

VERBATIM DE LA REUNION PUBLIQUE

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

Réunion organisée et animée par la Commission Particulière du Débat Public

—

24 janvier 2011

Châtillon

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC

Réseau de transport public du Grand Paris :

- Paul CARRIOT, président de séance et membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris
- Joëlle FODOR ESKENAZI, membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris

MAITRISE D'OUVRAGE :

SGP (Société du Grand Paris) :

- Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris
- Isabelle RIVIERE, membre du directoire de la Société du Grand Paris
- Jack ROYER, Société du Grand Paris
- Fabrice POGGI, Société du Grand Paris

La séance est ouverte à 20 h 07 sous la présidence de 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 sur le réseau de transport public du Grand Paris : Mesdames et Messieurs, je vous demande de prendre rang. Je crois que c'est pratiquement fait. J'ai le plaisir de vous accueillir ce soir pour cette 53^e session du débat public sur le Grand Paris. Je dis bien la 53^e session, puisqu'il se terminera le 31 janvier prochain par la 56^e réunion du débat public. Bienvenue à vous toutes et à vous tous, Châtillonnaises, Châtillonnais, Montrougiennes et Montrougiens, je ne me trompe pas aussi. Bien sûr, il y a un certainement d'autres personnes des environs, et bienvenue à toutes et à tous. Nous allons engager ce débat ce soir pendant trois heures, jusqu'à 11 heures à peu près, donc à peu près trois heures pour débattre d'un projet qui vous concerne tous et toutes.

Avant de céder la parole bien sûr à Monsieur le Député-maire qui veut nous faire un mot de bienvenue, je voudrais vous présenter tout d'abord la Commission que je représente ce soir. J'assume la présidence de cette commission particulière ce soir, avec ma collègue, Madame Joëlle FODOR ESKENAZI, avec qui nous allons animer ce débat.

Du côté du maître d'ouvrage, nous avons quatre personnes à notre gauche : Monsieur Marc VERON, qui est le Président du Directoire de la Société du Grand Paris ; Mesdames et Messieurs Isabelle RIVIERE, Jack ROYER et Fabrice POGGI. Tous les quatre vont ce soir présenter, non seulement présenter le projet, répondre à vos questions écrites et orales, et nous ferons part un peu de la façon dont les choses vont s'organiser.

Voilà, avant de laisser la parole à ma collègue Joëlle qui va présenter les règles du débat public, pourquoi ce débat public, comment c'est fait, etc., je cède la parole à Monsieur le Député-maire qui va nous faire un mot de bienvenue. Voilà Monsieur le Député-maire.

Jean-Pierre SCHOSTECK, Député-maire de Châtillon : merci. Je crois qu'en effet, vous avez dit à peu près l'essentiel. Mon propos se limite à souhaite la bienvenue à tout le monde. A vous dire que nous sommes évidemment très intéressés par le débat, par le projet. Nous sommes concernés évidemment par l'amélioration de la station Châtillon-Montrouge qui permettra, je parle sous le contrôle de mes collègues, les Maires de Bagneux et de Montrouge, qui permettra de donner une plus grande cohérence à l'ensemble des problèmes de transport de notre coin de banlieue. C'est très intéressant, je suis très heureux, et je vous félicite d'avoir l'initiative de vous décentraliser et de descendre jusqu'au fond de nos communes, parce que c'est vrai que tout d'abord, c'est une démarche qui n'est pas fréquente. Il faut le souligner. Et par conséquent, vous voyez, l'assistance qui commence à être nourrie montre que vous avez raison de venir, et je vous remercie par avance des explications que vous nous donnerez, qui donnent du sens à ce grand projet, à cette vaste ambition qui a été arrêtée. Donc bienvenue, et bon courage.

Paul CARRIOT : avant de céder la parole à Joëlle, ma collègue, je voudrais saluer la présence d'un nombre de personnes qui nous font l'amitié de venir parmi nous, et l'honneur aussi. D'abord, deux personnes qui représentent la RATP : Bruno DUMONTET qui est Directeur de la ligne 13, et Monsieur David LECOURT qui est Directeur de l'Agence territoriale RATP, qui interviendront probablement au cours du débat si les questions en viennent à parler de cette question de la ligne.

Et puis, également je voudrais saluer deux personnes qui viennent de très loin, qui viennent de Mayotte, qui font partie d'une nouvelle Commission Particulière du Débat Public, à savoir Madame Anziza MOUSTOIFA et Madame Carole DEVELTER, qui assument respectivement la fonction de présidente de cette commission, et de secrétariat général. Bienvenue à vous Mesdames.

Je pense que le moment est venu maintenant de passer aux choses plus concrètes sur l'aspect déroulement du débat, fonctionnement du débat, et comment ça se passe. Vous allez tous savoir dans quelques minutes. Joëlle à toi la parole.

Joëlle FODOR ESKENAZI, membre de la Commission Particulière du Débat Public sur le réseau de transport public du Grand Paris : merci, et bonsoir à tous. Je vais d'abord rapidement broser les règles du jeu du débat public assez rapidement. D'abord, depuis la déclaration de Rio de Janeiro sur les principes de développement durable, la France a pris plusieurs initiatives en matière de concertation par rapport aux décisions qui engagent l'avenir, et en particulier, celles qui impactent l'environnement de manière durable.

Citons tout d'abord la Loi Barnier, du nom de l'ancien ministre de l'environnement, de 1995, qui créa la CNDP, la Commission Nationale du Débat Public, une institution unique au monde, et qui a pour objectif d'instaurer un processus de débat public et démocratique, fondé sur la démocratie participative.

La démocratie c'est, comme vous le savez tous, le principe d'associer les citoyens au débat, et pas seulement les décideurs et les représentants du peuple élus. Tous les citoyens quels qu'ils soient. Participative, tout le monde ici peut donner son avis. La Loi du 3 juin 2010, qui crée la Société du Grand Paris, indique que sont mises au débat les questions suivantes : l'opportunité du projet ; les objectifs ; les caractéristiques. Ce qui offre un champ vaste et large. Que chacun ici s'exprime, la parole est libre. Seules quelques règles s'imposent à tous, comme je le dirai dans quelques instants.

Ensuite, la Convention d'Aarhus, une ville du Danemark, signée le 25 juin 1998 par la France, est fondatrice d'une nouvelle conception de la démocratie participative. Cette convention qui a intégré notre droit par un décret du 12 septembre 2002 s'appelle « Convention sur l'accès à l'information publique ».

Que dit cette convention en particulier à l'article 6 ? *« Lorsqu'un processus décisionnel touchant l'environnement est engagé, le public concerné est informé comme il convient, de manière efficace et en temps voulu, par un avis au public ou individuellement selon le cas au*

début du processus ». Le public est informé, ce fut le cas pour l'organisation de ce débat sur le réseau public de transport du Grand Paris, de tout ce qui lui est nécessaire pour participer au débat : les dates, les lieux de réunion par exemple, le nom de l'autorité qui prend la décision, etc. Tous les documents du maître d'ouvrage ont été mis en ligne sur le site du débat public.

« *Il est prévu des délais raisonnables*, dit encore le paragraphe 3, *pour permettre au public de s'informer* ». Nous avons disposé, en ce qui concerne ce débat sur le Grand Paris, de quatre mois, entre le 30 septembre 2010, c'est-à-dire même le 1^{er} octobre, début du débat, et le 31 janvier 2011, qui clôturera ce débat. Nous aurons tenu alors 55 réunions aux quatre coins de l'Île-de-France.

Il est prévu enfin, le point le plus important du dispositif, que chaque partie prend des dispositions pour que la participation du public commence au début de la procédure, c'est-à-dire lorsque toutes les options et solutions sont encore possibles, et que le public peut exercer une réelle influence. En clair, soumettre au débat un sujet dont la décision n'est pas déjà prise, et où la possibilité de modifier quelque chose au projet est entière. C'est-à-dire que toutes les remarques que vous ferez sont consignées, et seront remises au maître d'ouvrage.

Le dernier point concerne le résultat de la procédure. A la fin de ces mois du débat public, la CPDP fait un compte rendu. Et la CNDP dresse un bilan dans lequel est consigné ce qui a été dit et écrit, lors du débat public sur ce projet, avec la restitution de l'esprit de ce débat. Le maître d'ouvrage disposera alors, après le 31 mars, de deux mois, comme le prévoit la loi du 3 juin 2010, pour faire connaître sa décision et la motiver. Autrement dit, nous saurons ce qu'il en est du projet et des suites données dès le 1^{er} juin.

Enfin, la Loi du 27 février 2002, dite Loi de proximité, qui confirme l'existence de cette CNDP, en élargit les pouvoirs, et lui confère le statut d'autorité administrative indépendante. Ce terme désigne par là une autorité qui ne dépend de personne dans ses décisions, ses choix, et qui ne dépend ni du pouvoir politique, ni de quelques groupes que ce soient, ni non plus du maître d'ouvrage.

La CPDP est aussi indépendante. Elle est libre de ses décisions. Nous sommes une commission souveraine. Et cette indépendance nous permet de recueillir tous les propos et tous les points de vue sans discrimination ni idée préconçue.

L'équivalence : ce principe signifie que chaque citoyen, comme dans notre république, est ici égal de l'autre. Il n'y a pas de préséance entre les participants. Il n'y a pas de citoyen au-dessus des autres. Chacun a la parole en temps égal. Ce qui compte, c'est ce qui est dit. Tout le monde a le droit de s'exprimer, ce qui amène la contrepartie suivante, que je rappellerai tout à l'heure, c'est-à-dire que chaque intervenant ne devrait pas dépasser trois minutes pour que chacun puisse s'exprimer. Cet équilibre, nous y veillerons particulièrement, même si cela ne fait pas toujours plaisir à ceux qui voulaient s'exprimer longtemps.

Transparence aussi, 4^e principe : tout ce qui est écrit et dit dans le cadre de ce débat, qu'il s'agisse des réunions publiques, des questions posées par Internet, tout est consigné dans ce qu'il est contenu d'appeler le « verbatim », et qui retrace fidèlement, presque mot à mot, le propos tenu et échangé, et publié sur notre site dans les 48 heures. Il vous est demandé, tout à l'heure, de vous présenter à chaque question, pour que vous soyez identifiés.

Argumentation. Nous sommes ici pour échanger et pour débattre d'un projet complexe qui comprend de nombreuses facettes, et qui est soumis à votre réflexion. Pour que ce débat soit serein, il faut absolument ne pas se laisser emporter par des propos désobligeants. Il s'agit de réfléchir ensemble sur la base d'arguments. La règle du débat public, c'est argument contre argument, avantage et inconvénient, pour ou contre, oui ou non. Que chacun écoute l'autre, voilà l'esprit du débat public. Nous souhaitons donc ce soir un débat républicain, respectueux des uns des autres, aussi du maître d'ouvrage, qui présente son projet dans la limite du temps imparti.

Nous veillerons à cette tribune à ce que ce débat soit conforme à ce que nous venons d'indiquer. Je passe la parole au maître d'ouvrage pour la présentation de son projet.

Isabelle Rivière, Société du Grand : Monsieur le Député-maire, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs, nous avons le plaisir de vous présenter ce soir le projet de métro Grand Paris. Pour commencer, nous allons vous projeter un film qui va vous donner un premier éclairage sur ce projet d'avenir.

Projection d'un film

Je vais maintenant vous présenter les principales caractéristiques du métro Grand Paris. Puis nous regarderons en détail le tracé des différentes lignes qui le composent, et surtout les bénéfiques que pourront en tirer les Franciliens, et plus particulièrement les Châtillonnais. Enfin, nous ferons un point sur la mise en œuvre du projet, son coût et ses délais de réalisation.

Rappelons qu'aujourd'hui à Paris, 63 % des déplacements se font par les transports en commun. Aussitôt passé le périphérique, ce taux descend à 23 % pour les déplacements internes à la petite couronne, et seulement 10 % en grande couronne. En zone dense, le département des Hauts-de-Seine est bien desservi, et 45 % des déplacements se font en transport en commun. Cependant, pour répondre au défi du département, les infrastructures actuelles ne correspondent plus aux besoins des alto-séquanais.

D'une manière générale, les déplacements en transport en commun, de banlieue à banlieue, sont difficiles, car le réseau de transport d'Île-de-France est en forme d'étoile, avec des RER et des lignes de métro qui convergent vers la capitale, ce qui oblige beaucoup de voyageurs à passer par Paris pour effectuer leurs trajets de banlieue à banlieue. Ce phénomène contribue à la saturation des réseaux existants. Les voyageurs qui empruntent la ligne 13 du métro et le RER B, vivent au quotidien ces difficultés. Il faut savoir que 10 % des utilisateurs du métro sont obligés de passer 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 s'effectuent en voiture, et que l'on trouve dans les Hauts-de-Seine des voiries saturées : l'accès à l'autoroute A6 que vous connaissez bien ; le périphérique ; la RD906 qui traverse Châtillon ; et la RN20.

Nous sommes aujourd'hui confrontés à un défi : répondre à la demande des voyageurs pour aller de banlieue à banlieue. Notre réponse à ce défi, c'est le métro Grand Paris. Nous vous proposons un réseau en rocade de trois lignes automatiques, en souterrain, desservant une quarantaine de gares en correspondance avec le réseau de transport en commun. Ces 155 kilomètres permettent d'une part de répondre aux besoins des Franciliens pour leurs déplacements de banlieue à banlieue, et d'autre part d'assurer une liaison performante entre les aéroports, les gares TGV franciliennes, La Défense, les pôles de recherche et d'enseignement.

Le métro Grand Paris est une réponse globale à ce défi. Les habitants d'Île-de-France emprunteront ce métro pour aller de leurs domiciles à leur travail, pour leurs études, pour leurs loisirs, et aussi pour leurs démarches de la vie quotidienne.

Notre réseau en rocade répond également aux attentes des entreprises, qui ont besoin d'un système de transport fiable, rapide et efficace pour se développer. Nous attendons 2 000 000 de voyages à l'ouverture du métro Grand Paris. Par comparaison, c'est trois fois le trafic du RER A chaque jour.

Voyons maintenant les performances de ce nouveau métro. Le métro Grand Paris est un métro rapide, qui va faire gagner du temps aux Franciliens. 65 km/h de vitesse en moyenne, avec un intervalle entre deux trains de 85 secondes aux heures de pointe, moins d'une minute et demie. Cela équivaut à aller deux fois plus vite que le métro parisien.

Avec des quais de 120 mètres de long, équipés de façades vitrés, des trains de huit voitures pouvant transporter près de 1 000 voyageurs, le métro Grand Paris, métro automatique et souterrain, propose une qualité de service optimale en matière de régularité, souplesse, adaptabilité à la demande, et bien sûr sécurité.

Le métro Grand Paris est accessible aux personnes à besoins spécifiques ; personnes à mobilité réduite ; personnes avec handicap, visuel, auditif ; parents avec poussettes ; ou voyageurs encombrés de valises.

Le métro Grand Paris, c'est aussi de nouvelles gares au service des villes. La gare de demain, c'est un autre type de gare. C'est un espace de vie au service des voyageurs. Le métro Grand Paris est un lieu d'échange avec les autres modes de transport, y compris les modes doux, cheminements piétons et pistes cyclables, dont nous ne parlons jamais. La gare dispose également de connexions avec le réseau de bus, de dépose-minute pour les voitures, de service d'autopartage, de covoiturage, des stations d'autolib, de vélib.

Au service de la ville, la gare de demain, lieu unique, accompagne le développement urbain

dans son nouvel environnement. Nous y trouvons des commerces, des équipements publics au service des habitants, des associations, et travaillant en concertation avec les collectivités locales qui ont des ambitions pour leurs concitoyens. C'est un repère urbain au service du voyageur et de la ville. Le métro Grand Paris, c'est un réseau bouclé, constitué de trois lignes de métro.

Examinons à présent le tracé ligne par ligne. Tout d'abord, la ligne rouge. La ligne rouge, pour les hauts-séquanais, c'est une évidence, une nécessité. C'est une rocade qui répond aux besoins de déplacement banlieue-banlieue. Cette rocade, c'est 60 kilomètres de voie nouvelle. C'est 23 gares, dont 12 dans les Hauts-de-Seine. Cette rocade, c'est 800 000 voyageurs par jour dès la mise en service. La ligne rouge est en correspondance avec quatre lignes de métro en terminus, à savoir la ligne 1, la ligne 4, la ligne 9, la ligne 13 ; deux lignes du réseau Transilien, L et U ; et enfin le tramway Val de Seine T2 et le futur tramway T6 Châtillon-Viroflay. Comme vous pouvez le constater, la ligne rouge, grâce à son maillage, est indispensable pour les déplacements dans les Hauts-de-Seine. Dans le Val-de-Marne, d'Arcueil-Cachan jusqu'à Villiers-sur-Marne, la ligne rouge de rocade reprend l'intégralité du tracé porté par l'Association Orbival. A l'Est, la rocade dessert Chelles, la ville la plus peuplée de Seine-et-Marne, à proximité du bassin d'emplois de Marne-la-Vallée. Toujours plus à l'Est, elle offre une liaison rapide pour accéder au Bourget, et grâce aux correspondances, au bassin d'emplois de la plateforme aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle.

Nous allons voir la ligne bleue maintenant. C'est le prolongement de la ligne 14 au Nord et au Sud. Elle assure une liaison stratégique entre les trois plateformes aéroportuaires de Roissy, le Bourget et Orly ; plusieurs gares TGV, la gare de Roissy, gare de Lyon ; et également les futures gares de Saint-Denis Pleyel et Orly. La ligne bleue facilite les échanges au sein de notre agglomération. Elle conforte également la dimension internationale de la région capitale. Elle a un tronç commun avec la ligne verte entre Saint-Denis Pleyel et la plateforme de Roissy. Sa longueur est de 50 kilomètres, dont 9 kilomètres correspondent à la ligne 14 actuelle. Elle comprend 22 gares, dont 13 gares nouvelles.

Enfin, la ligne verte, avec ses 75 kilomètres et ses 16 gares, permet 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. A l'Ouest, elle constitue une rocade de moyenne couronne, et offre un nouveau maillage avec le RER C à Versailles. Elle irrigue 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 les lignes TGV. La ligne verte contribue enfin à la desserte en transport en commun de la plateforme aéroportuaire d'Orly.

Vous voyez à présent sur cette carte un zoom du métro Grand Paris sur le Sud-Ouest des Hauts-de-Seine avec une implantation d'une gare à Châtillon-Montrouge. La ligne rouge accompagne le développement des territoires de la partie Sud des Hauts-de-Seine, avec des

distances courtes entre les gares, de l'ordre de 2 kilomètres. A noter qu'il subsiste une variante sur ce tracé en rose clair. Cette variante permet de desservir l'Île Seguin. Le tracé de référence en rouge prévoit une gare au Pont de Sèvres en connexion avec le terminus de la ligne 9 du métro, et la gare routière bus du Pont de Sèvres. Lors de la réunion publique à Boulogne Billancourt, le 10 janvier dernier, la préférence s'est portée pour une implantation de gare du métro Grand Paris au métro Pont de Sèvres, avec un lien vers l'Île Seguin.

Regardons à présent les bénéfiques du projet : améliorer les déplacements pour tous. Le métro Grand Paris facilite les déplacements en transport en commun dans des secteurs encore mal desservis aujourd'hui. En parallèle, c'est un ballon d'oxygène pour le réseau existant, car il va alléger la charge sur le réseau ferré. C'est donc plus de confort pour tous les voyageurs. C'est particulièrement vrai pour les Châtillonnais qui, malgré un réseau de transport développé, dessertes départementales, ligne 13, dessertes importantes par le réseau bus, sont en attente d'une meilleure qualité de service, et d'une meilleure régularité des offres de transport en commun.

Avec le métro Grand Paris, nous constatons en moyenne une baisse de trafic de 10 à 15 % sur les lignes en correspondance. 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 supérieure à 15 % pour le tronçon central. Pour la ligne 13, son trafic sera allégé de près de 25 %. Pour le tramway T2, c'est une amélioration des conditions de confort attendue grâce au métro Grand Paris.

Pour ce qui concerne le développement économique et territorial, neuf territoires de développement ont été identifiés. Vous les voyez colorés en ocre sur l'écran. Le métro Grand Paris permettra d'augmenter l'attractivité des bassins d'emploi et de vie du Sud des Hauts-de-Seine, et du quartier d'affaires de La Défense. Ces territoires seront des pôles majeurs pour la création d'emploi au bénéfice de tous les habitants.

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 souterrain sur Châtillon, et déterminer la profondeur du tunnel en tenant compte de la nature du sous-sol.

Rappelons maintenant la place qu'occupent Châtillon et Montrouge dans les Hauts-de-Seine. La Communauté de communes de Châtillon-Montrouge, créée en décembre 2007, est constituée de deux communes du Sud-Ouest des Hauts-de-Seine. La population totale des communes représente près de 80 000 habitants au recensement 2007. Ce territoire est desservi par les terminus des lignes 4 et 13 du métro, les stations Gentilly et Laplace du RER B, et dispose de voies de communication importantes : la RD906, la RN20, le périphérique, et l'accès à l'autoroute A6.

