renvoient les élus chez eux et en changent pour un autre projet. Je crois donc qu'il faut être rassuré. Je le dis surtout pour vous parce que j'ai senti une inquiétude, qu'il ne faut pas vraiment avoir.

Par rapport à l'arrêt de Vert de Maisons, j'implore tout le monde : ne revenons pas là-dessus, parce que cela ne pourrait que retarder notre secteur et l'important est bien que nous soyons connectés.

Applaudissements

Paul CARRIOT : Merci Monsieur le Député-maire. Votre témoignage est donc très éclairant. Il vient de quelqu'un qui a de l'expérience. En tout cas, nous l'avons ressenti à travers vos propos. Sans doute, d'autres questions renforceront peut-être votre point de vue.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : Nous regroupons les dernières questions de la salle. Que les bras se lèvent pour que nous puissions vous identifier. Mademoiselle, Monsieur au milieu, là et là-haut. Nous allons enchaîner quatre questions en faisant travailler un peu en urgence le maître d'ouvrage et en l'obligeant à prendre des notes, mais je pense que pour l'efficacité des réponses et le temps de parole, cette solution est favorable.

Daniel SIMON, Habitant d'Ivry : Bonjour. J'avais une remarque à faire concernant le projet. 155 kilomètres et 40 gares, cela fait une gare tous les 4 kilomètres au moins et une vitesse moyenne de 65 km/h. Nous sommes donc sur un projet dont je conteste un peu l'appellation de métro. Nous ne sommes plus dans un problème de métro, mais dans un problème de RER super express. Nous ne sommes pas dans le cadre d'un métro de proximité. D'autre part, nous desservirons principalement les aéroports, des zones avec beaucoup d'aménagements, de bureaux aux alentours des gares qui seront principalement des gares déjà existantes, mais qui seront des gares en connexion. Il y a très peu de nouvelles gares. Voilà ce que je voulais préciser.

Paul CARRIOT : Très bien. Voilà une première question. Nous continuons la série.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : Vous passez la parole au centre, au Monsieur avec un pull beige, qui lève la main. Nous enchaînons les questions pour plus de clarté.

Patrice DE RASILLY, Architecte à Alfortville : Bonsoir. Je voudrais revenir sur l'intervention du Député-maire de Maisons-Alfort qui a exprimé beaucoup d'inquiétudes et posé beaucoup de questions en début de séance. Peu de questions ont reçu leur réponse. J'en reprendrai simplement une seule : c'est l'implantation de la gare d'interconnexion. On nous dit partout Vert de Maisons, et en même temps, Monsieur KRAKOVITCH nous a fortement bien expliqué que la gare de Maisons-Alfort, Alfortville actuelle était saturée, dangereuse. Il aurait pu ajouter obsolète, impraticable aux handicapés, etc. Elle est dans un état de quasi-abandon. Il faut le reconnaître. Je crois que tout le monde peut le reconnaître ici. Il nous a un peu évoqué à un moment le fait de transférer cette gare vers le Sud, dans ce qu'il a appelé la zone de Fret. Mais quand nous voyons les distances actuelles qu'il y a entre la gare actuelle de Vert de Maisons et celle de Maisons-Alfort, Alfortville, nous nous demandons comment une troisième gare pourrait arriver entre les deux.

Ma question est extrêmement simple : est-ce que cette future gare n'est pas tout simplement l'interconnexion avec le D et la suppression complète des deux gares actuelles de Vert de Maisons et de Maisons-Alfort, Alfortville.

Paul CARRIOT : OK. Voilà une question très claire. Nous avons bien noté et la gardons en mémoire. Une question suivante ?

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : Madame, vous avez déjà parlé. Il me semble qu'il y avait une autre question là-haut.