La Communauté de communes s'est dotée des compétences obligatoires suivantes : l'aménagement de l'espace ; et le développement économique. Elle agit également dans les

domaines qui touchent à l'environnement, aux équipements collectifs et au transport. La Communauté de communes Châtillon-Montrouge est à proximité immédiate de la Communauté d'agglomération Sud de Seine à la charnière des territoires de Bagneux, Malakoff, Fontenay-aux-Roses et Clamart. La ville de Châtillon est pour sa part limitrophe des communes de Malakoff et Montrouge au Nord, de Bagneux à l'Est, de Fontenay-aux-Roses au Sud, et de Clamart à l'Ouest.

Grâce à son implantation géographique et la présence de nombreux groupes pharmaceutiques, le secteur de Châtillon-Montrouge est inclus dans la vallée scientifique de la Bièvre. Ce territoire de 18 communes est en interaction avec les pôles existants de Paris, le pôle d'Orly, le pôle de Saclay, le pôle de La Défense. Ce territoire a une identité forte dans le domaine de la santé et des biotechnologies. Des interactions existent depuis longtemps avec les hôpitaux du Sud parisien, par exemple, et puis le pôle de Saclay.

Aujourd'hui, les entreprises sont disséminées sur ce territoire, et sont mal reliées, notamment pour les salariés qui doivent se rendre sur leurs lieux de travail. Le métro Grand Paris améliore la desserte, et permet des rapprochements entre les pôles constitués. Ce sera le cas par exemple entre les hôpitaux de Villejuif, d'Henri Mondor à Créteil, et des entreprises comme SANOFI à Vitry.

La nécessité de se déplacer concerne également de nombreux étudiants présents sur le territoire. Ils sont amenés à se déplacer vers les universités parisiennes, vers l'université Paris Sud à Orsay, vers les universités de Créteil et de Nanterre. Le métro Grand Paris leur sera donc très utile.

Avec près de 47 000 habitants, Montrouge est une ville en pleine mutation qui bénéficie d'un emplacement exceptionnel aux portes de Paris. L'implantation traditionnelle de l'industrie et de l'imprimerie sur la commune de Montrouge a progressivement laissé une large place à l'installation de nombreux sièges sociaux. Ce phénomène conduit aujourd'hui à une tertiarisation des activités. Environ 60 % des sociétés se situent dans le secteur du service, contre 7,8 % des établissements dans le secteur industriel.

Malgré de récents départs d'entreprises importantes, telles que SCHLUMBERGER ou ORANGE, la ville a parallèlement accueilli ALTADIS et CADBURY. Et progressivement le domaine pharmaceutique devient l'une des plus importantes activités, avec l'installation de sièges sociaux de grands laboratoires : SANOFI AVENTIS, PFIZER ou OMEGA PHARMA. Montrouge conserve des productions locales originales, comme les papiers d'Arménie depuis plus d'un siècle, ou encore, et la médicale.

Maintenant Châtillon. Châtillon est une ville de 33 000 habitants qui s'est développée, modernisée, tout en gardant une âme de village. D'après les archives de l'abbaye de Saint-Martin des Champs à Paris, c'est en 1192, sous le règne de Philippe Auguste, qu'apparaît pour la première fois, le nom de Châtillon, *Castillo*, qui veut dire petit château en latin.

Les historiens ignorent toujours où se trouvait le château, peut-être sur les hauteurs de

Châtillon, à l'emplacement du vieux bourg, où était la ferme seigneuriale. Le bourg se développa petit à petit, et au XIV^e siècle, une chapelle y fut construite, dédiée à Saint Eutrope, et des congrégations religieuses s'y installèrent, formant une paroisse.

Tout au long des siècles suivants, la vocation agricole et horticole de Châtillon s'est affirmée. Des champs, des cultures, mais aussi l'exploitations de la pierre des carrières, ont permis à la ville un développement constant. Depuis, la ville s'est développée. De nouveaux quartiers ont vu le jour à la place d'anciennes friches industrielles. De nouvelles grandes entreprises sont venues s'installer sur la commune.

L'emplacement de la gare Châtillon-Montrouge est également un passage obligé, et constitue la porte Nord d'entrée de la ville de la commune de Châtillon. La gare de Châtillon-Montrouge bénéficie également à la commune de Malakoff. Ainsi, cette gare est ouverte sur ces territoires grâce à un réseau de bus dense, qui irrigue Montrouge, Châtillon et Malakoff.

En plus du réseau de bus, deux stations du métro de la ligne 13 permettront aux Malakoffiaux de rejoindre directement le métro Grand Paris. Bien que séparée du métro par le cimetière, la ville de Bagneux bénéficie également de l'attractivité du métro de Châtillon-Montrouge.

Comme vous le voyez à l'écran, le secteur de Châtillon-Montrouge est constitué de voies de communication importantes comme l'avenue de Paris, la RD906, d'un pôle de transport regroupant le terminus de la ligne 13, et une gare routière bus constituée de cinq lignes de bus. La ville de Châtillon a des ambitions pour les Châtillonais. Elle souhaite développer les capacités d'accueil pour les activités et les bureaux, sans exclure la possibilité d'y intégrer des logements, notamment dans le quartier situé le long des emprises SNCF.

Les établissements présents sur Châtillon sont principalement des entreprises de service, pour 71,5 %. 16,2 % sont dans le secteur du commerce, 7,6 dans le domaine de la construction, et 4,6 dans l'industrie. Il y a eu 173 créations d'établissements en 2008, dont 86,7 % dans le secteur tertiaire. Les principaux établissements employeurs sont : Accenture Technology Solutions, OFF NAT études recherches aérospatiale, AXA Assistance, la commune de Châtillon avec 900 salariés, la SNCF, et récemment SIEMENS.

Ainsi, grâce à l'activité liée au réseau de transport, la ville de Châtillon pourra attirer de grandes entreprises, et surtout proposer de l'emploi aux secteurs desservis. L'aménagement du cœur de ville constitue une orientation majeure pour la commune, avec la création d'une véritable dynamique commerciale, et des services avec une remise en service du marché communal, la diversification de l'offre locative par la construction de logements sociaux.

Comme nous l'avons vu, l'objectif du métro Grand Paris est d'apporter des moyens de transport à ces quartiers en plein développement, et donc de proposer l'implantation d'une gare dans le secteur de Châtillon-Montrouge. Au-delà de l'échelle locale, un réseau de transport efficace doit aussi apporter des bénéfices à l'échelle régionale. La ligne rouge s'inscrit dans cette logique.

Le secteur de Châtillon-Montrouge est doté d'un réseau de transport attractif et dense : le terminus de la ligne 13 du métro, 3^e station la plus fréquentée de la ligne, après Saint-Lazare et Mairie de Clichy ; le prolongement de la ligne 4 à la Mairie de Montrouge en 2012 ; l'arrivée de la ligne de tramway T6, Châtillon-Vélizy en 2014, puis à Viroflay en 2015 ; et enfin le prolongement de la ligne 4 sur la commune de Bagneux en 2018.

Le tracé du futur tramway T6 traversera en son milieu le territoire de Châtillon, 3 kilomètres le long de l'actuelle RD906, sur les 14 au total. La ville sera desservie par cinq stations, et le pôle d'échange de Châtillon-Montrouge terminus, situé Rue de l'Avenir, sera en correspondance avec la ligne 13 du métro. Les stations Etienne Desforges, 8 mai 45, Général de Gaulle, et Place de la Division Leclerc seront sur votre territoire. Ce tramway aura une fréquence de quatre minutes aux heures de pointe.

Comme vous pouvez le voir à l'écran, les lignes de transport en commun sont radiales entre Paris et la banlieue. Ces axes, bien que nécessaires, ne répondent plus complètement aux besoins de déplacement dans les Hauts-de-Seine. La société du Grand Paris propose donc de compléter ces lignes par une rocade pour des déplacements banlieue-banlieue. Malgré un réseau de transport très dense, il est difficile de rejoindre les villes voisines en étant attractif par rapport à l'utilisation de la voiture particulière. Les bus doivent emprunter des voiries bondées aux heures de pointe, et couper des axes routiers également très chargés.

Le métro Grand Paris va enfin proposer une alternative à la voiture particulière en proposant un réseau fiable, efficace et rapide, avec des temps d'accès aux communes limitrophes sans aucune mesure avec les temps présents. Un réseau de transport de l'importance du métro Grand Paris répond à des logiques d'habitat, de développement économique, d'emploi et de justice sociale. Une infrastructure de ce niveau ne se décide qu'une fois tous les 50 ou 100 ans.

Votre commune est enfin desservie par 11 lignes de bus qui permettent des déplacements de et de desserte fine des quartiers, en lien avec les communes limitrophes : les lignes 68, que vous connaissez, et 162 ; les lignes 191, 194 et 195 ; les lignes 294, 295, 323, 394 et 388 ; et enfin la ligne 391, ligne récente, qui a accompagné l'arrivée de la DGA sur le territoire de la commune voisine de Bagneux.

On dénombre également les lignes Noctilien N61 et N62. Et enfin un service urbain, Amibus, que vous connaissez, pour desservir très finement les quartiers d'habitat et les relier au cœur des villes. L'arrivée de la gare du métro Grand Paris va permettre une mise en réseau de toute l'agglomération, avec une attention particulière au réseau de bus, qui améliorera la qualité des dessertes bus avec les communes voisines.

Compte tenu de la configuration du territoire, la gare souterraine sera l'occasion de retravailler le maillage et les connexions avec tous les modes de transport présents, de la gare routière au métro et au futur tramway T6. De plus, la ville de Châtillon a adhéré au projet Autolib, réseau de 3 000 voitures en libre-service avec 100 stations en Île-de-France, dont six stations sur sa commune de Châtillon. Le démarrage de ce nouveau service est

prévu pour l'automne 2011. Ainsi, l'arrivée du métro Grand Paris est une opportunité de renforcer, et d'enrichir la complémentarité avec les bus et les autres modes de déplacement.

Examinons à présent les gains de temps de vie pour les Châtillonnais. Sur cette carte, vous voyez la gare de Châtillon-Montrouge en rouge. Le métro Grand Paris est en service. Plus c'est foncé, plus vous gagnez du temps dans vos déplacements en transport en commun. Lorsque vous allez dans une zone en vert foncé, vous gagnez au moins 20 minutes par rapport à aujourd'hui. Si vous l'appliquez au déplacement depuis Châtillon-Montrouge, et pour les Châtillonnais qui transitent pour leur travail, pour leurs loisirs en Île-de-France, cela représente des gains de temps de vie très importants.

Vous voyez apparaître quelques temps d'accès aux différentes gares du métro Grand Paris sur l'ensemble de l'Île-de-France. 75 % des Châtillonnais actifs travaillent en dehors de la commune. Pour ceux qui travaillent sur le département, c'est-à-dire 29 % des Châtillonnais, le métro Grand Paris va leur permettre de gagner des temps de vie très significatifs que vous voyez donc apparaître sur l'écran. Les trajets partant ou arrivant à Châtillon-Montrouge sont ceux qui présentent les plus grands gains de temps de toute la région. Par exemple, le Pont de Sèvres sera à seulement 6 minutes, contre 44 minutes aujourd'hui. Ce sont systématiquement plus de 30 minutes qui seront gagnées pour tous les déplacements dans le Sud des Hauts-de-Seine.

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 et 23 milliards d'euros selon les variantes de tracé, le nombre de gares retenues et la proportion de sections aériennes finalement choisies. Ce montant prévisionnel comprend le coût des infrastructures, celui du matériel roulant, et également celui des acquisitions foncières. C'est évidemment un effort financier de première envergure que nous devons envisager. Cela correspond à une 3^e génération d'investissement. Chaque grande période a été marquée par un défi à relever en matière de transport. Le métro, en 1900, ensuite le RER dans les années 70, et aujourd'hui le métro Grand Paris. Le métro Grand Paris est la réponse aux défis de la région Île-de-France du XXI^e siècle. A la fin janvier, à la clôture du débat, un schéma d'ensemble devra tenir compte des observations et avis collectés par la Commission du Débat Public. S'ensuivra une période de 18 mois pendant lesquels les rencontres avec les citoyens, les élus, les partenaires, seront permanentes pour élaborer la programmation, et concevoir finement les ouvrages.

Les travaux pourront alors démarrer dans les meilleurs délais, dès 2013, pour des mises en service à partir de 2018, et jusqu'en 2023. Je vous remercie de votre attention.

Paul CARRIOT : merci Madame RIVIERE de cette présentation. Le moment est venu. Il nous reste deux heures et quart à peu près pour débattre. Je voudrais précisément également que parmi nous soient présents les représentants de RFF et de la SNCF, à savoir Monsieur Cédric PAPIN et Monsieur Daniel VIDAL, qui peuvent nous éclairer de leur lumière sur les problèmes peut-être épineux qui peuvent venir à jour.

Deux heures et quart effectivement pour débattre, vous avez bien compris, de l'opportunité, je répète ce qu'a dit Joëlle, de l'opportunité du projet, des caractéristiques du projet, et des objectifs du projet. Vous voyez qu'il y a beaucoup de choses qui peuvent être abordées ce soir. Bien sûr, il y a l'oral, mais il y a également l'écrit. Et Joëlle, est-ce que tu peux nous préciser les règles concernant les questions écrites ?

Joëlle FODOR ESKENAZI : dans la salle, vous devez avoir reçu soit dans l'entrée, soit auprès des hôtes, des petites feuilles que vous pouvez remplir, avec vos noms également pour que l'on puisse vous identifier. S'il nous reste assez de temps, nous vous répondons dans la salle. Mais effectivement, nous allons donner la priorité quand même, la parole à la salle. Et nous vous répondrons sur Internet par le biais des questions. Il y a sur le site un petit encart avec les questions, et vous retrouverez la réponse à votre question sur Internet.

Paul CARRIOT : voilà, le débat, à moins qu'il y ait des questions sur le déroulement et sur la façon dont nous entendons... Nous allons commencer. La parole est à vous. Que le premier ose lever le doigt. C'est Joëlle qui va dire un petit peu comment ça se passe. Nous le ferons dans l'ordre bien sûr, et nous vous demandons surtout d'être économes du temps, et de veiller à ce que ça soit le plus court possible, en tout cas, d'aller directement à la question si c'est possible.

La première question, je crois qu'il y en a devant. Monsieur.

Joëlle FODOR ESKENAZI : bonsoir monsieur.

Philippe JALLOT, Citoyen : bonsoir. Pour les 24 milliards d'euros, quel est le financement envisagé ?

Paul CARRIOT : sur cette question, il y a eu un long débat le 12 janvier. Je pense que, bien sûr, nous n'allons pas éluder la question. Je pense que le maître d'ouvrage se fera devoir de répondre. Mais est-ce que l'on peut y répondre à cette question de manière pas trop longue, sans reprendre le débat du 12 janvier, pour répondre à monsieur sur cette question. Monsieur VERON ?

Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris : nous pouvons toujours répondre lapidairement mais...

Paul CARRIOT : enfin, ce n'est peut-être pas souhaitable. Disons que le minimum d'intervention dans le minimum de temps, le maximum d'informations dans le minimum de temps.

Marc VERON : bonsoir à tous d'abord. Nous parlons ici, sauf contre-indication de votre part, du financement de l'investissement. C'est ce qui est de la responsabilité de la Société du Grand Paris. Sur la base du dossier dont vous avez été saisis, qui a été rappelé tout à l'heure par ma collègue Isabelle RIVIERE, nous avons chiffré entre 21 et 23 milliards d'euros pour la totalité des travaux, et bien entendu pour l'achat du matériel. Cela se décompose de la façon suivante. Instantanément, je fais un point moyen entre les deux. Il y a 20 milliards

pour l'infrastructure, et dans ces 20 milliards, il y a 1,2 milliard pour l'acquisition des terrains qui sont indispensables au tracé même du métro. Et au-delà des 20 milliards pour l'infrastructure, il y a 2,7 milliards pour le matériel roulant, compte tenu des fréquences que l'on vise.

Bien entendu, depuis le débat public, vous imaginez que le scénario que nous avons exposé a subi des demandes d'ajout de modification. Et nous avons à peu près, pardon du chiffre, à une unité près, mais une vingtaine de gares additionnelles qui nous ont été demandées. Quelques tracés supplémentaires. Il faut savoir qu'une gare en prix moyen, vraiment je vous demande de prendre ça comme un prix moyen, c'est 80 millions d'euros. Dans ces 80 millions d'euros, nous mettons uniquement les quais, les couloirs et les issues au niveau du trottoir. Nous ne parlons pas de superstructure. Et tout kilomètre additionnel, et cela dépend des endroits, au-delà de la centaine de millions d'euros. Cela va donc très vite.

Ce qui a été dit lorsque nous avons débattu en effet cette question de financement, c'est que les ressources, qui étaient en face de ce financement permettaient juste de couvrir l'hypothèse de départ, c'est-à-dire dans la zone des 22-23 milliards. Je considère qu'aujourd'hui, si nous devions aller à l'acceptation de toutes les demandes additionnelles, nous ne savons pas couvrir. Dans la couverture, il y a essentiellement deux grands types de ressources. Un premier, c'est tout une série de dispositions fiscales qui ont été déjà votées par le parlement, la session d'automne, dans le projet de loi de finance rectificative pour 2010, et le projet de loi de finance pour 2011. Cela représente très schématiquement 6,5 milliards d'euros à l'horizon 2025, quand nous comptabilisons en euro actuel, au fil des années. Et puis, il y a une deuxième source qui est l'apport par l'Etat de 4 milliards d'euros, toujours en raisonnant sur les euros actuels.

Au-delà, il faut emprunter. Mais cela n'a rien d'étonnant. Tous les grands projets de transport sont dans cette situation. La question est de savoir comment nous amortissons la dette dans la durée. C'est cela la question. Et là, nous trouvons deux classes de financement, avec premièrement la fiscalité qui conduit année après année évidemment, avec les dérives que l'on peut imaginer en termes d'inflation, à alimenter la capacité d'amortissement. Et puis, un deuxième paquet de ressources qui sont liées à l'utilisation soit du réseau, soit des gares. C'est ce que l'on appelle « des recettes commerciales ». Schématiquement, recette commerciale ne veut pas dire billet. Nous n'avons aucune capacité à percevoir des utilisateurs la moindre ressource. Il appartiendra à l'autorité organisatrice de transport, à laquelle le réseau sera transféré, de le faire, en l'occurrence le STIF.

Là-dedans, vous avez le loyer d'usage de l'infrastructure, comme n'importe qui utilisant le bien d'autrui paie un loyer. Et puis, vous avez ce que les surfaces mêmes des gares peuvent produire soit dans la conception basique que je donnais tout à l'heure, soit si nous réalisons les opérations financières, là où cela se justifierait pour élever au-dessus des gares elles-mêmes, des immeubles pour faire des commerces, que sais-je, du tertiaire, etc.

Voilà très schématiquement rappelées les bases qui permettent sur une durée d'une bonne

quarantaine d'années, au-delà de la finition des travaux, d'amortir l'ensemble de la dette constituée. Et il appartient à la Société du Grand Paris seule d'amortir cette dette, et à quiconque, à personne d'autres.

Paul CARRIOT : merci Monsieur VERON. Monsieur, c'était schématique, mais je pense que l'esprit de la réponse que vous attendiez. Madame, pouvez-vous vous présenter ? C'est très important de manière à ce que l'on puisse savoir qui vous êtes et quels sont...

Daniel FAURE, Administrateur de l'Association des usagers des transports de l'IDF : d'abord, je tiens à manifester mon étonnement que nous n'ayons pas une réunion contradictoire Grand Paris/Arc Express, mais enfin bon, c'est comme ça. Je conteste beaucoup vos chiffres. En ce qui concerne la région parisienne, les chiffres que vous annoncez sont extrêmement optimistes. Vous prévoyez qu'il y aura entre 0,8 et 1,2 emploi supplémentaires, mais l'institut d'aménagement de la région d'Île-de-France n'en prévoit que 300 000, c'est-à-dire trois ou quatre fois moins.

Ensuite, je voudrais surtout parler de la branche, la partie de la ligne verte Massy-Palaiseau, qui me semble vraiment délirante. Vous êtes, je crois, sur des chiffres d'environ 25 000 passagers par heure, pour votre métro. Je crois encore plus, je ne sais plus très bien. Mais aujourd'hui, il y a un bus qui assure la liaison, et je le connais. Je l'ai pris ce matin. Et il transporte à peu 500 passagers par heure, donc 50 fois moins. Même si nous admettons que Saclay se développe, que l'on multiplie par deux ou par trois les emplois, même si nous ajoutons des logements, nous sommes quand même extrêmement loin du compte. Et le tracé en site propre qui est déjà créé suffit largement, surtout si nous allons vers des solutions un petit peu plus genre BHNS, un petit peu plus sophistiquées. Ça, c'est pour Massy Palaiseau Saclay.

Pour aller jusqu'à Versailles, nous avons carrément cinq fois moins de trafic. Je sais. J'ai pris le bus ce matin. Et là, je ne comprends absolument pas l'utilité d'un métro. Je voudrais dire que plus généralement, il faudrait comprendre qu'il faudrait sortir de cette politique de prestige. Les Français en ont assez de ces projets qui, du genre paquebot France, Concorde... Tous ces projets sont payés par le contribuable, et ils ne bénéficient qu'aux riches.

C'est la même chose pour le Grand Paris, parce que quand vous donnez comme objectif qu'il faut absolument relier le Plateau de Saclay à Roissy, ça concerne combien ? Quelques dizaines, quelques centaines de personnes, de gens haut gradés ? Franchement, je ne vois pas pourquoi il faudra dépenser des milliards d'euros pour ces personnes-là.

Et puis, vous voulez financer par l'emprunt évidemment, parce que c'est forcément très cher. Evidemment, vous ne rentrerez pas dans vos comptes. Aujourd'hui, nous parlons quand même du déficit de la France qui est très important. Est-ce que vous voulez que la France se retrouve dans la même situation que la Grèce ou que l'Irlande ?

Moi, je pense que...

Paul CARRIOT : est-ce que vous pouvez effectivement poser votre question monsieur ?

Daniel FAURE : moi, ce n'est pas une question, c'est des remarques si vous voulez. Voilà une question : quel est le but réel du Grand Paris ? Est-ce que ce n'est pas, à mon avis, ce n'est pas vraiment de fournir le meilleur transport aux Franciliens. C'est de retarder le lancement du projet Arc Express, qui lui est bien plus ancien, bien mieux conçu, et bien plus utile pour l'ensemble des Franciliens.

Paul CARRIOT : je vous remercie monsieur. Il y a plusieurs points que vous avez abordés dans votre propos. Je note d'abord un problème, une contestation des chiffres, des données en particulier sur deux zones, Massy-Palaiseau et Versailles. Vous faites également une remarque concernant l'utilité du projet. J'ai bien noté votre propos. Il vous paraît que si c'est une opération prestige, ce n'est pas nécessaire, si je reprends vos termes. Et puis enfin, sur le financement, nous l'avons abordé un petit peu tout à l'heure.

La vérité des chiffres tout d'abord, qu'en est-il ? Je me tourne vers le maître d'ouvrage, par rapport aux chiffres que vient d'annoncer monsieur. Sur ces deux zones en particulier, Massy Palaiseau et Versailles, s'agit-il de chiffres d'aujourd'hui ou de chiffres qu'il faut anticiper. Qu'en est-il exactement sur la vérité de ces chiffres ?

Marc VERON : d'abord un constat, puisque nous avons eu un débat à Saclay la semaine dernière, mercredi de la semaine dernière. Des personnes dans la salle qui sont utilisatrices du transport en commun en site propre, qui a déjà été mis en action, en partie en action, témoignaient de l'état de saturation de ce moyen. *A fortiori*, vous pensez bien que si nous le prolongeons comme envisagé, nous avons là un moyen qui est déjà, avant sa mise en service, déclassé et obsolète, en raison de son effet de saturation. Et ce n'est pas nous qui portons ce témoignage. Ce sont les personnes qui habitent le plateau, qui pouvaient en témoigner par l'utilisation qu'elles en font tous les jours.

Je précise qu'en ce qui concerne aujourd'hui les bus, nous arrivons à une situation très insatisfaisante, qui trouve des palliatifs cependant par le fait qu'un certain nombre d'entreprises ou de grandes institutions, comme le CEA et Paris XII, acceptent de payer des réseaux de bus privés pour amener leurs personnels *in situ*. C'est le cas du CEA. Il y a une cinquantaine de bus, excusez du peu, une cinquantaine de bus qui sont payés par lui, pour amener, pour ratisser toute la région parisienne, et amener les salariés sur place.

Maintenant, les chiffres. Ce qui m'importe, c'est ce qui est déjà inscrit comme une décision. Soit des établissements qui existent aujourd'hui, soit des établissements qui ont déclaré vouloir venir s'installer sur le site. Et de ce point de vue-là, certains sont en cours. Les bâtiments sont en cours de construction. Ce n'est donc pas simplement des virtualités.

A l'horizon 2025, cela représente 80 000 étudiants, chercheurs et personnels associés. Ou bien, nous prévoyons en effet des moyens *in situ* pour que ces gens-là soient logés. Cela suppose de l'aménagement. Ou bien, nous nous y refusons, et à ce moment-là, nous contraignons ces gens de se déplacer, parfois loin. La situation actuelle, en tout cas, est telle

que les quelques établissements qui sont présents historiquement sur le plateau n'ont pas les moyens de loger sur place, très loin s'en faut, leurs étudiants. Chaque école et chaque université est renvoyée à elle-même pour le soin de traiter cette question, et vous savez les difficultés pour les étudiants de trouver des logements en région parisienne.

C'est ce que nous essayons de dire au travers de ce projet. Nous ne pouvons pas... Et encore une fois, je ne me base que sur les décisions actuellement prises. Je n'escompte pas de nouvelles implantations. Il y en a aura sûrement, mais je n'en traite pas. Ce que nous essayons de dire, c'est qu'il faut une cohérence entre les aménagements, les décisions d'urbanisme qui sont prises, et les moyens de transport qui sont mis à la disposition des gens qui vont travailler à cet endroit. Et c'est à quo, nous essayons de répondre.

Après, sur le moyen, il peut y avoir débat. Et sur la manière de traverser le plateau, il peut y avoir débat. Nous avons une proposition, mais observation supplémentaire : la question ne se pose pas uniquement pour Saclay. Je rappelle que depuis Orly, pas depuis Roissy, depuis Orly, sont concernés : Massy ; bien sûr le Plateau de Saclay ; Saint Quentin en Yvelines, qui est une grosse concentration d'entreprises industrielles et tertiaires ; et Versailles, qui est quand même une des grandes villes de la région parisienne, avec largement plus de 100 000 habitants. C'est ce qui constitue le paquet Sud. Nous ne pouvons pas traiter la question de Saclay individuellement du reste.

Paul CARRIOT : sur le deuxième point, opération prestige ou pas, au frais du contribuable, si j'ai bien compris la question. Cette question apparemment préoccupe Monsieur. Sur ce point, pouvez-vous donner quelques éléments ?

Isabelle RIVIERE : oui, un tout petit complément juste par rapport à Monsieur VERON également, la ligne verte qui va à Massy, elle permet aussi la désaturation de la ligne B qui vous concerne énormément. Elle sert également à cela.

En ce qui concerne ce projet qui peut être pris comme un projet grandiose, il faut se rappeler que quand nous avons construit le RER dans les années 70, nous parlions de cathédrale, et nous disions que c'était vraiment un projet pharaonique. Quand nous regardons aujourd'hui les gares de la ligne A et de la ligne B, lignes du RER, nous n'avons pas l'impression que c'est si pharaonique que cela. Nous ne créons pas une infrastructure pour 5-10-15-20 ans. Comme nous vous l'avons dit, c'est un projet pour les 50 et les 100 prochaines années. Il faut aussi le dimensionner en fonction. Nos trains sont des trains huit voitures avec 1 000 personnes qui vont être dans les trains. Il faut des correspondances qui correspondent aux besoins actuels.

On voit bien aujourd'hui que les besoins sont de banlieue à banlieue. Notre réseau ne correspond plus. Il faut dimensionner aussi ces gares et ces espaces en fonction de ce qui se passe et de vos besoins qui sont là, et qui ne sont plus ailleurs. Nous ne dimensionnons pas trop. Nous prévoyons simplement quels sont les trafics, et nous essayons d'y pourvoir avec les gares que l'on vous proposera.

Paul CARRIOT : merci.

Joëlle FODOR ESKENAZI : une question, oui monsieur. Voulez-vous apporter un micro à monsieur. Merci.

Daniel VERNIERE, Châtillonnais : je suis de Chatillon-sous-Bagneux.

Paul CARRIOT : ça n'existe plus sous Bagneux.

Daniel VERNIERE : mais sous Bagneux quand même. Pourquoi ? Parce que je vais parler de Bagneux, de Clamart de Chatenay-Malabry de toutes les autres banlieues et communes qui sont derrière nous, et qui ne manqueront pas de continuer, d'arriver vers Châtillon-Montrouge, parce que c'est la loi, parce qu'elles ne peuvent pas faire autrement. Et est-ce que vous avez compris qu'il fallait faire quelque chose pour désenclaver ces communes ? Vous n'avez rien fait pour ces communes. Elles restent telles qu'elles sont.

Si nous regardons le T6, ce Tramway mirifique, croyez-vous qu'il va désenclaver Clamart ? Non, le haut de Clamart, le bas de Clamart ne sera pas désenclavé. Croyez-vous que le Plessis Robinson va être désenclavé ? Non, le Plessis Robinson ne sera pas désenclavé. Croyez-vous que Chatenay-Malabry va être désenclavée ? Non. Alors, qu'est-ce qui va se passer ? Les gens vont continuer à prendre leurs voitures Mesdames et Messieurs. Et cela n'aura rien résolu. Vous avez créé quelque chose qui est effectivement peut être très utile, mais qui est beaucoup trop concentré en ce qui concerne le Sud, et encore plus l'Ouest, sur l'approche banlieue parisienne. Pourquoi êtes-vous allés jusqu'à Noisy-Champs, Chelles, et n'êtes pas allés sur Colombes, Argenteuil, des cités qui ont un grand besoin d'être désenclavées, qui ont un grand besoin d'avoir des transports en commun pour pouvoir avoir des gens qui vivent mieux. Vous ne faites rien pour ces gens-là, et je suis désolé de vous le dire.

Maintenant Châtillon-Montrouge, je puis vous garantir qu'étant donné ce que nous voyons au jour d'aujourd'hui, cela va être une catastrophe.

Paul CARRIOT : merci monsieur. Catastrophe, pas catastrophe, peut-être que la réalité... Je ne sais pas quelle est la nature. Vous avez évoqué l'enclavement d'un certain nombre de communes avoisinantes. Par rapport au projet, qui d'entre vous, Monsieur VERON ou Madame RIVIERE, veut répondre à cette observation ?

Isabelle RIVIERE : déjà, le métro Grand Paris ne peut pas desservir toutes les villes d'Île-de-France. Nous sommes dans cette impossibilité. Nous avons choisi une quarantaine de gares, et nous avons choisi différents critères : la densité de population, les développements urbains, et le maillage territorial avec d'autres lignes. Ce que l'on va chercher, c'est dans ces 40 gares, comme à Châtillon-Montrouge que l'on vous propose ce soir, ce sont des connexions avec d'autres modes de transport. C'est-à-dire que comme vous le disiez, il y a une station au métro Châtillon-Montrouge, mais il y a le T6. Il y a la ligne 13. Il y a après les stations Transilien qui ne sont pas loin. Il y a un réseau de bus, et il y a une gare... Non, je ne crois pas. Ce que l'on essaie de vous expliquer, c'est que l'on essaie de trouver une

complémentarité avec d'autres modes de transport, sachant que nous n'aurons pas, comme l'a dit Monsieur VERON, à 80 millions d'euros, vous trouvez déjà que le projet est pharaonique. Nous ne pouvons pas nous permettre de mettre une gare dans chaque ville.

Autre point, si vous recherchez un report, ce que l'on appelle « modal », c'est-à-dire que les gens changent d'habitude et qu'ils quittent leurs voitures pour revenir sur le réseau de transport en commun, il faut qu'il soit efficace et rapide. Si vous vous arrêtez tous les deux pas, vous-même, vous faites le choix entre un bus et un métro, ou entre un métro et un RER, vous prenez le RER parce qu'il va plus vite. Si vous voulez avoir un report modal, il faut que vous puissiez utiliser un mode de transport assez rapide, et donc ne pas s'arrêter tous les 200 mètres. C'est le pari que nous avons fait. Ce sera 400 à 500 000 voitures en moins sur le réseau d'Île-de-France, qui n'est quand même pas rien. 10 à 15 % de report modal qui est attendu, de gens qui aujourd'hui utilisent leurs voitures, et qui vont revenir sur le métro Grand Paris.

Evidemment, nous ne pourrons pas répondre à toutes les situations. Ce que l'on va essayer, c'est vraiment de retravailler avec les autres modes de transport, le bus et les tramways, de façon à ce que vous ayez, quand vous travaillez et vous vivez sur ces communes qui sont limitrophes et qui n'auront pas la présence du métro Grand Paris, la possibilité de rejoindre notre réseau dans les meilleures conditions. Je comprends que cela puisse ne pas vous satisfaire mais... Je pense que c'est une remarque que vous pouvez faire au Syndicat des Transports en Île-de-France, qui gère le réseau des transports. Nous, ce soir, malheureusement, nous ne pouvons pas répondre à toutes les questions de transport de l'Île-de-France, parce que ce n'est pas notre vocation. Nous vous présentons ce soir le métro du Grand Paris, et le réseau du métro du Grand Paris.

On comprend bien qu'il y a de la souffrance dans le transport au quotidien, et c'est la raison pour laquelle nous vous présentons notre projet. C'est un projet qui va répondre aux besoins de demain. Mais sans dire que tout est aujourd'hui magnifique, c'est la raison pour laquelle nous venons vous présenter ce projet. Il y a un manque d'infrastructures de transport, et nous venons vous proposer cette solution-là.

Paul CARRIOT : de toute façon, nous y reviendrons au cours du débat monsieur. Je vous demande un peu de patience. Par contre, une autre question.

Joëlle FODOR ESKENAZI : au fond là-haut s'il vous plaît.

Laura WAHL, Habitante de Châtillon : bonjour. Je voudrais vous poser une question concernant le tracé de l'arc Sud, je crois que c'est la ligne rouge. Je voudrais savoir tout simplement, pourquoi entre Issy-les-Moulineaux et Châtillon-Montrouge, si j'ai bien vu votre tracé, il n'y a pas de gare intermédiaire. Et je pense notamment à Clamart, parce que c'est un lieu de passage très fréquenté, notamment pour les industries et pour les activités que l'on y trouve. C'est ma première question.

Ma deuxième question concerne la gare de Châtillon-Montrouge, tout simplement. A l'heure actuelle, il y a beaucoup de monde le matin, et il y a beaucoup de monde le soir. Avec l'arrivée du T6, je doute que cela s'améliore. Je voudrais savoir exactement quels aménagements vous pensez faire autour de la gare Châtillon-Montrouge, et si aussi, par rapport à la future ligne 4 du métro, qui arrive à Bagneux, au Cimetière de Bagneux, vous pensez que des aménagements sont possibles, que l'on puisse les relier pour que la saturation ne soit pas trop grande à terme.

Paul CARRIOT : merci. Deux questions en une. Une première question sur, si j'ai bien compris, une gare. Vous vous étonnez qu'il n'y ait pas de gare entre Issy-les-Moulineaux et la suivante. Là, c'est une question, finalement, ça concerne une gare supplémentaire, si j'essaie d'interpréter. Et puis le deuxième point concerne l'aménagement autour des gares à travers un certain nombre d'instruments dont nous allons vous parler.

Sur le premier point, peut-être Monsieur Jack ROYER.

Jack ROYER, Société du Grand Paris : effectivement, cela ne vous a pas étonné. Nous allons vous présenter la carte de la ligne rouge à nouveau, sur le tracé Sud du métro Grand Paris. Nous avons des intergares d'une distance moyenne d'environ 2 kilomètres, avec des particularités. Quand nous sommes plutôt du côté d'Arcueil Cachan Bagneux Henri Barbusse, nous descendons à 800 à 900 mètres, pour la simple raison, c'est que l'on vient mailler avec les lignes qui sont radiales, à savoir le prolongement de la ligne 4 à Bagneux, et puis l'articulation avec le RER B Arcueil Cachan.

Après, le choix que l'on a fait justement pour avoir un réseau maillé, c'est une des efficacités du réseau. C'est de mailler bien entendu avec le terminus de la ligne 13. Et ensuite, nous sommes remontés comme cela pour mailler avec la ligne 9. Ensuite, nous sommes remontés sur Saint-Cloud pour faire une articulation et une connexion avec les deux lignes Transilien L et U. Et ensuite, nous allons comme cela jusqu'au niveau de La Défense, et nous avons à peu près la même démarche sur l'ensemble de l'itinéraire bouclé tout autour de Paris.

La question s'est posée pour Clamart. Elle se pose encore aujourd'hui. D'ailleurs, lors de la réunion publique d'Issy-les-Moulineaux le 15 décembre dernier, nous avons bien identifié deux zones de pertinence et des territoires de projet à la fois sur le Fort d'Issy, en haut du Fort numérique, le projet sur la commune d'Issy-les-Moulineaux, et puis l'écoquartier de Clamart qui est positionné exactement au droit du territoire de la gare historique de Clamart, où à terme à peu près 18 000 habitants vont s'y implanter.

Cela a été mis au débat. Cela fait partie des choses sur lesquelles nous allons continuer à travailler. Ce pourrait être une gare optionnelle, et comme l'a dit Monsieur VERON, une gare de plus, c'est entre 60 à 80 millions d'euros suivant la manière dont nous concevons la gare. Et nous avons également d'autres demandes qui sont apparues lors du débat, également sur la commune de Rueil, par exemple. Nous avons bien noté ce point précisément.

Rajouter des gares, c'est une chose. Cela peut être une réponse si les territoires se développent dans la même temporalité que l'arrivée du métro Grand Paris à l'horizon 2025. Mais il va s'en dire que là aussi, cela doit s'accompagner d'une modification du fonctionnement des lignes existantes. Par exemple, pour ce qui concerne la gare éventuelle à Clamart, il faudrait que le service de la ligne Transilien, c'est la ligne N, qui aujourd'hui assure une desserte au quart d'heure seulement, soit bien entendu renforcée pour créer un effet de dynamique pour désenclaver ce secteur. Mais nous avons bien noté votre question.

Paul CARRIOT : et sur le deuxième point, à savoir l'aménagement autour des gares ?

Fabrice POGGI, Société du Grand Paris : je fais juste un complément sur la gare de Clamart. Il n'y a pas que la dimension de développement. Il y a également la dimension de maillage. Plusieurs possibilités ont été étudiées par la Société du Grand Paris. Aujourd'hui, la ligne rouge fait une correspondance avec le tramway T2. Cela a l'avantage de participer à la désaturation du tramway T2 qui, lorsque l'on l'emprunte et que l'on arrive à La Défense, est aujourd'hui très chargé.

Il y a aussi une correspondance avec le Transilien L et le Transilien U à Saint Cloud, ce qui permet aux personnes qui sont sur Versailles, de pouvoir se rabattre sur la ligne rouge et d'utiliser le métro du Grand Paris.

L'autre possibilité, et c'est vrai que nous l'avons étudiée à Issy-les-Moulineaux, c'est d'une part la correspondance à Clamart qui permet de faire une desserte de quartiers en cours de développement. Mais cette correspondance permettrait de faire une connexion avec la ligne C du RER, et de mettre une bonne complémentarité.

La correspondance avec le Transilien N, c'est là que l'on parle de Clamart, permet également de rejoindre depuis Versailles le métro du Grand Paris, mais est moins pertinente en termes de correspondance.

Paul CARRIOT : je continue, parce qu'il y avait un point sur l'aménagement des gares. C'était le point...

Jack ROYER : sur l'aménagement des gares, et plus particulièrement... Déjà, Bagneux. Nous avons bien avancé avec la commune de Bagneux, en lien également avec Montrouge bien entendu. Nous y voyons assez clair sur la manière dont nous allons concevoir l'articulation des lignes d'autobus qui vont venir se connecter à la fois au terminus de la ligne 4, et également à la gare du métro du Grand Paris. Ce sera dans le secteur du rond-point des Martyrs de Chateaubriand, où dans le cadre du projet de la ZAC Victor Hugo, il faudra concevoir avec les associations et les élus, la manière dont nous allons organiser ce pôle de transport. Ce ne sera pas une gare routière au sens péjoratif du terme, mais un pôle multimodal qui aura à la fois des lignes en terminus et des lignes en passage. La place est nécessaire et suffisante pour arriver à faire connecter l'ensemble de ces modes de transport sur le secteur de l'entrée de la ZAC Victor Hugo. Et c'est déjà également en discussion dans le

cadre des négociations avec le STIF, la RATP et les équipes du prolongement de la ligne 4 au petit Bagneux.

Sur la connexion maintenant de l'articulation entre l'arrivée de la ligne T6, mais qui sera évidemment en service à l'horizon 2014, l'articulation avec le métro de la ligne 13, la gare routière d'autobus et la future gare du métro Grand Paris, là aujourd'hui, bien entendu, les choses ne sont pas encore complètement arrêtées, vous l'avez bien compris. Ce que l'on cherche d'abord, c'est à voir l'intérêt de mailler à cet endroit-là pour réunir toutes les conditions de réussite pour développer les possibilités de déplacement. Mais une chose est sûre, c'est que dans cet endroit qui est relativement enclavé, nous nous attacherons à raisonner en mode souterrain. La gare sera essentiellement souterraine, à une profondeur de l'ordre de 20 à 23 mètres, sans impact sur la voie publique ni sur les trottoirs. Et nous chercherons à la connecter au mieux avec les modes de transport d'aujourd'hui, qui sont en service aujourd'hui.