Nordine TERRANTI, Association Socialidaire : Bonsoir. Je suis habitant d'Alfortville et usager. Je voulais juste poser la question par rapport au financement. Le responsable de la SNCF nous dit aujourd'hui qu'il lui manque un milliard dans le secteur. C'est tout de même une entreprise qui a plus d'un siècle et qui a déjà des millions d'usagers. Une entreprise qui a un siècle et des millions d'usagers arrivent à saturation. Vous nous faites un projet qui est magnifique, qui porte beaucoup d'espérances, dans une période très tendue, avec un financement qui démarrera parce que l'État va le soutenir un peu, qui pèse sur *a minima* 23 milliards sur vingt ans au plus court, quand tout sera bien réalisé. Dans vingt ans, est-ce qu'il ne vous manquera pas des financements ? Et qui le soutiendra, puisqu'aujourd'hui la SNCF, pour rénover juste une gare où il n'y a même pas un point pour s'abriter – je parle du Vert de Maisons, où l'hiver nous sommes regroupés autour d'une résistance électrique – je m'inquiète. J'espère que le projet a une dimension vraiment porteuse pour toute une région et pour tous les habitants d'Île-de-France, mais aujourd'hui quand j'entends la SNCF dire qu'il lui manque un petit milliard, je me pose la question sur la pérennité du financement. Et qui derrière fait la promesse, aujourd'hui surtout ?

Paul CARRIOT : Nous avons bien entendu votre question.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : Y a-t-il d'autres questions de personnes qui ne seraient pas intervenues ? Monsieur. Ensuite, nous passerons la parole au maître d'ouvrage pour qu'il réponde à l'ensemble des questions posées.

Yves-Marie BRAULT, Habitant d'Alfortville : Bonjour. Un monsieur a fait remarquer qu'il y avait des gares environ tous les trois ou quatre kilomètres. Je voulais savoir s'il avait été évoqué la possibilité qu'il y ait des gares de manière plus dense, peut-être tous les kilomètres, dans lesquelles tous les trains ne s'arrêteraient pas. C'est une solution qui existe dans le métro de New York. Donc, techniquement cela fonctionne, cela peut se faire. Je voulais savoir si cela avait été fait, parce que cela multiplierait le trafic passager et donc la rentabilité de la ligne.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : Mademoiselle, s'il vous plaît, passez la parole à ce Monsieur. Ce sera la dernière question de la salle. Après, le maître d'ouvrage répondra à l'ensemble de ces questions. Et j'évoquerai la question écrite qui a été déposée. Merci.

Éric BOUDIN, habitant d'Alfortville : Merci. Depuis tout à l'heure, nous n'entendons que du projet dans le futur bien sûr. Nous n'avons toujours pas eu la réponse par rapport à ce qu'il se passe à l'heure actuelle, aussi bien sur le fait d'avoir la surcharge, que le mauvais entretien au niveau des voies qui sont faites actuellement, comme nous avons justement entendu Madame tout à l'heure, avec le problème des feuilles. Dans peu de temps, nous

aurons le gel. En été, c'est la dilatation des rails. Nous pouvons avoir cela depuis longtemps. Comme toute restructuration, il me semble qu'il y a beaucoup de choses à voir.

Par contre, je m'inquiète aussi en étant sur la région. En même temps, pour le financement, il y a beaucoup de questions qui peuvent inquiéter. Pour le financement, ne tomberons-nous pas non plus dans un deuxième A5, par exemple ? L'A5 était prévu pour désengorger l'autoroute A6. Nous avons parlé de coût avec une augmentation un peu plus forte. Cela m'inquiète parce que nous nous en apercevons que quand un coût est surchargé, les personnes ne le prennent pas. L'autoroute A5 est un peu un fiasco. En période de départs en vacances, sur l'autoroute A5, cela roule tranquillement. Dans votre projet, est-ce qu'il n'en sera pas de même ?

Paul CARRIOT : Merci. J'ai noté cinq questions.

- Ce métro n'est-il pas un RER super express et est-ce bien adapté au problème ?
- Une deuxième question sur l'implantation des gares, notamment celle de Vert de Maisons.
- La troisième concerne la SNCF et l'implantation et le dimensionnement.
- La quatrième porte sur la rentabilité.
- Et enfin, une inquiétude du syndrome de l'A5. Votre crainte est qu'il y ait des surcoûts.