Aujourd'hui, il y a deux possibilités que l'on va continuer à travailler, bien entendu, et une hypothèse qui consiste à placer la gare sous la gare routière bus, pour être au plus près des connexions de surface et à proximité immédiate de l'accès au métro de la ligne 13, et à moins de 180 mètres de la Rue de l'Avenir, qui constituera le terminus de la ligne tramway T6. Et il y a une autre hypothèse qui consisterait à mettre cette gare sous l'Avenue de Paris, dans le prolongement de l'Avenue de Paris. Mais là encore, ce sont des choses qui restent à étudier bien entendu en fonction à la fois des aménagements possibles aux abords de ce pôle. Pour vous dire les choses autrement, l'influence d'une gare de métro du Grand Paris, compte tenu de son attractivité, elle arrive à avoir un rayonnement d'influence de l'ordre de 800 mètres, donc plus que l'influence d'un métro parisien. Et cela participera bien entendu aux aménagements qui seront à la proximité des territoires, à la fois des communes de Châtillon, de Montrouge et de Malakoff. Le travail reste encore à faire pour positionner précisément l'implantation de cette gare.

Paul CARRIOT : merci. Il y a beaucoup de questions.

Joëlle FODOR ESKENAZI : merci, là-bas au fond. Le monsieur là-haut.

Bruno RAKEDJIAN, Châtillonnais : bonjour. Je voulais vous faire part un peu de mon ressenti par rapport à ce qui se passe actuellement à Châtillon. Il y a 5 ans, j'habite près du Centre de Châtillon, je mettais en bus 5 minutes pour aller au métro. Aujourd'hui, avec les travaux du tramway, je mets 15 minutes. Demain, quand il va y avoir des travaux de la gare qui vont fermer la Rue de l'Avenir à côté du métro, je vais mettre 20 minutes. C'est-à-dire que je pense que dans quelques mois, je vais aller à pied au métro, et que ce sera définitif. Là, j'entends parler de faire une gare en plus à l'endroit où il y a des bus. J'imagine que pendant 10 ou 15 ans, nous sommes en train de m'annoncer que je vais avoir ma vie qui va être encore plus perturbée. J'ai quand même une perte de transport de 15 minutes. J'aimerais bien savoir comment aujourd'hui nous pouvons mettre un peu d'énergie pour essayer de trouver des solutions justement pour revenir à mes 5 minutes de transport. Je ne suis pas

seul. Il y a des milliers de personnes qui habitent Bagneux, Fontenay, et Châtillon qui sont dans la même situation. Comment nous allons essayer d'améliorer aujourd'hui la situation. Je n'ai pas vraiment envie d'attendre 15 ans ce projet-là.

Et j'avais une deuxième question, c'est que j'ai regardé la vidéo sur le financement. Nous avons parlé du coût d'investissement. Je pose la question du coût d'exploitation. Arc Express, enfin le STIF, a annoncé que l'exploitation du Grand Paris serait autour de 1,2 milliard. Monsieur VERON, vous avez annoncé 500 millions d'euros. Il y a quand même une différence qui me sidère un peu par rapport à l'ampleur de ce projet-là, que l'on ne soit pas aujourd'hui capable d'avoir une estimation à peu près fiable. J'aimerais bien savoir, avoir une idée de destination précise du fonctionnement, sachant que j'imagine que le type de métro que vous envisagez, c'est un peu la ligne 14. Est-ce que l'on ne pourrait pas avoir une idée du coût de fonctionnement actuel de la ligne 14, et de multiplier par le ratio de kilomètres qui doit représenter à peu près 16 ? Et est-ce que ça ne nous donne pas une idée du fonctionnement futur et ainsi des besoins qu'il y aura pour mettre l'argent en parallèle, pour que ce soit financé.

Paul CARRIOT : merci. Deux questions. La première concerne les embarras de Paris. En tout cas, il y a une partie évidemment qui revient au STIF, et au maître d'ouvrage qui construit ces réseaux. Et l'autre revient au maître d'ouvrage concernant le Grand Paris. Par la suite, comment nous pouvons éventuellement imaginer des solutions qui ne soient pas trop perturbantes, enfin en tout cas, c'est le sens de la question, pour l'utilisateur.

Et le deuxième point, j'ai noté le problème des coûts de fonctionnement. Là, nous allons revenir un petit peu à la question que l'on a posée. Sur le premier point, est-ce que l'on peut répondre en quelques...

Marc VERON : ce n'est pas à nous de répondre sur le problème quand il y a les travaux en cours, qui sont sous la coupe d'un maître d'ouvrage. Je pense qu'il y a des représentants dans la salle...

Paul CARRIOT : oui, nous pourrions demander... le représentant ici de RATP. Monsieur Bruno DUMONTET et Monsieur LECOURT.

Isabelle RIVIERE : il y a également le chef de projet du T6 qui est dans la salle. A mon avis, cela pourrait être aussi une question qui pourrait lui être adressée, puisque je crois que cela le concerne particulièrement.

Roger NDOUOP MOLU, responsable qualité au département Maîtrise d'ouvrage du transport RATP : je suis chef de projet du T6 pour la RATP. Evidemment, les travaux du tramway causent beaucoup de perturbations sur la circulation. Mais ce qui est certain, c'est qu'au final, en 2014, votre temps de trajet va revenir à 5 minutes. Vous allez le faire en tramway... D'accord. Je ne connais pas très bien votre configuration. Mais actuellement, les travaux d'aménagement urbain sont prévus pour durer jusqu'à peu près en 2012. Normalement, en 2012, fin 2012, la voirie trouve sa configuration définitive. Vos

perturbations ne vont pas durer très longtemps...

Paul CARRIOT : je ne sais pas si vous voulez en dire plus monsieur par rapport à ce ressenti...

Roger NDOUOP MOLU : là, je ne peux pas...

Paul CARRIOT : ok, merci en tout cas. Sur le deuxième point par contre, il s'agissait des problèmes de coût de fonctionnement. Je crois que c'est Monsieur VERON qui...

Marc VERON : sur les coûts de fonctionnement, vous avez peut-être été sidéré, moi aussi d'ailleurs. Je pense qu'il aurait été de bonne méthode, pardon de dire cela très amicalement à nos amis de la Commission Nationale du Débat Public, d'avoir une grille comparative qui permette, ligne à ligne, de savoir ce qu'exactement chacun mettait dans chaque ligne. Je le déplore. Cette grille n'a pas été demandée, et il n'y a donc pas été répondu. De sorte que j'ai fait la proposition au cours de la réunion, si vous m'avez bien entendu, que le STIF et la Société du Grand Paris se mettent autour d'une table, pour savoir exactement quelles étaient les définitions des prestations qui entraient dans les chiffres. Cela permettrait de comprendre. La question est encore en suspens. Mais je doute fort quand même du 1,2 milliard. J'en doute beaucoup.

Isabelle RIVIERE : un complément : les études sur les coûts sont en ligne sur notre site Internet, et sont à jour. Vous pouvez aussi vous y référer.

Patrick WIDLOECHER, Châtillonnais : bonsoir. Je vois bien le projet Grand Paris traiter de la problématique des passagers. Par contre, j'ai l'impression que toute la problématique du transport de marchandises a été apparemment oubliée. Or, dans une logique de développement durable, puisque nous sommes sur un projet à 50-100 ans, a dit Madame RIVIERE, le transport de marchandises à l'intérieur des zones urbaines est quand même une vraie problématique. Est-ce que vous avez réfléchi à réserver à certaines heures de la journée, la nuit, je ne sais pas, la possibilité d'utiliser des transports pour du fret marchandises. C'est vrai que les marchandises ne votent pas, mais elles existent.

Paul CARRIOT : merci de cette question courte, brève et précise. Là, je crois que la question et la réponse vont être du même acabit. Sur le fret ?

Marc VERON : sur le fret, je pense que ce que ce dont vous parlez, c'est le petit fret, le fret de colis de proximité. Parce qu'évidemment, si nous sommes dans du fret pondéreux, je crains hélas que le métro soit définitivement disqualifié. Il y a des études qui sont en cours. Mais, tout de même, nous nous heurtons à un sujet particulièrement épineux. Vous avez remarqué les fréquences souhaitées pour traiter les passagers, notamment sur la ligne rouge. Très honnêtement, je sais que l'on est très habile en France, et très supérieurs à la moyenne des pays comparables. Mais je ne vois pas mixer des flux de passagers et de fret en période ouverte de trafic dans la journée.

Il faudrait donc que l'on imagine de traiter ces flux en dehors des heures de service des passagers. Là, nous nous trouvons confrontés à deux questions. Par définition, il faut des

plateformes pour traiter le fret. Il faut les plateformes pour amener le colisage, et le faire repartir. Et par ailleurs, comme vous le savez, la nuit, les plages de maintenance ne peuvent s'exercer qu'à ce moment-là. Ce qui veut dire une fermeture bien entendu des voies au trafic.

Or, l'infrastructure sera particulièrement sollicitée, et il vaut mieux avoir une maintenance de qualité totalement irréprochable. Il y a vraiment quand même des obstacles sérieux sur notre route.

Joëlle FODOR ESKENAZI : merci, oui, la parole à monsieur.

Jean-Paul BOULET, Adjoint au Maire de Châtillon : ce que je veux dire, c'est qu'étendre et développer un réseau de transport tel qu'il est proposé, cela nécessite déjà que le cœur du réseau soit en bonne santé. Or, qu'est-ce que l'on constate aujourd'hui ? Une saturation complète des lignes RER, une saturation des lignes de train, de certaines lignes de métro. Et c'est vrai que cette saturation s'accompagne d'un vieillissement des infrastructures, c'est-à-dire des rails, etc. Et aujourd'hui, nous sommes dans une situation où les autorités, le STIF notamment, n'ont quasiment pas ou peu investi sur la rénovation de l'existant. Ce qui est souhaité, ce qui est demandé je crois par beaucoup de personnes, c'est que l'urgent, c'est l'existant, et donc que ces travaux-là de l'existant commencent avant les travaux des lignes du futur Grand Paris.

D'ailleurs, le manque de rocade de banlieue à banlieue a fait que les différents usagers ont été obligés de se reporter sur les lignes RER, d'où une saturation, sur la ligne A notamment, et c'est vrai que sur la ligne A, nous aurons la chance de pouvoir avoir une prolongation de la ligne E du RER vers l'Ouest.

Ce que je voulais également dire, c'est que sur Châtillon, nous avons la chance d'avoir un réseau d'autobus performant, et même de qualité. Ce qu'il ne faudrait pas, c'est que ce réseau d'autobus, de dessertes de proximité, bien qu'il y ait des gros projets de transport très structurants, ce réseau d'autobus en paie le prix. Et je peux dire ça aujourd'hui, parce que nous avons, avec l'arrivée du tramway, des craintes de modification de dessertes d'autobus. Et nous avons fait des demandes pour qu'il y ait des maintiens de ces dessertes d'autobus. Et aujourd'hui nous n'avons pas vraiment de réponse de la part du STIF. Et je pense notamment au 194. Des réseaux d'autobus qui puissent être maintenus. Je comprends qu'il y ait des besoins d'une rocade au terminus des différentes lignes de métro, mais au moins des lignes d'autobus pour les dessertes de proximité.

Et puis, dernière chose, c'est un souhait d'une variante que pourrait proposer la ville de Châtillon sur cette rocade au Sud de Paris. C'est que, d'une part, compte tenu de la saturation de la ligne 13, compte tenu de la possibilité d'installer un futur pôle d'échange ligne 13, rocade Est-ouest, à la gare de Châtillon-Montrouge où l'endroit est très étriqué, est-ce qu'il ne serait pas possible de pouvoir envisager une correspondance de cette rocade, non pas à la ligne 13, mais au rond-point du 8 Mai 45 avec le T6. Je ne dis pas que ce serait... Il y a une étude peut-être. Je ne dis pas que c'est la meilleure solution. Cela permettrait déjà

d'une part de désaturer la ligne 13. Cela n'obligerait pas tous les gens à aller au terminus de la ligne 13 pour soit aller vers Paris, soit aller vers l'Est, et aller vers l'Ouest. Les Châtillonnais auraient trois possibilités. S'ils veulent aller sur Paris ligne 13, s'ils veulent aller sur le Sud, le tramway T6, et s'ils veulent aller sur l'Est ou l'Ouest, ils auraient la correspondance au Rond-point du 8 Mai. Et en plus, peut-être, quand nous montrons la petite carte d'ailleurs de la ligne rouge, nous voyons très bien qu'il y a une petite encoche qui va vers Châtillon. En fin de compte, nous tirerions tout doigt, et peut-être que je vous ferai faire même des économies.

Paul CARRIOT : merci. Sur l'emplacement de cette gare, j'imagine que le Grand Paris a réfléchi à cette question. Est-ce que l'on peut dire plus aujourd'hui.

Marc VERON : peut-être qu'avant, la question a été posée sur la situation actuelle. Je crois que les débats publics ont éclairci au moins un point. C'est de savoir exactement de quoi nous parlions. Et les discussions qui ont lieu, qui n'ont pas encore abouti, mais qui ont eu lieu entre l'Etat et la région, en ont tiré, me semble-t-il, de ce point de vue, les conséquences.

Quand nous parlions de plan de mobilisation de la région, nous y mettions Arc Express. C'est-à-dire que l'on mêlait des questions qui sont actuelles, qui sont pour l'année ou les quelques peu d'années à venir, et une question Arc Express qui est celle d'un investissement au même titre que le projet du Grand Paris, et d'ailleurs souvent sur des portions qui se recouvraient.

Le fait que l'on ait isolé sous la partie mobilisation, nous l'appelons comme nous voulons, uniquement les projets qui incombent d'abord à la région, au STIF, et en plus sur du moyen-long terme, a permis que les deux parties reconnaissent qu'il y avait nécessité de fixer une enveloppe, et de la détailler non pas sur l'horizon d'un contrat de projet Etat-région, qui est très court. C'est 6 ans. Et comme il n'en reste que trois à courir, évidemment, c'est un horizon de temps qui n'est absolument pas pertinent par rapport à la nature des projets. Mais sur l'horizon jusqu'en 2025. 2010-2025.

Et cela a permis d'identifier 39 lignes de projet. Là-dedans, il y a les RER. Il y a du tramway. Il y a des transports en commun en site propre, des prolongements de ligne de métro, etc., pour un montant de 11,9 milliards. Et l'Etat et la région sont convenus qu'en effet, il y avait là une base honnête de traitement de ces questions-là.

L'Etat a confirmé que de son côté, il était prêt à maintenir les clés de répartition qui font que l'on est à peu près dans la zone des 30 % incombant l'Etat, et même à concéder qu'il pourrait y avoir de sa part un effort plus important dans la première partie de cette période qui va jusqu'en 2025.

Il me semble, sous réserve que l'accord soit formalisé sur ce plan, et là je n'empiète pas du tout sur le débat public, puisque ce n'est pas du tout du domaine du débat public cela, il me semble que l'on a abouti à une grande clarification par rapport à ce besoin qui s'était manifesté dans les réunions de voir traitées des questions pressantes.

Par ailleurs, il y a la question des investissements à long terme. Et l'un ne s'oppose pas à l'autre, parce que nous voyons bien que si nous ne prenons pas les décisions maintenant des investissements long terme, nous allons nous retrouver dans quelques années exactement dans la situation où nous sommes aujourd'hui, à courir après les retards.

On sait que le temps de réalisation de ces investissements, ne serait-ce que parce qu'il y a des procédures à satisfaire... Et même encore une fois, si elles sont de par la loi du 3 juin écourtées, le temps nécessaire est que l'on a au mieux en 2018 les premières ouvertures à l'exploitation, cela paraît très loin pour des usagers d'aujourd'hui, et tout cela jusqu'à l'horizon 2023 et même 2025, pour solder un certain nombre d'opérations, en s'y prenant bien.

On voit bien que les décisions, il faut les prendre maintenant. Tout différemment, comme il a pu être suggéré à d'autres occasions, a un effet totalement mortel parce que pendant que nous discutons et nous différons, la courbe de croissance, je ne vous apprend rien pardon, la courbe de croissance de l'utilisation des transports en commun en région parisienne continue à vertigineusement grimper. Et d'une certaine façon, nous faisons tout pour l'encourager, puisque nous incitons au report modal, etc.

Là, il y a un vrai danger mortel pour les infrastructures si nous ne prenons pas ces décisions aujourd'hui. Voilà ce que je peux répondre. Il me semble que le débat a considérablement éclairci les choses sur ce qu'il faut faire et rapidement engager comme études et comme travaux surtout.

Après, il y avait deux autres points.

Isabelle RIVIERE : oui. Vous parliez en fait du réseau de bus, et puis des réseaux RER. Pour les réseaux RER qui sont effectivement asphyxiés aujourd'hui, nous avons un schéma que l'on va vous passer, qui est assez éclairant sur l'obligation justement que l'on a aujourd'hui d'utiliser ces lignes de RER parce que tout simplement, il n'y a pas de réseau de rocade qui permet d'aller d'une banlieue à une autre.

On avait pris un exemple, mais il y en a énormément d'autres, d'Antony. Quelqu'un qui habite à Antony, aujourd'hui, il a le choix d'aller au cœur de Paris. Il prend le RER B. Il va à Châtelet. Il a une correspondance exceptionnelle parce qu'elle est de quai à quai. Il prend la ligne A, et il va à La Défense. Et vous voyez la totalité de son temps de trajet, avec la correspondance vraiment minimum.

Avec l'arrivée du métro Grand Paris, nous allons vous passer le schéma, évidemment, il prend la ligne verte, et ensuite il rejoint, elle est en bleu là mais.... Et ensuite après, il prend la ligne rouge, et il arrive en un temps de 29 minutes au lieu de 37 minutes aujourd'hui, en désaturant les lignes du réseau RER qui sont justement bondées, parce qu'il y a énormément de gens qui les empruntent parce qu'ils sont obligés de passer par là pour pouvoir avoir une alternative à ce manque de projets en rocade.

C'est une vraie réponse pour vos déplacements en dehors de votre commune pour aller sur les Hauts-de-Seine, et ça aura un effet de désaturation. Nous avons parlé d'une vingtaine de pourcent sur les réseaux des RER. Et cela vous permettra d'avoir une bouffée d'oxygène par rapport à ce que l'on connaît aujourd'hui.

En ce qui concerne le réseau de bus, c'est vrai, mais c'est plutôt une réponse qui devrait être donnée par le Syndicat des transports en Île-de-France. Mais il est vrai, et ça, nous pouvons comprendre que l'on est tous dans des logiques économiques, que quand il y a l'arrivée d'un tramway, nous n'allons pas conserver une ligne de bus qui a le même trajet que la ligne de tramway. Déjà pour répondre au monsieur, c'est-à-dire qu'alors là, pour le coup, il n'y aurait plus aucune place pour la voiture. Nous ne cherchons pas une opposition entre la voiture particulière et les transports en commun. Nous cherchons à avoir une complémentarité, et nous cherchons à rendre possible l'alternative, que vous puissiez avoir le choix. Aujourd'hui, vous n'avez pas le choix. Nous cherchons à ce que vous ayez le choix.

L'objectif, c'est de rationaliser. Quand il y a une ligne de bus et une ligne de tramway, nous enlevons la ligne de bus. Mais par contre, avec l'arrivée du métro Grand Paris, ce que l'on va chercher, c'est au contraire des complémentarités avec les lignes de tramway. Tout à l'heure, nous reparlions aussi du T6, mais il y a aussi le projet du Conseil général de Croix de Berny, et qui après, se terminerait sur Issy les Moulineaux. Ce que l'on va essayer de faire, c'est avec tous ces projets, de faire en sorte que vous ayez une accessibilité majeure aux gares du métro Grand Paris. On ne va pas essayer d'enlever vos lignes de bus. Nous allons essayer au contraire de forte en sorte qu'elles aient des trajets qui leur permettent de mieux accéder à la gare du métro Grand Paris.

Paul CARRIOT : il restait la troisième partie de la question. Essayons d'être un tout petit peu plus bref, parce que je vois des mains qui se lèvent. Sur l'emplacement, il y a une variante proposée. Est-ce que c'est discutable aujourd'hui ou plus tard ? A quel moment est-ce possible d'évoquer cette variante ?

Jack ROYER : si vous voulez, la manière dont nous avons imaginé le maillage et le tracé du métro du Grand Paris, il s'articule à partir du réseau existant, que vous connaissez tous. Il prend en compte les prolongements des lignes de métro et les lignes de tramway. Il prend en compte les projets de tangentielle du réseau RFF. Et c'est à partir de ces éléments-là que l'on est venu plaquer un réseau bouclé qui assure les déplacements majoritaires de banlieue à banlieue pour justement éviter de transiter par Paris, pour faire gagner du temps à la fois aux Franciliens et aux Parisiens, et surtout pour améliorer le fonctionnement du cœur du système de transport, qui aujourd'hui est complètement saturé. C'est un peu comme si nous avions déjà fait un infarctus du myocarde, et puis qu'il fallait absolument venir y améliorer les artères et les aortes. Ce réseau-là, ce réseau bouclé, il faut l'imaginer comme un ballon d'oxygène qui va oxygéner le cœur de la cité, et par la même occasion, enfin répondre aux besoins de déplacements qui, malheureusement, se développent toujours de plus en plus, puisqu'il y a quand même 70 % des déplacements qui se font encore en voiture autour de Paris aujourd'hui.

Pourquoi je vous dis cela ? C'est parce que s'il fallait ne pas se connecter aux terminaisons nerveuses que constitue par exemple la ligne 13 du métro pour ce qui vous concerne, et que l'on allait chercher un autre cœur de ville ou un carrefour comme le 8 Mai 45, qui est plutôt situé plus au centre de la commune, bien entendu pour les gens qui habitent autour sur un rayon de 800 mètres, comme je disais tout à l'heure, ce serait forcément superbe d'habiter à proximité du rond-point du 8 Mai 45. Mais en attendant, les gens qui viendraient d'une commune voisine seront obligés de transiter par ce carrefour, et ensuite reprendraient le tramway pour deux interstations, pour aller chercher quoi ? La ligne 13, puisqu'ils auraient besoin peut-être de se déplacer sur la ligne 13. Vous voyez donc bien que si c'est pour recréer des ruptures de charge et ensuite affaiblir l'efficacité et le maillage du dispositif global, nous n'arriverons pas à rendre ce réseau efficace, que l'on attend tous à l'horizon 2025.

Par contre, bien entendu, lorsqu'il y a des questions de ce type qui se font jour, nous oublions souvent le réseau de surface. Aujourd'hui, le 394 assure la liaison dont vous parlez, d'Est en Ouest, pour relier les communes limitrophes. Là aussi, ce sont des choses sur lesquelles la Société du Grand Paris, dans le cadre de la loi, a possibilité de faire des propositions justement pour faire évoluer ce réseau de surface, qui accompagnera l'arrivée du métro du Grand Paris. Et bien entendu, lorsque nous serons amenés, quand nous aurons figé ensemble le positionnement à peu près exact des gares, tout de suite, nous travaillerons sur l'adaptation du réseau de surface qui va l'accompagner, de façon à le rendre cohérent, et cohérent pas à la fois simplement avec les gares du Grand Paris, mais bien entendu avec le T6 pour ce qui vous concerne.

Paul CARRIOT : d'accord, ok.

Joëlle FODOR ESKENAZI : vous pouvez donner la parole à madame qui demande depuis longtemps la parole.

Martine GOURIET, Conseillère générale des Hauts-de-Seine, canton de Châtillon : bonsoir. Je déplore un petit peu sur l'organisation des débats que l'on n'ait pas eu, comme cela s'est fait dans d'autres villes, un débat contradictoire entre Arc Express et puis le Grand Paris, parce que cela nous aurait éclairés, puisque dans le projet Arc Express, il y a aussi une gare à Châtillon-Montrouge, et nous aurions pu comparer les deux projets. Cela ne s'est pas fait, mais vous voyez que d'après les questions qu'il y a ce soir, nous voyons que cela nous aurait intéressé d'avoir à la table un représentant de la région ou un représentant du STIF qui nous aura expliqué ce qu'il en était sur justement l'amélioration du réseau de lignes existantes. Parce que ce qui est important quand même... C'est vrai que vous avez raison de dire qu'il faut regarder vers l'avenir. Mais entre maintenant et 2025, il y a quand même 14 ans. La question qui intéresse en premier lieu nos concitoyens, c'est qu'est-ce qui va se passer pendant ces 14 ans ? Et qu'est-ce qui va se passer sur les lignes existantes ?

J'aimerais bien entendre ce qui se passe sur la ligne 13. Parce que monsieur est là, il va pouvoir nous dire ce qui va se passer pendant 14 ans sur la ligne 13, et en particulier, quand

le tramway T6 va arriver, comment ça va se passer ? Cela nous intéressera particulièrement. Et puis aussi, nous allons avoir un besoin avant 2025 d'avoir des bus en site propre pour rejoindre la gare Châtillon-Montrouge. C'est absolument une évidence.

Si je reviens sur le tracé que vous proposez sur le Grand Paris, il y a un point qui est important. Cela a déjà été mentionné. C'est d'avoir une interconnexion avec toutes les lignes existantes. Là, il nous manque l'interconnexion avec la ligne N. Nous en avons déjà parlé avec la ligne N du Transilien à Clamart, et tel que vous nous l'avez indiqué, nous dirions que c'est antinomique avec une station à Issy-les-Moulineaux.

Nous, ce que l'on demande, ce n'est pas que ce soit une gare à la place d'une autre. C'est qu'il y ait deux gares. Et quand vous nous parlez de 80 millions d'euros en plus, nous disons juste que quand vous voulez faire une ligne qui semble absolument sans intérêt entre Saclay et La Défense, et que vous nous avez dit que chaque kilomètre coûtait 100 millions d'euros, là, vous avez à trouver les sources d'économie. Mettez-nous une gare en plus sur les trajets là où il y a du trafic, et nous avons beaucoup de trafics entre Châtillon, Clamart et Issy-les-Moulineaux, et ne mettez pas quelque chose, un très lourd moyen de transport entre Saclay et La Défense, qui est quand même, tout le monde le sait, plutôt pour des questions de prestige.

Et le deuxième point qui est important, c'est le fait que sur la rocade, pour l'instant, il y a une rupture de charge à La Défense, telle que vous le présentez. Et cela ne fait donc pas vraiment autour de Paris, parce que quand nous arrivons à La Défense, il faut changer pour pouvoir continuer après. Il y a une question importante qui est d'avoir un vrai tour de Paris, sans s'arrêter au milieu. Pourquoi cela n'est pas proposé ?

Paul CARRIOT : merci madame. Il y a un point sur l'organisation du débat, point sur lequel je voudrais m'exprimer. D'abord, sachez madame comme nous l'avons dit, et ma collègue l'a dit en particulier, que la CNDP est tout à fait souveraine sur le choix des dates et le choix des villes, même s'il tient compte évidemment, le plus grand compte des avis des élus et des populations. Et d'autre part, nous avons organisé un certain nombre de débats contradictoires, comme vous l'avez dit, et qui ont eu lieu jusqu'à maintenant. Je pense que vous y avez participé. En tout cas, cette contradiction aujourd'hui, comme on l'a expliqué tout à l'heure, j'ai cru comprendre qu'il y avait un certain nombre de convergences. Cette idée va petit à petit aller vers une convergence entre ces deux projets.

Maintenant, sur les deux autres aspects, concernant d'une part, j'ai bien noté, une gare en plus ou pas en plus, là-dessus, je pense que peut-être, c'est Monsieur VERON ou Madame RIVIERE qui pourrait peut-être s'exprimer. Et puis également, nous verrons le troisième point après sur La Défense. Mais déjà sur le deuxième point.

Marc VERON : pardon, je reviens sur...

Paul CARRIOT : c'est vrai que l'on a déjà examiné cette question tout à l'heure, mais la question étant reposée, je suppose qu'il faut...

Marc VERON : attendez, je reviens sur un point pour que les choses soient claires. Nous serions dans un débat contradictoire s'il s'agissait d'opposer le moyen-long terme, ce que la région appelle « plan de mobilisation », au projet long terme. J'ai dit tout à l'heure, je répète, cela me paraît une avancée du débat public tout à fait importante, que dès lors que l'on expurge du plan de mobilisation le projet Arc Express, je vais y revenir dans un instant, et que l'on détoure bien les 39 lignes dans lesquelles je ne vais pas en faire le détail, je l'ai là, mais je vous épargne ça, dans lesquelles il y a eu RER, du tramway, du tram-train, etc., et que là, l'Etat et la région se mettent d'accord pour considérer le financement long terme jusqu'en 2025 de l'ensemble de ces projets, se mettent d'accord sur l'enveloppe, et se mettent d'accord sur la répartition, il me semble qu'il n'y a plus d'opposition entre le moyen terme et les projets dont nous parlons.

Les projets dont nous parlons, et là encore, il me semble qu'il n'y a pas de contradiction Arc Express/Grand Paris, pourquoi ? Parce que ce sont des projets qui doivent se réaliser dans le même laps de temps. 1 kilomètre percé sous l'égide du STIF, ou 1 kilomètre percé sous l'égide de la Société du Grand Paris, cela avance au même train. Il n'y a pas de tunnelier plus expert, plus véloce dans un cas que dans l'autre. Nous sommes donc dans l'horizon 2018-2023-2025, dans les deux cas.

Après, il s'agit de savoir si tel tracé est plus pertinent, telle gare est plus pertinente. Et là, vous m'accorderez que l'intérêt des débats est d'avoir fait émerger un certain nombre d'observations là-dessus. Je récusé vraiment, parce que cela me paraît un appauvrissement considérable de tout ce qui s'est passé depuis quatre mois, le terme contradictoire.

Maintenant, avant de laisser mes collègues intervenir sur les points suivants, une observation à propos des ruptures de charge. Nous n'allons pas avoir, sur 150-160 kilomètres, une seule rupture de charge, mais probablement trois, et peut-être quatre. Pourquoi ? Parce que nous n'allons quand même pas rééditer l'exploit que l'on connaît sur les RER Aujourd'hui qui, sur 200 kilomètres n'offrent aucune rupture de charge, et qui condamnent par conséquent les malheureux RER... Dès lors qu'il y a un dysfonctionnement à un endroit, tout l'aval du trafic se trouve instantanément arrêté. Ça, non. Il n'y a aucun réseau au monde digne de ce nom qui présente cette particularité sur 200 kilomètres, ou 150 si vous voulez, il n'y a aucune différence, d'être sans rupture de charge, ou sans capacité de retournement.

C'est cela le fond des questions des RER. Ce n'est pas que les gens sont plus ou moins doués. C'est que structurellement, ça ne peut pas fonctionner. Et ce n'est pas une découverte récente. C'est une découverte qui date au moins d'il y a 15 ans. Elle n'a pas été traitée, et ne me demandez pas pourquoi. Mais c'est cela le fond de la question des RER. Nous n'allons quand même pas reproduire dans le métro du Grand Paris, étant donné ce que doit être sa capacité de traitement, les mêmes erreurs conceptuelles.

Isabelle RIVIERE : pour faire suite, pour La Défense, c'est effectivement un pôle tout à fait

attractif. Ce que l'on va rechercher, ce sont des correspondances minimales pour que vous puissiez ne pas perdre de temps. Il y a des études qui sont en cours, des études intégrées d'ailleurs avec un groupe intégré. Ce ne sera pas qu'un projet métro Grand Paris. Il y aura le STIF. Il y a déjà RFF et la SNCF, enfin tous les partenaires qui travaillent déjà sur le site, puisque nous vous l'avons dit, il y a le projet Eole. Il y a différentes infrastructures de transport qui sont présentes. Il y a des exploitants. Nous allons travailler dans ce groupe intégré ensemble. Ce que l'on sait, c'est qu'il y a une boîte qui existe sous les Quatre temps. Elle est creusée. Elle existe déjà, et il y aura la possibilité, là, vous le voyez sur le schéma, de pouvoir implanter la ligne verte et la ligne rouge qui se rejoindraient en cet endroit-là. Cela fait que l'on quitterait un train pour rejoindre l'autre sur le même quai.

On n'est pas encore allé au bout des études. Il faut que la faisabilité soit étudiée sous différents angles. Nous vous avons mis celui-ci. Il y en a un autre de l'autre côté. Il y en a un autre près la Rue Carpeau. Nous sommes en train de regarder tout cela. Mais ce que l'on va rechercher, c'est que vous ayez des ruptures de charge les plus minimales possible, parce que c'est un pôle extrêmement attractif. Si nous voulons aller aux aéroports et si nous voulons rejoindre La Défense, cela nous semble difficile d'aller à Nanterre-les-Groues, et d'être obligés de faire un changement, nous prenons la ligne 1 ou la ligne A, pour pouvoir ensuite reprendre son trajet.

Par contre, le métro Grand Paris, c'est une différence avec l'autre projet, nous proposons deux gares : une à La Défense, parce que ça nous semble extrêmement important, et une à Nanterre-les-Groues, en leur donnant des fonctionnalités très différentes. A La Défense, nous voyons bien que toutes les lignes s'y rejoignent, et que les gens n'ont pas envie de perdre de temps. Il faut absolument leur proposer des correspondances de qualité. Sur Nanterre-les-Groues, c'est une gare en développement. C'est l'Arrière Défense. C'est un quartier en développement. Nous avons besoin aussi d'avoir des gares pour pouvoir s'adosser derrière un hub, qui n'y ait pas un désert autour du hub. Cela nous semble important d'avoir ces deux gares.

En ce qui concerne aussi la ligne verte, le tronçon de la ligne verte, ce n'est pas seulement Saclay dont nous parlons tout le temps, mais c'est Orly, Massy-Palaiseau, Saint-Quentin en Yvelines, et Versailles. C'est-à-dire 300 000 habitants. C'est à peu près la taille d'une ville de Bordeaux, de Lille. Ce n'est quand même pas trois personnes qui vont se balader sur une ligne, et ce n'est pas juste pour le plaisir d'aller implanter et de dépenser de l'argent public. Ce n'est pas du tout cela. C'est à peu près, à l'heure de pointe du matin, cela correspond à peu près au trafic de la ligne 10 du métro. Je ne pense pas que l'on ait entendu nulle part le fait que la ligne 10 du métro ne rende pas les services, et qu'il faille la supprimer. C'est une autre réponse à votre question.

Ensuite, vous parliez des lignes. Ce que l'on a essayé, c'est de faire en sorte que nos lignes soient en correspondance avec un maximum de lignes existantes, donc 85 %. Nous essayons de mailler au mieux. Il y a la problématique de la gare de Clamart qui a été évoquée précédemment. Je pense que je vais repasser la parole à mon collègue. Nous avons fait un

choix. Nous avons entendu, c'est-à-dire que l'on est dans les débats publics, très fortement à Issy-les-Moulineaux un souhait de desservir les quartiers du Haut d'Issy-les-Moulineaux, de Vanves et à côté de l'écoquartier aussi de Clamart. Nous écoutons ce que vous nous dites, c'est même l'objet du débat public, et nous regardons comment est-ce que l'on peut améliorer le maillage. Nous avons fait un choix, que mon collègue va vous expliciter. Il y en a d'autres toujours qui sont possibles.

Paul CARRIOT : voulez-vous y rajouter un petit point ?

Fabrice POGGI : si ce n'est redire ce que j'ai dit tout à l'heure. Nous avons fait le choix de mailler avec T2. Il y a d'autres possibilités, comme la ligne C et le Transilien N. Après la question, c'est est-ce que l'on rajoute une gare ou pas. Sachant que rajouter une gare, c'est rajouter de la desserte. C'est rajouter du coût, et c'est aussi rajouter du temps de déplacement pour les personnes qui utilisent la ligne rouge.

Paul CARRIOT : il y a beaucoup de questions du côté gauche. Oui, exact. Il y avait un complément. Non, mais chacun son tour. D'abord là-haut.

Bruno DUMONTET, Directeur de la ligne 13, RATP : bonsoir. Madame, vous posez la question de la ligne 13, la situation aujourd'hui dans les années à venir, à très court terme, et puis à moyen terme. Et ensuite, à beaucoup plus long terme, puisque nous sommes sur des horizons plus éloignés.

Juste pour vous dire quand même que la ligne 13 que vous prenez ici sur Châtillon, qui est un pôle important... J'ai conscience que la ligne 13, c'est quelque chose pour vous, comme pour nous, de pas facile au quotidien. La RATP est consciente des problèmes de régularité et de saturation de la ligne 13. C'est aussi pour cela qu'elle en a fait sa priorité. Juste quand même pour vous dire que là-dessus, nous nous en occupons avec là depuis quelques temps, et là nous parlons du court terme, des investissements importants plus que sur n'importe quelle autre ligne de métro, une priorité qui est faite pour la RATP... Je vais aller juste assez vite, mais 250 millions d'euros là, c'est tout de suite maintenant, avec des équipements transport pour améliorer l'exploitation au quotidien de la ligne 13, qui est une ligne difficile à exploiter avec un PCC, Poste de commande centralisé, dédié à la ligne 13. Beaucoup d'équipements. La rénovation des trains, la modernisation de la signalisation, des équipements de transport comme un retournement automatique, et j'en passe et des meilleurs. Des portes palières cofinancées par le STIF et la RATP, en cours de déploiement. Autant d'équipements au service du transport au quotidien, pour gagner à coup de secondes... Nous nous battons à coût de seconde, pour une exploitation attendue au quotidien, de 550 000 voyageurs/jour. Une ligne très chargée.

A court terme, nous investissons, nous travaillons dessus, avec la limite technique des équipements. Une exploitation au quotidien dont nous nous occupons réellement, et nous sommes conscients des difficultés quotidiennes. Nous y travaillons activement.

Et puis, à court ou moyen terme, nous nous réjouissons de tous ces débats. Moi, en tant

qu'exploitant au quotidien, puisque déjà, sans attendre 2025, dès 2017, ce qui est prévu dans les débats complémentaires avec le prolongement de la ligne 14, qui viendra couper les deux branches Nord de la ligne 13, la branche Asnières Gennevilliers et puis la branche Saint-Denis. Il y a un report de flux, cela a été dit, dès 2017, attendu à hauteur de 25 %, donc une désaturation attendue dès 2017 à hauteur de 25 %. Et puis après, bien sûr, ce qui a été dit au niveau des tracés pour Châtillon. Là, je parle bien de la désaturation globale de la ligne 13, et de son transport. Monsieur VERON parlait des ruptures de charge. Ce qui se passe dans le Nord de la ligne impacte le Sud, et réciproquement aujourd'hui.

Voilà. Une étape intermédiaire qui me semble très intéressante, et puis des perspectives d'avenir où nous, nous ne pouvons pas nous passer d'évolutions structurelles comme ça, de franchir un cap au niveau infrastructures. Vraiment, pour exploiter la ligne 13 au quotidien, j'y vois un énorme avantage.

Paul CARRIOT : merci Monsieur DUMONTET de ces précisions.

Isabelle RIVIERE : c'est mon collègue qui va compléter. Nous nous servons d'une planche que nous avons proposée lors du débat public qui s'est tenu à Clichy-la-Garenne la semaine dernière, où la problématique de la ligne 13 a été évoquée. Nous avons préparé une planche qui peut peut-être vous aider.

Fabrice POGGI : ce qu'il faut avoir en tête aussi, c'est que la régularité d'une ligne se regarde sur la totalité de la ligne. C'est-à-dire qu'il y a beaucoup d'irrégularités qui peuvent naître dans le Nord, mais c'est directement ceux qui utilisent le Sud de la ligne qui en pâtissent. Là, aujourd'hui, le métro du Grand Paris, du fait de la rocade, permet à des personnes qui utilisent aujourd'hui la ligne 13 pour se rendre à Saint Lazare, point de passage obligé exactement comme nous l'avons dit tout à l'heure pour Châtelet-les-Halles, où beaucoup de personnes vont dans Paris, sans vouloir aller à Paris. C'est uniquement un point de passage. C'est le cas pour Saint Lazare. Ces personnes pourront utiliser la ligne verte pour se rendre à La Défense par exemple grâce aux correspondances. Je parle de la ligne 13. Je parle aussi du RER C, pour ne citer que ces lignes.

Et puis, il y a le projet qui est aujourd'hui du prolongement de la ligne 14, et qui dans le projet du Grand Paris, est prolongée encore au-delà jusqu'à Pleyel. Cela permet de faire un barreau complémentaire qui permet de soulager la ligne 13 dans son Nord, ce qui permettra aux utilisateurs du Sud de bénéficier de la régularité.

Joëlle FODOR ESKENAZI : merci de ces précisions. Oui, monsieur, en bas.

Serge MARTIN, Châtillonnais : bonjour, Parisien de naissance et Châtillonnais depuis 34 ans. J'ai quatre questions à poser, mais je vais être très rapide. La première question, c'est sur les horaires que vous avez prévus. Est-ce que les différents équipements sont disponibles 24h/24h ? Deuxième question, les fréquences : tous les combien de temps y aura-t-il un train ? Personnellement, il va y avoir le T6. Il n'y a pas longtemps, j'ai voulu prendre le bus pour aller à Clamart. En début d'après-midi, le bus suivant était dans une demi-heure. Je suis

allé à pied, et je suis arrivé avant le bus. Si c'est pour se retrouver avec la même chose avec le T6, pas la peine. Il suffit d'embaucher des conducteurs. Et les bus, ils existent. Nous embauchons des conducteurs, et il y aura plus de bus au milieu de la journée. C'est la deuxième question.

La troisième question, elle concerne ce que vous appelez le report modal ou les rabattements. Est-ce que vous avez prévu, tout au moins sur certaines gares, des parkings pour les voitures, pour que les gens puissent arriver à la gare en voiture et prendre le métro après. C'est très important. A Châtillon-Montrouge par exemple, c'est impossible la voiture. Et même à Châtillon-Montrouge, il m'arrive souvent de devoir aller chercher quelqu'un en voiture. Ce n'est même pas prévu. Quand nous arrivons pour prendre quelqu'un qui descend du métro, à la sortie de la ligne 13, nous y arrivons, mais ce n'est vraiment pas commode. Une question qui s'y rapporte : est-ce que l'on pourra mettre des vélos dans le métro ?

Et puis, quatrième question : j'ai eu la chance d'aller à New York, il n'y a pas longtemps, et ça se rapporte aux histoires de gares supplémentaires qui ralentissent les trains. A New York, sur le même réseau, il y a les trains rapides et les trains locaux. Ce qui fait que l'on peut prendre... Le métro de New York parcourt toute l'agglomération. Il va jusqu'à Kennedy Airport. C'est très important. Ce qui fait que l'on peut traverser très rapidement l'agglomération, prendre le métro, et descendre exactement où nous voulons. C'est très commode. Il y a les deux types sur le même réseau. Je sais que le métro new yorkais a des problèmes d'argent, mais cela fonctionne très bien 24h/24h. Je répète, les horaires, les fréquences, les voitures et les vélos, les véhicules de déplacement individuel, et puis quatrièmement, rapide et local. Merci.