Didier BENSE : Je crois qu'une première question a plané sur toute la soirée : celle de l'état actuel des installations et sur le fait que nous n'apporterions pas de réponse. Ce n'est pas à la Société du Grand Paris d'apporter ces réponses-là, puisque nous ne sommes pas gestionnaires des réseaux de transport en commun de l'Île-de-France. L'objet de la Société Île-de-France est le métro Grand Paris. Cela dit, les personnes ne sont pas laissées à leur triste sort. Je rappelle – cela a été précisé dans certaines interventions – qu'il existe un objet, qui s'appelle le plan de mobilisation de la région. Ce plan de mobilisation, avant que nous entamions ces débats publics, l'an dernier, a été voté à l'unanimité par tous vos représentants au Conseil régional. Il fait 18,95 milliards. Il comprend notamment quelques grands projets comme Éole et Arc Express. Mais il comprend aussi le financement de l'accessibilité, de la modernisation des RER et le renouvellement d'un certain nombre de matériels roulants sur les réseaux régionaux.

Depuis le début de ce débat, certaines personnes sont entrées dans ce débat en disant : « Il y a 23 milliards qui traînent. Nous pourrions accélérer notre projet ». Je crois qu'il faut faire attention aux raisonnements un peu simplistes. Les 23 milliards sont d'abord fléchés sur la Société du Grand Paris pour un objet précis désigné par la loi. Deuxièmement, ils sont quand même très largement constitués de dettes. Si la région veut s'endetter pour accélérer un projet de modernisation, on nous a expliqué qu'elle pouvait le faire, mais qu'elle se réservait

la possibilité de le faire sur le projet Arc Express. Les choix à faire ne sont pas à faire par nous, mais par les personnalités à charge.

Je ne suis pas en train de dire qu'il ne faut pas moderniser les installations existantes. Je dis qu'il faut, en même temps, penser à l'étape d'après. Vous le voyez bien dans vos interventions, nous sommes dans une boule qui, plus nous la poussons, plus elle avance. Le vieillissement des infrastructures actuelles est un phénomène incontournable. Il faut faire les choix, il faut intervenir. Il faut que le gestionnaire de ces infrastructures se concentre là-dessus. Nous parlions du milliard de la SNCF. Je ne crois pas que ce soit un milliard de la SNCF. C'est un milliard que la SNCF souhaiterait voir les collectivités engager pour moderniser les installations.

Je crois qu'il faut prendre garde à ce type de raisonnement, parce que très clairement les personnes ont cette idée. Il faut à la fois traiter les installations qui existent et les compléter par des sites propres. Il y a tout un programme dans le plan de mobilisation. Ce n'est pas à nous de dire si ce sont les bons projets ou pas. Mais il faut aussi impérativement prendre un coup d'avance parce que sinon, en 2025, quand nous aurons fini le plan de mobilisation, nous serons à peu près aussi mécontents que cela, à la différence que nous serons beaucoup plus nombreux à être mécontents comme cela a été dit, puisque le trafic continuera à augmenter et à solliciter fortement les lignes existantes. La solution est de reconfigurer ces réseaux en intervenant massivement, en faisant des déplacements banlieue – banlieue, qui n'empruntent pas de ligne radiale, qui les soulagent un peu et qui proposent des alternatives et fiabilisent le transport. Le transport quotidien est bien l'objet du Grand Paris.

Paul CARRIOT : D'accord. Alors, la gare de Vert de Maisons ?