Paul CARRIOT : merci. Voilà des questions très simples, claires et précises. Je ne sais pas si elles sont simples, mais en tout cas, elles méritent certainement des réponses, peut-être aussi vraies, je ne sais pas. Le 24h/24 d'abord.

Isabelle RIVIERE : le 24h/24, c'est clairement une réponse politique. C'est-à-dire qu'il faut par contre le concevoir très en amont de notre projet pour que les infrastructures suivent. Vous comprenez bien qu'il faut qu'il y ait de la maintenance. Normalement, la maintenance sur les lignes se fait la nuit. Il faut aussi qu'il y ait... Il y a quand même des données économiques. D'ailleurs, vous-même, vous nous l'avez rappelé. Vous nous avez dit que tout cela coûte quand même très cher. La nuit, nous n'aurons évidemment pas le même nombre de personnes que dans la journée. Cela veut dire qu'à un moment donné, qui va payer le fait que l'infrastructure tourne tout le temps ? C'est des questions que l'on s'est posé, que l'on pose. *A priori*, nous ne nous orientons pas sur du 24h/2. Mais par contre, nous ferions ce qui existe déjà. C'est-à-dire que sur certaines lignes, le vendredi soir ou le samedi soir, il y a des horaires plus tardifs pour répondre à des besoins plus spécifiques. Nous nous orienterions plutôt sur des solutions de ce type-là. Pas forcément... Il y a possibilité de faire du 24h/24. En termes de maintenance, ce serait quand même compliqué. C'est une réponse à une de vos premières questions. Les fréquences, elles seront adaptables. Mais c'est comme nous vous l'avons dit dans la présentation, je laisserai peut-être mes collègues compléter, c'est toutes

les 85 secondes, donc moins d'une minute et demie entre les différents trains, des trains de huit voitures avec 1 000 personnes. Vous n'attendrez pas sur les quais pendant une demi-heure.

Les parkings relais. Comme vous l'avez dit, nous ne pourrions pas en implanter partout, parce que tout dépend de la géographie des territoires. Sur le vôtre, il paraît assez compliqué de mettre un parking relais, et peut-être pas forcément souhaitable. Puisque vous avez, comme nous l'avons dit, une desserte bus qui est très dense, et qui a l'air de convenir tout au moins à vos élus. Mais par contre, comme nous l'avons dit aussi précédemment, il n'y a pas d'opposition entre l'utilisation de la voiture et puis les transports en commun. Quand nous allons aller dans des communes plus lointaines en deuxième couronne, nous comprenons bien que l'on va avoir besoin de sa voiture pour pouvoir la déposer dans un parking relais, et ensuite prendre le métro du Grand Paris. En fonction de la densité des territoires, en fonction de l'opportunité, ce sera travaillé avec les élus et les associations pour pouvoir rendre un meilleur service.

Le vélo, pour l'instant, il n'est pas prévu d'embarquer les vélos dans les trains. Par contre, il est prévu de travailler sur tout ce qui est mode doux, modes alternatifs, et que vous puissiez parvenir à la gare, poser votre vélo pour pouvoir ensuite prendre votre train. C'est souhaité et envisagé, avec des communes qui en plus vont bénéficier, ou bénéficient déjà de vélib, plus tard, par exemple pour la voiture, aussi d'autolib. Nous allons faire en sorte de travailler sur tous ces modes complémentaires qui vont vous permettre de parvenir au mieux sur nos gares.

Ensuite, des gares supplémentaires.

Paul CARRIOT : vitesse rapide ou vitesse lente.

Isabelle RIVIERE : nous pouvons le faire, c'est-à-dire avoir des directs et avoir des semi-directs, mais cela veut dire que l'on double l'infrastructure. Et alors là, quand vous parlez déjà de coût faramineux, c'est encore une autre problématique. Nous ne partons pas sur un système comme celui-là, sachant qu'en proposant un train toutes les 85 secondes, cela ne nous paraît pas nécessaire.

Jack ROYER : pour compléter la fréquence, sur la ligne 14 aujourd'hui, la fréquence moyenne est de 120 secondes, donc deux minutes. Et nous descendons à 105 secondes. Vous voyez déjà l'efficacité de la ligne 14 si vous l'empruntez au quotidien. Descendre en dessous des 90 secondes, c'est quand même assez performant. Jusqu'à présent, il y a peu d'autres réseaux au monde qui arrivent à descendre à ce seuil d'efficacité.

Isabelle RIVIERE : et sous le T6, la fréquence sera 7 minutes en heure creuse. Vous n'attendrez pas 20 minutes sur le trottoir.

Paul CARRIOT : voilà, quatre questions précises, quatre réponses précises. Nous avons des questions là-haut. Monsieur.

Rodolphe SERANT, Châtillonnais : merci. Dans les études que vous nous avez présentées, études qui sont, si j'ai bien compris, prospectives, vous n'avez pas fait figurer les correspondances futures bien entendu entre l'Arc Express et le réseau de transport du Grand Paris. J'aimerais savoir pourquoi ?

Marc VERON : pour une raison très simple. Vous l'avez compris, c'est qu'étant donné les bandes de travail des deux projets, qui sont relativement proches à quelques centaines de mètres, un peu plus, très peu plus, il ne peut y avoir à la suite de tout cela qu'un seul tracé. Il ne peut y avoir qu'un seul tracé.

Faut-il encore se mettre d'accord sur le bon tracé et les bonnes gares. Les bonnes gares, c'est-à-dire les gares qui sont finançables avec un retour par la justification, quel que soit le thème suffisant. Parce qu'il y a des arbitrages. Vous savez, nous sommes dans une période, ce qui est normal, le débat attire des demandes. C'est dans sa nature même. Puis à un moment donné, nous voyons ce que l'on peut s'offrir. Tout cela sera évidemment pesé à l'aune des retours sur chacune des demandes. Mais il n'y a pas de correspondance, puisqu'il ne peut y avoir qu'un seul tracé.

Roger LEDU, Association Cadre de Vie Châtillon : j'avais une question. En ce qui concerne Saclay, nous sommes frappés sur votre programme que des gens de Saclay doivent impérativement aller ou à Anthony, Massy, ou bien à Versailles. Et nous constatons que concernant aujourd'hui la fameuse autoroute A118, rien n'a été prévu pour la remplacer par aucun transport. Est-ce que vous pensez que c'est cohérent ? Il n'y a rien entre Saclay et toute la population qui va être amenée à Saclay, et le Sud de Paris, que ce soit Petit Clamart, que ce soit toute notre partie. Il n'y a rien. Comment va se faire le transport, et en particulier le remplacement de l'A118 ?

Enfin, en ce qui concerne tous les travaux, vous avez indiqué qu'essentiellement, tout était en tunnel. Et comment avez-vous garanti le passage dans la partie Sud où nous sommes aujourd'hui, où nous sommes en particulier avec un grand nombre de carrières pratiquement partout les carrières, avec des réseaux d'eau qui sont plus ou moins fluctuants, et avec des éboulements, sous des ensembles d'immeubles.

Paul CARRIOT : merci monsieur. Ecoutez, de toute façon, il y a au moins deux questions, si j'ai bien noté, sur les possibilités entre Saclay et le Sud de Paris, et puis sur l'aspect tunnel décidément. Qu'en est-il exactement au plan environnemental ?

Sur le premier point, trafic entre... Qui pourrait répondre ? Monsieur VERON, le trafic entre Saclay et Paris. Qu'en est-il exactement ? Pouvez-vous nous dresser une situation de cette partie de la France ?

Marc VERON : ce que vous avez relevé, c'est qu'aujourd'hui, pour aller à Saclay depuis Paris, il faut une voiture. C'est conseillé. Ou bien alors, nous prenons l'aventure. Nous prenons un RER, et c'est plus hasardeux. Et c'est l'A118 qui essentiellement dessert, avec les points d'engorgement que l'on connaît le matin et le soir. Je ne reviens pas sur cette description.

Dans le projet de métro dont nous parlons, ce n'est pas Antony, mais c'est la liaison avec Orly, et ensuite la reprise depuis Orly, par la ligne 14 prolongée, jusqu'au cœur de Paris. Laquelle ligne 14, vous l'avez observée à Villejuif, coupe la rocade ligne rouge. Cela donne évidemment par là des possibilités de connexion rapide avec le cœur de Paris, et avec toute une série de points en bordure, qui sont infiniment démultipliés par rapport à l'état actuel des choses.

Je rappelle que dans une conférence qu'il a fait à l'Institut de l'optique, le Président de la République a même donné comme norme de liaison avec le cœur de Paris 30 minutes entre Saclay et le cœur de Paris, via Orly. C'est cela en gros le cahier des charges.

Voilà ce que je peux vous dire par rapport à notre projet. Sur les travaux, compte tenu notamment des enseignements que l'on a tirés de l'étude d'évaluation environnementale, qui est une des pièces constitutives du dossier du Grand Paris, que vous avez d'ailleurs la possibilité de consulter sur le net, c'est un gros paquet de 800 pages. Bien entendu, la question de la nature des terrains, la question géologique, a été un des éléments, un des critères à travers lequel nous avons examiné s'il était pertinent de passer en viaduc ou de passer en souterrain. Là, qu'est-ce que l'on peut dire par rapport à la nature du sol de Sud de Paris ? Effectivement, il y a beaucoup de carrières.

Jack ROYER : oui, cela ne vous a pas échappé. Il y a des carrières dans cette zone-là. Nous nous sommes renseignés auprès de l'Inspection générale des carrières, et la totalité des galeries ont été consolidées et remblayées dans cette zone-là. Il nous semble opportun de continuer nos études pour imaginer l'implantation de la boîte qui constituera la gare du Grand Paris, non pas bien entendu sous les immeubles, mais sous les avenues, soit l'Avenue de Paris, soit l'Avenue Max Dormois, pour justement éviter d'être trop près des fondations d'immeubles. Et ce que je vous disais dans mon introduction, la profondeur à peu près d'une gare est entre 20 et 25 mètres. Aujourd'hui, nous en sommes à 23,60 mètres pour être plus précis sur ce secteur de Châtillon-Montrouge au stade de nos études avancées. Pas de souci apparent pour les carrières.

Paul CARRIOT : bien, merci. Tout le monde pourra s'exprimer. La question suivante, c'est monsieur.

Alain FABART, Economiste de l'aménagement Conseiller municipal à Châtillon, association « Châtillon pour tous » : vous venez, Monsieur VERON, de poser la question, dire que sur le site, nous avons un très gros dossier sur l'environnement, le bilan environnemental. Il n'en a pas été question du tout aujourd'hui. Est-ce que vous pouvez d'une façon ou d'une autre donner les grandes lignes du résultat puisque finalement, quand nous parlons de développement durable, nous devons quand même aussi prendre en compte les considérations concernant le bilan énergétique, l'émission de gaz à effet de serre, et tout ce qui en découle,

D'autre part, je voulais simplement signaler une chose. Le débat est parti à l'origine d'une consultation des grands cabinets internationaux d'urbanisme sur l'avenir de la ville, et puis

nous avons vu apparaître le projet du Grand Paris, un peu *ex nihilo*, qui n'était pas du tout l'expression de ces 10 grands projets. L'un d'entre eux, celui même dirigé par Rogers en Angleterre, concevait l'agglomération francilienne essentiellement comme une agglomération dans laquelle il fallait améliorer en qualité de développement durable l'existant, beaucoup plus que de reconstruire d'autres grands projets. Est-ce que vous pensez qu'une démarche partant de l'urbanisme pour aller aux infrastructures nécessaires ne serait pas préférable, que celle consistant à bâtir des infrastructures qui vont amener un étalement urbain considérable, à travers un certain nombre de pôles de compétitivité internationale, et qui au fond, vise un but essentiel, à savoir rendre l'agglomération francilienne compétitive à l'échelle mondiale, alors que les préoccupations fondamentales en termes d'environnement et d'écologie sont plutôt de gérer mieux l'existant et nos propres villes, à commencer par nos propres quartiers, avec les dessertes de proximité.

Paul CARRIOT : merci monsieur de cette question. Deux questions : la première concerne le domaine environnemental, et puis la seconde plutôt sur le domaine du développement durable. Sur la première question, il y a un dossier de plus de 1 000 pages, qui est consultable sur le site. Et c'est une question vaste et vague, d'une certaine manière. Est-ce que l'on pourrait dire plus précisément comment ce dossier, comment cette analyse a été prise en compte par le Grand Paris dans son projet de développement ?

Marc VERON : comme j'ai les spots dans la figure, je n'arrive pas à vous situer pardon. Parce que c'est très mal commode de répondre tout à fait à côté en termes géographiques. Sur l'étude d'évaluation environnementale, d'abord c'est la première fois qu'il y a, précédant un débat public, une étude d'évaluation environnementale. Qu'est-ce que veut dire une étude d'évaluation environnementale ? Cela veut dire que la société du Grand Paris, et ce qui en tenait lieu à l'époque, parce que nous n'étions pas constitués, a lancé un appel d'offres, et au terme de cet appel d'offres, a choisi un groupement international indépendant pour conduire une étude sur un cycle biologique complet, c'est-à-dire une année complète.

Et naturellement pour être en capacité de déposer cette étude devant l'autorité environnementale, début du mois de juillet, il fallait la lancer un an plus tôt. Nous avons cheminé pendant une année, et deux opérations ont été faites, à savoir d'abord une photographie de l'existant, qui constituera notre accompagnement pendant toute la durée du projet et au-delà, bien entendu, dans la phase opérationnelle, sous tous les angles environnementaux possible. Il y a de la géologie. Il y a de la topo, il y a de la faune, il y a de la flore, enfin il y a de l'air... Je peux passer tous les critères qui ont été enregistrés comme une photographie de l'état environnemental existant.

Et dans un deuxième temps, il a été fait une projection, une étude d'impact du projet sur chacun de ces critères. Quelle est la raison pour laquelle cette étude a été faite et au débat public, même si je le déplore, même s'il y a eu, il faut bien le dire dans les cinquantes réunions, relativement peu de questions sur ce gros document qui est consultable sur le net.

L'intérêt, c'est que cela constitue une aide à la décision. Et si vous avez le temps d'aller jeter

un coup d'œil, vous verrez en la consultant que toute une série d'idées qui ont pu être jetées, notamment dans la période qui a précédé l'intervention du Président de la République en 2009, à la Cité de l'architecture, en avril 2009, se trouvent infirmées par cette étude. C'est-à-dire que telle solution qui était idéalement souhaitée apparaît comme contradictoire avec la prise en compte d'éléments environnementaux. Je vais prendre un exemple archi simple. Le fait de tracer en aérien, et de traverser des zones Natura 2000 qui évidemment, inutile de vous le dire, ont été parfaitement répertoriées dans cette étude, est une impossibilité totale, eu égard à l'administration européenne et française.

Voilà. Il y a toute une série de propositions qui sont tombées d'elles-mêmes avec cette étude. Et cette étude, elle continuera bien entendu à nous accompagner pendant la durée de vie du projet. Elle doit être complétée quand nous en serons, et nous irons probablement rapidement à cela, aux enquêtes publiques, évidemment par des études d'impact précises, concernant chaque grande portion qui sera analysée.

S'agissant de l'urbanisme et de l'architecture, il n'y a aucune opposition entre les travaux des cabinets d'architecte et ce que nous faisons. Quelle est la raison pour laquelle nous avons choisi de commencer par ce grand réseau d'infrastructure ? Elle est double. La première a été signalée amplement dans tous les débats. C'est que cruellement, la région parisienne souffre d'un manque de moyens. C'est le cas aujourd'hui. C'est encore plus vrai à moyen et long termes. C'est la première raison. Mais surtout, parce que cela nous apparaissait comme un moyen concret d'engager immédiatement le travail au niveau, à cette échelle parisienne.

Et nous en avons vu déjà un certain nombre de conséquences, notamment autour des gares qui sont supposées faire consensus. Aujourd'hui, il y en a beaucoup heureusement, beaucoup. Nous avons vu déjà démarrer, il y a quelques mois, dans l'esprit de contracter entre les communes et l'Etat ce que l'on appelle un « contrat de développement territorial », qui est formellement inscrit dans la loi, des études d'avant-projet d'urbanisme, intéressant les communes d'accueil de la gare, et groupées autour de la commune d'accueil de la gare.

Pour prendre un exemple tout simple, les communes autour du Bourget, il y en a six, se sont mises d'accord pour initialiser un travail d'urbanisme qui a été confié à trois cabinets, il se trouve, du Grand Paris en l'occurrence, à Castro, à Jean-Marie DUTILLEUL et à Christian de PORTZAMPARC, qui sont à l'œuvre depuis plus de six mois maintenant. Et avec la première reconnaissance qui a été faite, où l'on a vu une esquisse de transformation en profondeur de l'ensemble du paysage urbain de ces communes, nous allons très probablement aller vers maintenant des études beaucoup plus approfondies de programmation.

Voilà. C'est ce qui fait qu'aujourd'hui, la contradiction apparente, qui n'existe en réalité pas, est levée par le fait que des travaux pratiques sur des échelles territoriales assez vastes, six communes ici, territorialement, six communes également à La Défense jusqu'à Rueil, mais probablement avec une superficie plus importante, et ailleurs, et dans beaucoup d'endroits, je crois que c'est ce qui va permettre d'engager le travail urbanistique sur le

Grand Paris.

Paul CARRIOT : vous vouliez rajouter quelque chose ?

Isabelle RIVIERE : oui, enfin, c'était pour répondre aussi à une question de monsieur. La compétitivité internationale existe. Nous espérons que notre réseau va permettre à des entreprises internationales de nous choisir par rapport à d'autres capitales européennes, parce qu'au-delà de l'entreprise qui vient s'implanter, ce sont des emplois aussi que l'on propose. Et nous savons très bien qu'une entreprise, son critère majeur de décision, c'est justement son attractivité. C'est-à-dire : est-ce que j'ai les transports pour pouvoir m'implanter sur un territoire, parce que ce n'est pas uniquement pour... Enfin c'est pour mes salariés, c'est pour mes fournisseurs, c'est pour mes clients, et ils ont besoin de ça. Et au-delà de ça, quand nous parlons des aéroports aussi, nous prenons l'avion, peut-être une fois par an, pour ceux qui ont de la chance pour partir en dehors de la France, ou en France. Mais c'est aussi des plateformes aéroportuaires, avec notamment 90 000 emplois pour Roissy.

Au-delà du simple plaisir de faire, de rendre service aux acteurs économiques, il faut aussi penser aux personnes qui vont se rendre chaque matin de leur domicile à leur travail. Grâce au réseau du métro du Grand Paris, nous allons essayer de leur apporter une autre réponse que la voiture particulière, puisque vous avez une préoccupation des gaz à effet de serre. Comme nous le disions, c'est quand même à l'horizon de l'arrivée de la mise en service de notre réseau, 400 à 500 000 voitures en moins sur l'Île-de-France. Cela représente quelque chose de très important pour l'écologie.

Joëlle FODOR ESKENAZI : merci, la dame au quatrième rang.

Paul CARRIOT : allez, nous appliquons le principe de parité. Madame.

Lise BANKIR, Châtillonnaise, chercheur scientifique, INSERM : nous avons parlé plusieurs fois du projet Arc Express, et Monsieur VERON vient de nous expliquer que ce serait ou l'un ou l'autre, mais que les deux ne coexisteront pas. Je voudrais savoir quels sont les avantages de votre projet par rapport à l'autre. Je ne vais pas vous demander les avantages de l'autre. Mais j'avais cru lire, enfin il me semble me souvenir que j'ai lu au moins deux articles qui étaient plutôt en faveur de l'autre projet. Est-ce que vous pouvez nous donner les, nous les comparer brièvement bien sûr, merci.

Paul CARRIOT : je vois que Monsieur VERON s'apprête à répondre à cette question.

Marc VERON : cela m'est difficile pour la raison suivante. Je vais vous le dire. J'avais évidemment suggéré au STIF, dans un exercice amical et en même temps de défi, qu'eux plaident dans une réunion notre projet, et que nous plaitions le leur. Cela n'a pas eu de suite ma proposition, et je le déplore. Si vous voulez, quand nous regardons de façon extrêmement macro, Arc Express à l'origine, c'était deux fois trois arcs au Sud, et deux fois trois arcs au Nord. Je m'explique. Il prenait en compte une bande passante entre Bagneux et Villiers-sur-Marne. Cela remontait éventuellement à Val-de-Fontenay, pas forcément clair

sur ce point-là, mais j'oublie.

Et il y avait, il y a formellement, il y a encore trois variantes qui ne sont pas en continu d'ailleurs, qui sont des portions de variante où ils invitaient le public à se prononcer sur telle portion, de manière à recueillir un sentiment qui fasse le plus d'adhésion possible. Je ne travestis rien. C'est vraiment... C'est d'ailleurs tout à fait respectable du point de vue de la présentation. Nous pouvons aborder le débat public comme cela. Il nous semble qu'aujourd'hui, sur cette partie Sud, je le répète, entre Bagneux et Villiers-sur-Marne, j'excepte les grands bouts de l'omelette qui sont au-delà des deux, il me semble qu'il y a un fort consensus à partir, nous n'avons pas le mérite de cela, pas plus qu'Arc Express, à partir d'un travail que les communes ont réalisé depuis quatre ans, dans une association qui s'appelle Orbival. Et il me semble qu'aujourd'hui, il me semble d'autant plus fortement qu'en tout cas, c'est une des conclusions que nous tirerons pour ce qui nous concerne des débats que nous avons entendus, que commune après commune, nous les avons toutes faites dans la cinquantaine, il y a adhésion... Madame le Maire de Bagneux pourrait vous dire par exemple qu'il y a eu un débat chez elle, et à Bagneux, le constat unanime, je crois, a été fait qu'il fallait positionner cette gare précisément à l'endroit où il était envisagé d'amener la ligne 4 du métro dans Bagneux.

Très bien. A partir du moment, vous comprenez, où il y a un consensus fort, nous n'allons pas nous mettre en travers. Ce serait d'un total ridicule. Il reste encore aujourd'hui un point qui, ce soir même, fait l'objet d'une consultation, je ne sais pas si nous pouvons dire par référendum populaire, je ne sais pas, qui est Saint-Maur, où les avis, et ce n'est pas nous qui conduisons le débat public à Saint-Maur, mais je précise que si cela avait été nous, nous aurions connu les mêmes affres, il y avait, il y a encore peut-être à cet instant, clivage, s'agissant de la population de Saint-Maur, de savoir s'il fallait une gare ou pas dans Saint-Maur, ce qui pour nous, évidemment, présente l'énorme avantage technique de permettre une connexion avec le RER qui passe à Saint-Maur. Mais sous cette réserve-là, il me semble que cela ne pose plus question.

J'arrête avec le Sud, et je passe au Nord. Au Nord, ils ont un tracé, là encore avec des variantes, trois, mais pas en continu, entre disons Bobigny ou Pantin, par Aubervilliers, Saint-Denis, et ensuite vers La Défense jusqu'y compris au cœur même de La Défense. Jusqu'à La Défense, La Grande Défense, Nanterre comprise. Il y a eu là encore une décantation. Je ne suis pas qualifié pour parler de la partie de Seine Saint-Denis qui va entre Pantin ou Bobigny et Saint-Denis. C'est un sujet qui est sur la table en ce moment. Nous pourrions en parler, mais je voudrais répondre simplement à votre question.

Là encore, commune après commune, il y a eu toute une série de débats publics. Nous avons enregistré la volonté des communes. Par exemple, nous avons de nous-mêmes proposé deux variantes possibles pour traverser Gennevilliers, à savoir l'une par le cœur de Gennevilliers, et l'autre par le Nord, par le Port de Gennevilliers.

Nous avons constaté au cours des débats que la commune de Gennevilliers, les communes

voisines, le Port lui-même de Gennevilliers ont écarté la solution passant par le Port de Gennevilliers, de façon unanime, écrasante. Nous n'allons pas nous obstiner. Ils n'en veulent pas, ils n'en veulent pas.

Ainsi de suite, nous avons aujourd'hui un tracé qui fait l'unanimité à une variante près, à une question ouverte près, qui est en effet la question de Colombes, pour laquelle il y a eu une demande permettant ainsi par Colombes de joindre la partie Sud du Val d'Oise qui est juste de l'autre côté de la Seine. Nous ne sommes pas sourds, et nous avons bien identifié cette demande. Il me semble que, tout cela pour en venir au sujet, que quand nous regardons les choses après quatre mois, et toute cette décantation par la procédure de débat, que si l'on veut bien être fidèles à l'esprit du débat et à la loi du 3 juin dernier, qui consiste à ce que la décision du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris soit prise sous l'éclairage de la synthèse qui lui sera remise par la Commission Nationale du Débat Public, et soit argumentée, c'est une demande formelle de la loi, de manière publique. C'est-à-dire que le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris devra dire : pourquoi tel tracé ? Pourquoi telle gare ? Et me semble-t-il, le seul adossement possible, c'est encore une fois par rapport à la synthèse qui lui aura été remise par la Commission Nationale du Débat Public.

A l'évidence, ce que nous instruirons, Directoire de la Société du Grand Paris, pour que le Conseil soit en mesure de prendre sa décision, c'est ce que nous aurons entendu, où il y a une partie bien entendu du projet initial de la Société du Grand Paris, nous n'allons pas nous désinvestir de ce point de vue, mais il y aura bien sûr un certain nombre de propositions qui auront été faites par nos collègues d'Arc Express, et qui auront été au cours de ce débat validées par le public qui a entendu tout cela. Et c'est ce qui constituera la matière à partir de laquelle le Conseil de surveillance prendra sa décision.

Isabelle RIVIERE : il y a peut-être un petit complément aussi pour répondre à votre question. C'est-à-dire que comme Monsieur VERON vous l'a dit, une différence criante entre nos deux projets, c'est que nous avons proposé, d'ailleurs nous vous le soumettons ce soir, un réseau bouclé de trois lignes, alors qu'Arc Express, qui est soumis purement au débat public, c'est un arc Nord et un arc Sud. C'est pour cela que voyez le schéma. Ce n'est pas de la controverse. Nous ne cherchons pas du tout... Nous parlons de factuel.

En gros, il y a des patatoïdes que vous voyez de part et d'autres, qui sont les arcs Est et les arcs Ouest, qui ne sont pas soumis au débat public aujourd'hui. Cela n'empêche qu'en réunion publique, ils sont venus expliciter leurs propositions de tracé. Mais ce qui voudrait dire qu'au-delà du débat public, si leur dossier devrait être pris en compte, il faudrait qu'il soit de nouveau soumis au débat public. Cela veut dire qu'en termes de délais de réalisation, ce ne serait pas les mêmes que pour l'arc Nord et pour l'arc Sud. Nous avons déposé un dossier bouclé. Cela veut dire qu'à la fin du débat, en suivant les procédures que vous a indiquées Monsieur VERON, nous pouvons être opérationnels beaucoup plus vite, puisque l'ensemble du dossier a été proposé au débat public.

Paul CARRIOT : voulez-vous rajouter quelque chose madame ? Un peu plus fort. Quand la décision finale sera prise ? Et quand les travaux pourront-ils commencer ? Et qui la prend ? Quand, qui et par qui ?

Marc VERON : la loi est très claire là-dessus. Elle dit que la Commission Nationale du Débat Public a deux mois, elle peut prendre moins, mais elle a deux mois pour... Ils nous ont habitué à des exploits, par exemple celui d'organiser 60 réunions en s'adressant au maître d'ouvrage, à la Société du Grand Paris tous les soirs. C'est un exploit dont je leur serai gré.

Je reviens au sujet. Deux mois maximum pour remettre sa synthèse. La synthèse, si j'ai bien compris, sur 60 réunions, 200 000 connexions à peu près sur le net, 300 cahiers d'acteur, 250 communes qui se sont exprimées. Enfin bref, dans un petit document. Je serai encore plus admiratif.

Deux mois, et ensuite, la Société du Grand Paris a deux mois maximum, nous sommes fin mai au plus tard, pour prendre elle-même sa décision. Et ensuite, le Conseil d'Etat intervient, le Conseil d'Etat intervient toujours en France, et lui-même prendra un décret sur le tracé définitif et l'emplacement des gares.

Paul CARRIOT : voilà la réponse aux trois questions. Madame...

Joëlle FODOR ESKENAZI : oui, monsieur au fond.

Eric JANKOWSKI, Châtillonnais, quartier Maison blanche : je suis venu pour une seule raison ce soir. J'ai lu le dossier, et je trouvais que le passage par Châtillon Montrouge était vraiment la meilleure chose qui puisse nous arriver. J'ai l'impression que le débat est un peu mièvre sur ce sujet-là. J'ai même cru entendre que quelqu'un avait l'intention de proposer autre chose, voire un détour par une station qui ne serait plus du tout en connexion et en rapport avec la ligne 13. J'espère que les Châtillonnais ne vont pas se diviser sur une affaire comme celle-là. Nous prenons en tout cas, pour tous ceux qui se sont exprimés, j'imagine, la ligne 13 chaque jour. Nous voyons qu'elle est complètement saturée, notamment le quai central. Quand il faut voir arriver une rame de retournement, il faut deux, trois, quatre minutes pour sortir du quai. Nous savons tous qu'avec le T6, c'est par centaine et par bloc que les voyageurs vont arriver sur la gare de Châtillon Montrouge en 2014. J'espère vraiment que la ville de Châtillon va soutenir à fond le passage du projet du Grand Paris par Châtillon Montrouge, et va surtout avoir un projet ambitieux pour ce quartier qui devient le 2^e centre de Châtillon, avec davantage de commerces, avec davantage de logements, et avec un projet de gare en surface qui, à l'évidence, ne peut pas ne pas être pas rentable, parce qu'il y a de quoi à mettre des commerces. Il y a un passage qui est absolument énorme. Il y a certainement de la rénovation urbaine à faire côté Montrouge et côté Malakoff, où il y a d'anciens bâtiments qui peuvent être remplacés par des nouveaux bâtiments. Et Dieu sait que l'on construit à Montrouge. J'espère vraiment, et c'était vraiment le sens de ma venue ce soir pour m'assurer de cela, que la Commission du Grand Paris va repartir avec la certitude de l'enthousiasme de Châtillon, pour cette gare à Châtillon Montrouge et pas autre chose.

Paul CARRIOT : ce n'est pas la Commission du Grand Paris qui prendra l'enthousiasme. C'est la Société du Grand Paris qui prendra ses responsabilités par rapport à ce qui vient d'être dit ce soir.

Marc VERON : par contre, il y a une question très importante. Il y a deux types de gares. Il y a des endroits où de toute manière, nous ne pouvons pas faire autrement qu'une gare à la parisienne. Nous sortons au niveau du trottoir. Nous étions l'autre jour à Saint-Ouen en face de la Mairie de Saint Ouen. Sauf à casser le quartier, je ne vois pas très bien comment nous pourrions faire autrement.

Et il y a des cas de figures où se pose la question de faire une gare en super structure, avec des fonctionnalités de toute nature. Cela peut être du tertiaire, du bureau, du commerce, que sais-je. Toutes ne seront pas passibles d'un pareil traitement.

Cela ne peut évidemment s'envisager, étant donné l'impact sur l'environnement local, qu'avec les communes. Il est hors de question que la Société du Grand Paris décide dans son coin de faire des projets de cette nature. C'est donc complètement lié à ce que les communes elles-mêmes ont comme projet urbain. Et cela ne peut participer que d'une réflexion commune.

Isabelle RIVIERE : je crois qu'il y a Monsieur le Maire qui voudrait s'exprimer sur le sujet. Cela peut être intéressant pour nous tous.

Joëlle FODOR ESKENAZI : oui, je vais donner un micro à Monsieur le Maire.

Jean-Pierre SCHOSTECK, Député-maire de Châtillon : je voudrais rassurer les Châtillonnais qui s'inquiètent. Nous soutenons, la municipalité soutient totalement ce projet, et cela n'exclut pas que l'on puisse poser des questions annexes en disant : est-ce que l'on a bien complètement réfléchi ? Mais nous soutenons totalement ce projet. Il est évidemment intelligent, plein d'avenir et riche pour la commune. Aucun problème.

Joëlle FODOR ESKENAZI : merci Monsieur le Maire. Il y a une question au cinquième rang. Monsieur, qui lève la main depuis longtemps.

Daniel MOURANCHE, AUT - FNAUT Île-de-France - Habitant de Meudon : bonjour, enfin je lève la main depuis beaucoup moins longtemps que ma voisine, qui est partie faute d'avoir eu le micro. Mais ma question est une autre que celle qu'elle voulait poser. Je vais prendre un peu de recul parce que je voudrais parler des TGV.

Il se trouve que Châtillon, c'est tout de même un endroit pour en parler, parce que Châtillon abrite sur sa commune, ou la commune d'à côté, je ne sais pas trop, un énorme centre de maintenance. Il n'y a pas besoin de faire un dessin pour donner l'importance des TGV pour l'Île-de-France. Ce que je voudrais d'abord mettre en parallèle, c'est la façon dont le projet Grand Paris sert les deux aéroports, et la façon dont il sert les TGV. Les trafics sont, je crois, équivalents. Je viens de vérifier les chiffres. Les entrants dans les TGV en Île-de-France sont de l'ordre de 90 millions en 2009. Je n'ai plus en tête celui des Aéroports De Paris, des

aéroports, mais je crois qu'ils sont peut-être encore un peu supérieurs. Mais il est évident que le TGV va supplanter très largement des aéroports comme moyen d'ouverture de la métropole, sur le reste de l'Europe en tout cas.

Et c'est extrêmement important. Dans le projet, nous ne voyons que trois gares nouvelles : Orly, Pleyel, et La Défense. Je trouve que nous ne voyons pas beaucoup de rapport entre ce que la SNCF et surtout Réseau Ferré de France ont présenté dans le débat public. Réseau Ferré de France, ils ont des ambitions évidemment très fortes pour le réseau TGV en Île-de-France, pour des tas de raisons. C'est la meilleure façon de donner au Grand Paris, au Paris Métropole, son ouverture sur l'extérieur, d'abord nos provinces. En plus, tous dans la salle, nous prenons bien plus souvent le TGV que l'avion, même si nous prenons l'un et l'autre. *A priori*, la desserte, enfin le branchement, enfin les améliorations que peut apporter le futur réseau de transport sur le TGV est très important.

Ce qui m'inquiète, c'est je dirais une sorte d'impression d'improvisation que donne le dossier, en ce qui concerne justement les TGV.

Déjà pour les aéroport, juste au passage, je voudrais signaler le grand risque que l'on prend en misant sur la ligne 14 pour faire la jonction entre les deux aéroports, et surtout brancher Orly au cœur de Paris par le réseau rapide. Le dossier, vous-même dans le dossier de la Société du Grand Paris, ils expliquent que la saturation, enfin l'explosion du trafic sur la ligne 14, vous posera un problème à l'horizon 2025 ou 2030.

De toute façon, nous avons misé sur une ligne qui n'en pourra plus à l'échéance de la réalisation du long terme. Mais surtout ce qui m'inquiète, c'est le faible, comment dirais-je, cœur de cohérence qu'il y a entre ce qui est proposé dans le dossier et ce qu'il y a dans les cartons de RFF. Nous en avons eu l'éclatante illustration au début du mois, puisque, enfin ou à Noël, puisque un autre, un nouveau débat public vient de s'ouvrir. C'est l'interconnexion Sud, donc la liaison entre la ligne Sud-est et la ligne Sud-Ouest.

Il se trouve que là, Réseau Ferré de France a plusieurs scénarios. Un point fixe dans ces scénarios, c'est un tunnel entre Massy et Orly. Or qu'est-ce qu'il y a dans le réseau du Grand Paris, aussi un tunnel entre Massy et Orly, la ligne verte.

La différence, bien sûr, c'est que Réseau Ferré de France veut, dans son interconnexion, aller jusqu'au Sud-Est, et dit tout de suite : il faudrait aussi une gare à Villeneuve-Saint-Georges. La Défense et Pleyel sont des gares très proches de Paris, qui ne s'insèrent pas dans la rocade où les contournements. C'est beaucoup plus proche.

Où en est aujourd'hui la Société du Grand Paris dans cette discussion avec Réseau Ferré de France, pour donner de la cohérence à ce réseau avec ce qu'il y a dans les cartons de RFF ?

Et alors, une question subsidiaire, c'est : combien a-t-on dépensé jusqu'à maintenant en études, enfin jusqu'à fin janvier, jusqu'à la fin du débat public, sur le Grand Paris ? Et j'aimerais comparer peut-être ce prix au prix que coûterait le dédoublement des rames sur

le T2, ou le dédoublement des bus sur le TCSP de Saclay. Nous avons dit qu'ils étaient complètement saturés. Ils sont saturés, alors que l'on peut très facilement doubler les fréquences s'il y avait le matériel. Voilà.

Paul CARRIOT : merci monsieur. Voilà deux questions vraiment très précises.

Marc VERON : encore une fois, pardon, je ne vais pas répondre à votre dernière question parce que cela supposerait que je rentre dans la contradiction qu'il n'y a plus entre les projets court-moyen terme et long terme. Je l'ai expliqué tout à l'heure. Cela me semble être assez clair entre l'Etat et la région. Nous ne prélevons rien. Nous n'enlevons rien à personne. Et ce sont des ressources additionnelles qui ont été votées par le parlement, qui n'existaient pas jusqu'à la fin du mois de décembre dernier.

Alors maintenant, sur les TGV. Je rappelle que la loi du 3 juin fixait un délai... Nous ne l'avons pas demandé. Le législateur, il y en a un éminent représentant, ici dans ses travaux de commission mixte paritaire, a sorti un certain nombre de choses. Un délai de quatre mois était exigé par la loi pour qu'à partir de la promulgation, s'ouvre le débat public. Au plus tard le 3 octobre. A la date du 3 octobre, la SNCF, pas plus que RFF, pas plus que quiconque, n'était en capacité de saisir le public d'un projet d'interconnexion des TGV en Île-de-France, sauf sur un point qui était dans les tuyaux depuis longtemps, vous m'accorderez ceci, ce que vous avez appelé « le barreau Sud », qui est une exigence vitale puisque aujourd'hui, il y a une voie pour faire circuler les TGV sur cette portion-là.

C'est tout. Le législateur a donc estimé que le délai imparti était le 3 octobre au plus tard, je répète, et pour cause d'ailleurs. Les études sont en cours. Elles sont loin d'avoir abouti, car il y a plusieurs tracés possibles d'interconnexion. Il y en a au moins trois. RFF n'était pas en capacité de saisir la Commission Nationale du Débat Public sur les bases que l'on connaît de dossier.

S'agissant du barreau Sud, ce à quoi nous espérons aboutir, c'est qu'en effet à Orly, il y a un seul et même endroit où la gare TGV et la gare de métro puissent s'installer. Parce que reconnaissons qu'en France, nous sommes très forts. Mais s'il s'agit de mettre à une distance appréciable et la gare TGV et la gare de métro, et d'imposer des moyens de connexion, c'est-à-dire une rupture de charge avec un passage consommateur de temps entre l'un et l'autre, il ne faut pas vraiment être très malin pour faire cela. Je n'exclus rien, parce que nous sommes très forts. Mais il ne faut pas être très malin. La vraie puissance des deux, c'est d'avoir une intermodalité possible extrêmement commode entre l'avion, le TGV, le métro. Et qu'en tout cas, les passagers n'aient aucune question à se poser quel que soit le mode qu'ils prennent pour assurer les liaisons suivantes.

Sur La Défense, c'est arrivé dans le paysage car au moment où Nicolas Sarkozy a fait son intervention le 29 avril dernier, il a été expliqué par lui qu'il fallait un TGV normand. Et qu'il y avait une demande des Normands, beaucoup de demandes des Normands d'ailleurs, d'arriver à Saint-Lazare, d'arriver directement à Roissy et à La Défense.

Je ne suis pas sûr que toutes ces demandes de Normands pourront être satisfaites, mais La Défense. Il a donc fallu formellement prévoir... Alors pour le moment, les études sont à faire, parce que c'est compliqué La Défense, particulièrement avec l'existant, et encore plus avec ces nouveaux moyens. Une gare TGV à La Défense. Comment fonctionnera-t-elle avec le reste ? L'étude est à faire. Tout à l'heure, Isabelle RIVIERE faisait allusion à une équipe projet intégrée. Ce serait quand même une grande nouveauté en France. Il y a plusieurs maîtres d'ouvrage. S'ils consentaient à ne former qu'une seule équipe d'étude de cette affaire, de ce qui est convenu improprement de parler du hub de La Défense, il ne faut surtout pas utiliser le terme parce que là, nous suscitons des réactions extrêmement violentes, ce serait un progrès énorme.

Et enfin, la gare TGV à Pleyel. Pourquoi la gare TGV à Pleyel ? Tout simplement, parce que je ne vous apprends rien, les deux gares parisiennes du Nord et de l'Est, Nord surtout, commencent à être passablement saturées. Et qu'au train où l'on va, il n'y a pas besoin d'être grand clair pour s'apercevoir que là, nous avons un problème fonctionnel à échéance assez rapide.

Alors, faut-il la mettre à Pleyel dans un sens longitudinal ou Sud-Nord ? C'est une question qui est en débat. Voilà où nous en sommes. Vous réalisez par là qu'il ne pouvait pas y avoir concomitance des deux dossiers, et que les gares TGV ne nous sont pas une préoccupation mineure. Simplement, dans le temps, il faut admettre l'idée que ce dossier viendra à explication publique postérieurement avec, cependant, une nécessité, c'est de faire des choses sensées. A Roissy, cela devrait être possible parce que la gare TGV existe. Je pense que l'emprise d'une gare métro à proximité devrait pouvoir se faire. A Pleyel, il y a une incertitude mais enfin, nous allons essayer de raisonner pour poser une gare métro qui soit acceptable par rapport à une gare TGV future. La Défense : il faut réaliser une étude intégrée pour l'ensemble des modes qui vont atterrir à La Défense. Et enfin, Orly : il semble que le débat public autorise une convergence aujourd'hui.