Didier BENSE : Attendez. L'appellation métro RER. Je n'ai pas de pudeur. Métro renvoie à quelque chose qui est dans une structure d'exploitation simple et lisible, qui va d'un terminus A à un terminus B, en étant omnibus. Et c'est un peu ce que nous voulons faire. Cela rejoint aussi une intervention sur la question : est-ce que nous ne pourrions pas avoir des directs et des omnibus comme à New York ? À New York, pour ceux qui connaissent, assez souvent cela se fait parce qu'il y a quatre voies. Cela renvoie quelque part à des fréquences d'exploitation qui ne seraient pas trop intenses et donc, nous pourrions avoir des directs qui ne rattrapent pas les omnibus parce que ceux-ci sont 5 ou 6 minutes devant. Typiquement, c'est ce qu'il se passe sur la Ligne B : des trains partent de tout au bout, Saint-Rémy-Lès-Chevreuse et ne marquent pas tous les arrêts, parce que sinon nous mettrions 1 heure 30 ou 2 heures pour aller au centre de Paris. Ceci est possible parce que les fréquences ne sont pas trop intenses. Mais dans un projet comme le métro Grand Paris, nous sommes sur des fréquences inférieures à 2 minutes. C'est difficilement envisageable d'avoir des trains qui se doubleraient, puisque finalement les directs doubleraient les omnibus, sans avoir des infrastructures complémentaires.

Néanmoins, la question est posée. Cela peut être utilisé ici ou là si effectivement nous pensions que c'était intéressant de le faire. Il y a un coût derrière, puisque c'est de l'infrastructure un peu plus puissante à développer.

Sur les gares, je te laisse compléter.

Claire-Hélène COUX : Juste un petit complément. Sur la gare de Vert de Maisons, nous laisserons Monsieur répondre. Dans notre projet, nous avons fait passer la ligne rouge par Vert de Maisons parce que c'était les gares que nous connaissions. Nous avons mis sur la table les gares connues à ce jour. Si demain, la carte des gares devait changer, il faudrait peut-être que nous revoyions notre projet.

Sur les autres sujets, nous avons parlé également de la distance entre les gares. Monsieur parlait de 4 kilomètres entre les gares en moyenne. En fait, le métro Grand Paris s'adapte au territoire qu'il traverse. Sur la ligne rouge qui traverse des territoires très denses, la distance entre deux gares est plus faible que 2 kilomètres. Nous arrivons à beaucoup plus dans des zones qui sont encore à développer. Sur le Val-de-Marne, nous avons par exemple 900 mètres entre deux gares à certains endroits (Arcueil-Cachan, Bagneux). À d'autres endroits, c'est 2 kilomètres en moyenne, comme Orbival l'avait préconisé.

Pourquoi n'en mettons-nous pas plus ? Il faut savoir que chaque fois que nous mettons plus de gares, cela coûte encore au projet qui est déjà important. Puis, c'est une question de vitesse. Quand nous avons construit le métro en 1900, à l'époque nous faisons du 20 km/h. Quand nous avons construit le RER dans les années 60, nous sommes passés à 40 km/h. Aujourd'hui, nous arrivons à la troisième génération d'investissement pour l'Île-de-France et ce sera du 60 km/h, parce que nous savons le faire dans des conditions de sécurité pour les voyageurs, avec une fréquence assez forte. Donc, il faut faire un compromis entre s'arrêter tout près des personnes, faire de la grande proximité et la vitesse qui importe pour les personnes, parce qu'il faut aussi que les personnes quittent la voiture pour aller vers les transports en commun, et pour cela il faut que les transports en commun soient concurrentiels du point de vue du temps, notamment dans les distances domicile – travail.

Paul CARRIOT : Très bien, merci. Nous allons essayer d'aller un peu plus vite sur les deux ou trois questions qui restent, car nous avons encore une question écrite avant de terminer. Est-ce qu'il vous est possible d'être encore plus rapide ?

Claire-Hélène COUX : Que se passera-t-il dans 20 ans ? Je voulais souligner que le projet du Grand Paris est un projet pour les 50 ans à venir. C'est très important. Nous ne l'avons peut-être pas encore assez dit dans notre exposé. Nos gares sont conçues, elles ont 500 mètres de long. Nos trains ont 8 voitures. Le réseau du Grand Paris permettra de transporter les voyageurs à l'ouverture en 2023, mais également 30 ans plus tard. Nous avons suffisamment de place. Les trains sont suffisamment longs. Les gares sont bien conçues pour pouvoir s'adapter aux 50 ans à venir. C'était un point important qu'il fallait préciser.