Voilà. J'ai été un peu long, mais c'est une question très compliquée.

Isabelle RIVIERE : léger ajout avant de passer la parole à la RFF qui sera certainement beaucoup plus complet. Il y a aussi une connexion à Massy, puisqu'il y a une gare TGV à Massy. De la même façon que l'a explicité Monsieur VERON, nous allons travailler sur des connexions extrêmement rapides. Sur La Défense, notre proposition, c'est justement, La Défense quartier historique, nous avons enfin, je pense que RFF s'exprimera sur le sujet. Le projet, c'était plutôt de faire arriver cette ligne TGV à Nanterre-les-Groues, exactement là où nous nous proposons aussi d'implanter une gare pour cette raison-là, parce que cela pourrait être intéressant de travailler ensemble. Vous pouvez vous référer d'ailleurs tout simplement au débat public, puisqu'il est sur le site de la CPDP. Et là, il y a eu une intervention en fait du Préfet qui a explicité l'arrivée de ce projet de gare TGV sur Nanterre. Ce n'est pas encore en débat public mais cela va arriver en débat public très prochainement.

Sur La Défense, nous desservons bien le quartier historique par le biais de la ligne rouge et de la ligne verte en connexion. Et puis, nous avons aussi une gare à Nanterre-les-Groues, qui va desservir le quartier, qui va être en connexion avec ces futurs grands projets, pour lesquels il est effectivement nécessaire de travailler ensemble. Je vais peut-être passer la parole à la RFF.

Paul CARRIOT : Monsieur PAPIN voulait rajouter un point. Allez-y, nous vous écoutons.

Romain LACUISSE, RFF : bonsoir. Pour vous dire que, comme le disait Monsieur VERON, il y a toute la question, dans tous ces projets, des temporalités un peu recadrées. C'est-à-dire qu'en ce moment, nous avons des débats sur l'interconnexion Sud des lignes à grande vitesse, où en effet, c'est dans les projets d'interconnexion de la ligne LGV. C'est le plus avancé que nous ayons, puisqu'il est soumis en débat public maintenant jusqu'au 20 février dans un premier temps. Il y aura une pause pendant les cantonales. Il reprendra pendant quelques mois après. Et pour dire qu'en effet, il y a plusieurs options qui sont soumises à un débat public. Donc comme le débat est en cours, nous n'allons pas pour l'instant nous prononcer pour l'une ou l'autre option. Nous sommes à l'écoute de tout ce qui se peut se dire dans le débat.

Une gare dans le secteur d'Orly. Oui, cela paraît indispensable. Après, concernant la localisation exacte, il y a plusieurs scénarios possibles sous les aérogares à Pont de Rungis ou d'autres. Tout cela est encore en débat. Vous avez situé une gare à Villeneuve-Saint-Georges. C'est l'une des options. Les questions qui sont posées au débat, c'est : est-ce qu'il faut déjà une deuxième gare ? Nous posons vraiment au public l'opportunité d'une deuxième gare. Et sa localisation, le cas échéant, est aussi mise en débat. Nous avons parlé de Villeneuve Saint-Georges. Il y a aussi un scénario qui propose dans les alentours de Sénart. Voilà un peu toutes les options du débat public qui sont proposées.

Dans un deuxième temps, d'autres lignes, d'autres projets qui vont prochainement être soumis à la Commission Nationale du Débat public, qui décidera ou non s'il faut un débat public avec CPDP. Les saisines sont arrivées pour ce qui est du projet Paris Orléans Clermont Lyon, et ne vont pas tarder, mon collègue Cédric PAPIN en dira plus, à arriver pour ce qui est de Paris Normandie.

Et dans un troisième temps mais est-ce que l'on peut parler de troisième temps, ce que nous avons mis dans notre cahier d'acteur, c'est l'intérêt d'une interconnexion à grande vitesse bouclée. Mais là, bien sûr, nous ne sommes plus du tout dans les échelles de temps. C'est beaucoup plus hypothétique. C'est beaucoup plus à long terme. C'était vraiment pour nourrir la réflexion.

Je voulais vous parler de ces trois échelles. Et pour enchaîner sur ce que disait Monsieur VERON, d'une part bien sûr, ce sont tous les impératifs qu'il y a en matière de TGV, y compris pour desservir des régions qui ne le sont pas en ce moment. Cela ne remet pas non plus en cause tous les efforts qu'il y a à faire sur la modernisation et la rénovation de l'existant en Île de France, auquel pour sa part, RFF est très attaché. Et d'autre part

évidement pour les choix de localisation qui seront faits, bien sûr que tout cela se fera en bonne intelligence, une fois les décisions prises pour ce qui concerne le Grand Paris. C'est aussi le cas les connexions avec les gares RER et sur les lignes du réseau ferré national. Bien sûr qu'une fois le tracé de référence adopté, toutes les études seront affinées pour que les correspondances se fassent en meilleure intelligence.

Maintenant je vais passer la parole à Cédric PAPIN pour parler plus précisément de Paris Normandie.

Cédric PAPIN, RFF : oui. Bonsoir Mesdames et Messieurs. Je vais essayer d'être bref.

Je voulais juste rajouter un petit point sur la notion de complémentarité entre le projet tel qu'il est présenté ce soir, du Grand Paris, et le réseau à grande vitesse national. Et pour répondre un peu à la question de monsieur, il va de soi que l'enjeu de l'accès aux gares TGV en Île de France est un enjeu majeur. Pour nous, nous sommes dans des démarches tout à fait complémentaires, puisque les réseaux publics d'accès à ces gares, qui sont existants ou en projet, renforceront l'usage des gares franciliennes périphériques et, de ce fait-là, amélioreront le système de la grande vitesse en Île-de-France, et déchargeront en partie les gares parisiennes qui actuellement subissent beaucoup de fréquentation, le succès du TGV aidant.

Sur le projet Paris Normandie, alors là je vais parler avec toute la prudence nécessaire, puisqu'il y a des études en cours. Il y a un comité de pilotage présidé par Monsieur DUPORT, qui va conduire à une saisine de la Commission Nationale du Débat Public prochainement, qui décidera le cas échéant de la tenue d'un débat plutôt à l'horizon de l'automne. Parmi les points qui seront débattus, bien entendu ce que Madame RIVIERE a présenté, c'est-à-dire la recherche d'une connexion dans le secteur de La Défense. Alors, là aussi, je serais peut-être un petit peu plus prudent sur la localisation précise de l'arrivée. Je pense que tout cela doit mûrir. Ce qui est sûr et certain, c'est que nous ferons le maximum pour travailler comme cela a été évoqué en total coordination, afin que les projets soient le mieux connectés possibles. Voilà ce que l'on pouvait dire ce soir sur ces sujets.

Paul CARRIOT : merci de toutes ces précisions utiles. Il y avait des bras qui s'étaient levés. Des doigts. Je vois un là-bas.

Jackie BOULAY, Conseiller municipal Châtillon : oui bonjour. Nous parlons de TGV, mais nous avons des terrains SNCF... La gare Montparnasse est quand même assez chargée, et son accès est difficile. Ne peut-on pas envisager dans le futur, puisque nous sommes dans le futur, une gare TGV à Châtillon-Montrouge, interconnectée avec le réseau Grand Paris ?

Paul CARRIOT : c'est une question qui s'adresse peut-être autant au Grand Paris qu'à nos partenaires là de... Peut-être. Alors qui veut commencer ? Je laisse la place alors, je laisse la parole. Monsieur Cédric PAPIN.

Cédric PAPIN : oui. Si j'ai bien compris, une nouvelle gare TGV sur le site Châtillon-Montrouge ? Je pense que les Châtillonnais seraient très intéressés. Alors, il faut quand même préciser que l'on se situe sur ce que l'on appelle « la LGV atlantique » au niveau de Châtillon-Montrouge. Les ateliers, le technicentre atlantique SNCF ne constitue pas des terrains qui nous appartiennent. Il s'agit de la SNCF. Nous ne pouvons pas dans tous les cas décider de créer une gare à cet endroit-là. Et de manière générale, même si ce serait certainement intéressant en termes de desserte du territoire, nous sommes malgré tout trop proches peut-être de Paris bien plus que ne l'est Massy, par exemple où il y a une gare sur la ligne à grande vitesse. Et pour être tout à fait complet sur le sujet, je crains que des arrêts de train sur ce que l'on appelle « des lignes radiales », c'est-à-dire qui partent de Paris pour aller dans les régions françaises, pénaliseraient, pour être un peu technique, la capacité globale de la ligne. C'est-à-dire qu'envisager des arrêts de trains sur ces lignes radiales conduirait à ce que bien moins de trains puissent partir de la gare Montparnasse sur la journée par exemple. Enfin, j'essaie de faire simple. C'est ce que l'on peut craindre face à ce type d'hypothèse.

Joëlle FODOR ESKENAZI : le monsieur qui est au milieu là. S'il vous plaît, merci.

Alain COLLEOC, Châtillonnais, ingénieur dans l'automobile : oui bonsoir. J'avais trois questions. La première concerne donc le coût du projet, qui est énorme. Je voulais savoir si vous avez fait un « calcul de rentabilité » par rapport à ce que cela rapporte, c'est-à-dire en économies par rapport à des journées de travail perdues dans les embouteillages, puisque je pense que l'on cherche à corriger cet état de fait.

Deuxième chose, je pense qu'aujourd'hui, dans le cadre de développement que vous proposez, vous avez peut-être oublié une dimension qui concerne le développement des outils Internet pour travailler, qui va réduire aussi les besoins en transport.

Et puis troisième chose, c'est peut-être réduire un peu le schéma de développement de la région parisienne par rapport à la France, puisque c'est un coût exorbitant, et que l'on réduit peut-être le développement économique à Paris par rapport à la France. Et je pense que vu de la Chine, la région parisienne, cela reste très petit à l'image de la France. Je ne sais pas si je suis clair dans....

Paul CARRIOT : oui, vos questions sont parfaitement claires. J'ai bien noté trois questions. La première question concerne la rentabilité du projet. En d'autres termes, vous posez la question du CO², ou en tout cas des gains par exemple en énergie ou en temps, etc.

La deuxième question concernait les outils, enfin l'utilisation en parallèle d'outils. Est-ce que ce n'est pas un moyen de limiter les transports ? Quid sur cette question.

Et puis enfin, la troisième question concernait le coût exorbitant qui présenterait un risque pour l'économie française. Voilà, de ces trois points, je pense que la salve des questions s'adresse peut-être autant à Madame RIVIERE... Monsieur VERON peut-être sur la première question.

Marc VERON : oui. Le coût exorbitant, il faut le relativiser. Si vous prenez en compte la population de la région parisienne et que vous regardez ce qu'est la dépense sur deux générations. Ce dont nous parlons, c'est un investissement qui porte, la durée de vie porte sur deux générations. Vous vous apercevez que l'on est au niveau de très peu d'euros à l'année. Je dis cela parce que quand nous discutons avec des banquiers internationaux, et que l'on leur demande leurs avis sur les volumes d'investissement engagés en région parisienne sous tous les plans, l'unité de compte, ce n'est pas la dizaine de milliards. C'est la centaine de milliards d'euros.

Nous avons produit une étude qui a été versée au débat lors de la réunion sur les financements, qui montre... Alors ne me posez pas de question sur chacun des items méthodologiques, parce que cela nous entraînerait très au-delà de la limite impartie par le débat.

Je vous concède qu'il y a un débat entre experts internationaux pour savoir, sur les différents items qui sont à prendre en compte, leur pondération. Et certains items, sur leurs modes de construction. C'est vous dire que l'on est au début d'une méthodologie sur les retours socio-économiques. Nous sommes, avec les prudences qu'il convient d'adopter, entre 3,9 milliards, 5,3 milliards d'euros de bénéfice, de retour, si vous voulez à l'année. Et sur la durée de vie, par rapport à la masse des financements qui sont à engager, nous avons à peu près un retour qui est un multiple de trois.

Alors, si nécessaire est que nous vous fassions parvenir le détail des modes de calcul, nous y sommes prêts. Et nous sommes prêts à tout débat d'experts sur le sujet, tout en concédant, je le répète, qu'il y a entre experts internationaux des vraies questions sur la méthode. Mais nous pouvons penser en étant prudents que l'on a au moins un facteur trois de retour sur l'investissement, au moins. Voilà. Alors ensuite, allons-y.

Paul CARRIOT : sur les outils Internet.

Isabelle RIVIERE : pour un complément avant l'outil Internet. En s'appuyant sur les données de l'Office européen des statistiques Eurostat, la société d'infotrafic INRIX a élu Paris la ville la plus engorgée d'Europe. Tous les jours, ce sont des bouchons moyens de 150 à 200 kilomètres. Enfin je n'ai pas besoin de vous le dire, puisque vous le vivez matin et soir. Et ce sont des Franciliens qui perdent en moyenne 70 heures par an dans les bouchons. Quand vous parliez d'éléments à prendre en compte, nous voyons très bien les gains. Notre projet a aussi le souhait de rééquilibrer un peu l'Est et l'Ouest. Quand vous parliez de travail, de travailler à la maison avec les outils qui se développent, il y aussi aujourd'hui... Enfin une des raisons pour lesquelles les réseaux sont saturés, c'est que les gens vivent à l'Est et vont travailler à l'Ouest. Il y a besoin de rééquilibrage.

Notre projet qui va permettre également à des entreprises de pouvoir s'implanter à l'Est, parce que comme nous le disions tout à l'heure, les entreprises s'implanteront quand elles auront un système de transport qui leur permettra de pouvoir être attractives, de pouvoir

être bien desservies, que les salariés puissent venir justement rapidement, les clients et les fournisseurs.

A partir du moment où nous aurons ce rééquilibrage qui se fera à l'Est, nous pouvons espérer qu'il y aura déjà moins d'heures passées dans les transports en commun, donc un gain complet pour la collectivité, mais un gain aussi pour l'écologie. Et puis, le développement des outils Internet favorisera ces moindres déplacements pour des raisons qui ne sont pas exceptionnelles.

Paul CARRIOT : bien, alors écoutez, nous prenons deux questions. Il est moins cinq. Monsieur et monsieur. Tout de suite, après vous. Ce sera les deux dernières questions. Je vous demande d'être assez bref, parce que nous avons que plus de cinq minutes. Merci.

Carmelo PICCIOTO : En fait, comme vous aviez parlé de durée longue, 50, voire 100 ans, je voulais vous poser la question suivante : est-ce que vous êtes certains de faire le bon choix technique, et de faire le bon choix d'infrastructure puisque pour venir à Châtillon, j'ai mis plus de temps en venant en autobus que je ne l'aurai fait il y a 80 ans en venant en tramway électrique, ou en train à vapeur, pour ce qui concernait la liaison autour de Paris en fait, pour joindre de porte à porte. A Châtillon, il y avait le choix entre faire un train Montparnasse-Massy, pour avoir une ligne de Châtillon qui puisse permettre de rejoindre Chartres. Les gens ont eu le métro avec l'engorgement que l'on connaît.

Ma question, c'est : est-ce que vous ne devriez pas faire à la fois une... faire des propositions au STIF, proposer un autre schéma lors d'un futur débat, sachant qu'il y a des choses, comme une ligne de RER entre Montparnasse et Saint-Lazare, qui seraient beaucoup moins chères, et auraient beaucoup plus d'impact.

Paul CARRIOT : merci monsieur.

Joëlle FODOR ESKENAZI : merci, je vais prendre la dernière question de monsieur en même temps. Comme ça, la Société du Grand Paris va répondre au deux.

Bernard KAPHEIM, Châtillonnais : je trouve que les délais que vous indiquez sont relativement courts. Quelles garanties vous avez pour que ces délais soient respectés ?

Paul CARRIOT : voilà une question très précise. Alors je me tourne une dernière fois peut-être vers Monsieur VERON.

Marc VERON : je réponds au premier intervenant. Vous mesurez bien qu'il n'y aura pas de session de rattrapage. La loi est ainsi faite qu'elle prévoit un débat public dans un laps de temps de quatre mois, et doivent suivre ensuite le rapport de synthèse et la décision du Conseil de surveillance. Il n'est pas prévu par la loi un deuxième débat public en instance d'appel en quelque sorte, au cas où nous n'aurions pas correctement réfléchi sur le premier dossier.

Il faut assumer ses choix, et peut-être ses erreurs d'ailleurs. C'est possible, mais enfin, en tout cas le sujet qui nous intéresse est de rocares, et pas de radiale additionnelle. C'est des rocares.

Voilà. Je ne suis peut-être pas très rassurant en vous disant cela, mais enfin, c'est encore une fois la loi. Est-ce que vous voyez des points à rajouter sur ce terrain-là ?

Isabelle RIVIERE : la densité n'est évidemment pas la même entre l'époque dont vous faites mention, et aujourd'hui. A l'époque, nous pouvions peut-être aller plus vite d'un point à un autre mais il y avait certainement déjà moins de moyens, moins d'immeubles et moins de gens. Nous faisons un choix technique. Enfin, quand nous disons que nous faisons un choix technique entre le pneu et le fer, ce n'est pas encore arbitré. Ce sera à voir. Mais nous avons, dans notre dossier, déposé un certain nombre de lignes de gare qui vous sont soumises, et sur lesquelles vous avez été sollicités pour donner votre avis. Nous espérons faire le moins d'erreurs possibles, et de vous satisfaire au mieux.

Marc VERON : sur la question des délais maintenant. Est-ce que je peux apporter une garantie ? Non, bien sûr. Pourquoi ? Parce que la loi est très précise sur la séquence qui va jusqu'à la fin du mois de juin. Puis après, le maître d'ouvrage est laissé avec sa tutelle d'un côté, la région de l'autre, en électron libre. Tout est possible. Si les partenaires considèrent qu'il y a un intérêt majeur à faire ce projet, et sont déterminés à ce qu'il avance vite, c'est-à-dire avec une ouverture des travaux en 2013, c'est tenable. Si nous sommes dans une spirale politique incontrôlable, ce n'est pas la société du Grand Paris qui pourra tailler sa route, et permettra qu'en 2013, les travaux s'ouvrent.

Tout cela montre qu'il faut une forte connivence pour que ce projet se fasse. Il faut une connivence manifestement entre l'Etat et la région, mais il faut une forte connivence entre la Société du Grand Paris et les communes, à partir du moment où ce projet se fera dans les territoires de ces communes. Toute la procédure enquête publique, déclaration d'utilité publique, etc., a besoin d'un maximum de complicité de part et d'autre. Voilà ce que je peux vous dire.

Aujourd'hui, je considère qu'heureusement que la loi a été votée, parce qu'au moins, elle pose un calendrier qui est incontournable. Après, une fois que la loi ne dit plus rien, parce qu'elle ne peut pas tout dire sur la procédure jusqu'en 2025, alors après, c'est l'intelligence des acteurs et le bon sens des acteurs qui joueront. Je ne sais pas dans quel sens. Je n'en sais rien.

Isabelle RIVIERE : juste un complément pour les délais. Cela vous concerne, puisque nous sommes sur l'Ouest des Hauts-de-Seine. Un petit avantage que l'on a, nous l'avons déjà dit, c'est que le projet vous est proposé au débat public, par rapport à un autre projet qui est proposé, qui lui n'est pas encore soumis au débat public, et qui nécessiterait qu'ils y reviennent. Cela voudrait dire que les délais ne seraient pas les mêmes.

On peut vous dire que le réseau que l'on vous propose, à partir du moment où les arbitrages sont faits, nous pourrions démarrer assez rapidement les séquences. Il n'y aura pas les boucles Est et Ouest remises aux calendes grecques. Et comme ce qui se profilera sur l'autre projet, une priorité à l'arc Nord et à l'arc... Enfin, d'ailleurs, plus exactement à l'arc Sud, et ensuite à l'arc Nord. Nous avons un avantage temporel sur ce point-là.

Paul CARRIOT : écoutez, le moment est proche de nous quitter. Avant de vous souhaiter bonne soirée, Joëlle, ma collègue voulait vous dire quelques mots concernant le site et les prochaines réunions.

Joëlle FODOR ESKENAZI : les prochaines réunions. Déjà, je voulais vous préciser quelques chiffres du débat public depuis le 1^{er} octobre. Nous avons eu 144 986 visites sur le site. 717 questions reçues et publiées. 527 réponses. 405 avis émis par le public. 74 contributions publiées sur le site Internet. 137 avis des collectivités selon la loi du 3 juin. 234 cahiers d'acteur, dont 208 publiés sur le site, dont 80 communs avec le débat public sur le projet Arc Express, un commun avec le débat public interconnexion Sud LGV, et deux communs avec les débats publics Arc Express et prolongement du RER vers l'Ouest.

Je voulais juste vous communiquer les dernières réunions qui sont mercredi 26 janvier à Nogent-sur-Marne, jeudi 27 janvier à Suresnes, et enfin, le 31 janvier, la réunion de clôture commune avec le débat Arc Express à Paris.

Paul CARRIOT : merci en tout cas de votre attention. Je vous souhaite une bonne soirée, une bonne nuit aussi, et à très bientôt peut-être. Et merci aussi au maître d'ouvrage.

Fin de la réunion à 23 h 07