Paul CARRIOT : Très bien. C'est noté. Nous continuons et terminons par deux autres questions. Je ne sais pas si nous avons tout abordé des cinq questions.

Claire-Hélène COUX : Si, je pense.

Paul CARRIOT : Très rapidement.

Alain KRAKOVITCH : C'est juste pour répondre à deux questions qui ont été posées. Une petite précision sur ce qui a été dit à propos du plan de mobilisation de la région Île-de-France. Je veux juste être très clair. Dans les 16 ou 17 milliards qui sont évoqués dans ce plan et que vous évoquiez tout à l'heure, 120 millions sont prévus pour le RER D. Seulement 120 millions. Pas 1 milliard. Évidemment, ce sont déjà des sommes colossales. Je m'en rends bien compte. Nous améliorerons un peu la situation, en particulier dans le Nord, mais globalement nous n'atteindrons pas du tout le niveau de satisfaction que vous exigez et que vous avez raison de demander. Pour cela, nous avons besoin de passer aux étapes suivantes du schéma directeur de la Ligne D. Et le milliard qui correspond à ces étapes suivantes n'est pas du tout dans le plan de mobilisation.

Le deuxième point porte sur les gares. Je veux rassurer Monsieur le Député. Mon intention n'est pas du tout de remettre en cause ce qui fait aujourd'hui consensus. Le projet que nous évoquons – et nous ne remettons pas en cause l'idée à la fois des Ardoines et de Créteil l'Échat – est un projet tout à fait compatible avec cela, qui consiste juste à dire que la gare de Maisons-Alfort est totalement obsolète et que nous avons la possibilité de faire, à la place de cette gare, un véritable pôle intermodal, qui serait en plus à notre sens plus efficace avec les transports de surface et qui serait tout à fait compatible, encore une fois, avec les options qui ont été prises de Créteil l'Échat et des Ardoines. Notre idée n'est pas du tout de revenir en cause sur ce qui fait aujourd'hui consensus.

Paul CARRIOT : OK.

(Intervention hors micro)

Alain KRAKOVITCH : Encore une fois, ce n'est pas à nous de décider. C'est une décision que nous devons avoir avec les élus. Il nous semble que le pôle intermodal doit être plus proche de la gare de Maisons-Alfort aujourd'hui, tel que nous le voyons dans la position que nous pouvons avoir.

(Intervention hors micro)

Paul CARRIOT : Monsieur, le micro s'il vous plaît.

Roger TISSEYRE, Premier adjoint au Maire d'Alfortville : Je dis que j'étais administrateur au STIF il y a 15 ans. Nous proposons déjà, à cette époque, la gare du Val Pompadour. Elle sera ouverte en 2013 ou 2014, c'est-à-dire quasiment 20 ans après. Vous voyez que Monsieur le Maire a tout à fait raison de dire que, si c'est une autre option que la gare du Vert de

Maisons, nous allons plomber le projet d'Arc Express ou du Grand Paris d'une vingtaine d'années.

Applaudissements

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : Une question écrite de la salle qui a été rédigée par Mademoiselle SLAVOV et qui est relative non pas aux gares que nous avons évoquées ce soir, mais à d'autres gares. Je lis donc la question : « La ligne rouge traverse la ligne A du RER sans y proposer d'interconnexions. Pourquoi ne pas prévoir d'arrêts à Saint-Maur Créteil ou Champigny, RER A ? Cela est préjudiciable à beaucoup d'habitants du Val-de-Marne qui travaillent sur la tranche Sud du RER A (prévu dans le projet d'Orbival) ?

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : Je demande au maître d'ouvrage de bien vouloir s'exprimer sur cette question écrite. Merci.

Didier BENSE : Simplement, hier, nous étions en réunion à Massy. On m'a remis solennellement le courrier de Monsieur HUCHON dans lequel il a annexé le plan de mobilisation. Je lis « RER D : 500 millions d'euros ». Donc, cela doit être vrai. Ou alors Monsieur HUCHON a donné des informations inexactes au Premier ministre. Il y a des petits problèmes de chiffres, mais nous avons compris que c'était plutôt 1 milliard, dont seulement 500 millions qui seraient financés. Il ne faut pas confondre le plan de mobilisation et le contrat de plan État région qui est une première tranche, une première mise en œuvre de six ans.

Sur la gare de Saint-Maur, nous pensons sincèrement qu'elle a une utilité sur le plan de l'accessibilité des transports en offrant une interconnexion utile aux personnes qui sont sur la branche de la Ligne A et qui y accèdent dans les stations qui sont au Sud de Saint-Maur. Monsieur le Maire de la ville de Saint-Maur a fait délibérer son conseil l'an dernier pour s'opposer farouchement à l'idée d'avoir une nouvelle gare sur son territoire. Nous avons cherché d'autres possibilités de maillage sur cette Ligne A. Il se trouve que les gares ont de jolis noms : Saint-Maur Créteil, Champigny, etc. Mais en fait, elles sont toutes sur le territoire de Saint-Maur, à l'intérieur de la boucle de la Marne. Nous sommes dans cette situation-là.

Maintenant, les discussions continuent. Effectivement, – cela a été évoqué – le Maire de Saint-Maur a des craintes qui sont un peu les mêmes que certains intervenants ont évoquées ici, c'est-à-dire une intervention malhabile de la puissance publique en matière d'aménagement de son propre territoire. Tout cela doit être discuté. Je pense qu'il faut que nous trouvions un chemin dans l'intérêt de toutes les personnes qui bénéficieraient de cette connexion. Moyennant des discussions qui peuvent se poursuivre, nous sommes prêts à regarder ce sujet.

De son côté, Arc Express a fait une réunion publique à Saint-Maur, puisqu'ils y proposaient une gare. C'est passé difficilement également. Nous sommes tous confrontés à ce problème

de connexion efficace sur cette branche du RER A, avec le positionnement qui est celui que je viens d'évoquer, à savoir que nous essayons tout de même d'aboutir intelligemment au profit de tous les Français.

Paul CARRIOT : Très bien. Merci Monsieur BENSE, ainsi que vos collègues, de toutes ces réponses.

Avant de nous quitter, Michel, veux-tu dire quelques mots ?

Michel ROSTAGNAT : Les 11 coups de 11 heures viennent de sonner. Comme nous n'avons pas la permission de minuit et que nous nous étions donné cet horaire, il nous reste vraiment à vous remercier très chaleureusement d'avoir fait le déplacement, d'avoir participé à ce débat très incarné. Ce n'est pas tous les soirs et à tous les débats – je peux vous le dire par une courte expérience – que nous rentrons ainsi dans le concret. Mais ce soir, nous sommes rentrés et croyez bien que ce que vous nous avez dit, les messages qui sont passés ce soir, seront rapportés, entendus et relatés.

Si le sujet vous intéresse, naturellement il vous appartient de continuer à suivre le débat. Nous avons encore deux mois devant nous, avant de commencer à prendre notre plume, avec un certain nombre de réunions, dont la semaine prochaine à Vitry – Monsieur ROUQUET en a parlé – et la semaine suivante à Villejuif, un peu plus loin. C'est sur la rive d'en face, mais ce n'est pas trop loin. Ainsi qu'une réunion sur le financement le 5 janvier à Paris. Ce sera sans doute une réunion importante aussi.

Il nous reste à vous remercier tous, à remercier Monsieur ROUQUET de nous avoir reçus dans sa commune et à vous souhaiter une bonne fin de soirée.

Applaudissements

Paul CARRIOT : Merci, à bientôt.