

**VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE**

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

*Réunion organisée et animée par la Commission Particulière du Débat Public*

—

**4 novembre 2010**

**Cachan**

**MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC**

**Réseau de transport public du Grand Paris :**

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

**MAITRISE D'OUVRAGE :**

**SGP (Société du Grand Paris),**

- Marc VERON, Président du directoire
- Claire-Hélène COUX, Membre du directoire
- Cyrille TRICOT

*La séance est ouverte à 20 h 01 sous la présidence de Michel ROSTAGNAT.*

**Michel ROSTAGNAT, Membre de la Commission particulière du Débat public « Réseau de transport public du Grand Paris »** : nous ouvrons ce soir le 13e débat public organisé par la Commission particulière du débat public sur le réseau de transport public du Grand Paris. Le chiffre 13 nous portera peut-être chance. C'est la 13e sur plus de 50 qui sont prévues dans les 4 mois du débat public. Je vais tout de suite demander à Monsieur le Député-maire de Cachan, Monsieur Jean-Yves LE BOUILLONNEC, de venir accueillir les congressistes.

**Jean-Yves LE BOUILLONNEC, Maire de Cachan** : d'une manière informelle et républicaine, je voulais simplement vous remercier tous d'être venus participer à ce débat tenu par la Commission particulière du débat public sur le réseau de transport public du Grand Paris, saluer les membres de la Commission, qui participent à ce travail et qui illustrent l'extrême force d'implication que rend nécessaire un tel débat public. Il y a d'autres réunions, dans le même temps, dans d'autres quartiers, et il y a pratiquement des réunions plusieurs fois par semaine. Donc je salue leur présence, je suis heureux qu'ils soient venus à Cachan. Je salue également le Président du Directoire et les membres de la Société du Grand Paris qui, dans ce réseau, ont un rôle prééminent. Bienvenue à vous à Cachan. Le débat est organisé selon les règles définies par la CNDP. Nous allons donc nous conformer le mieux possible à ce que souhaitent les organisateurs de ce débat public. Je me permets aussi d'exprimer mon souhait personnel que les habitants participent effectivement par leur questionnement. Les institutionnels, les élus auront d'autres espaces ou ont déjà eu d'autres espaces. L'important est que les citoyens posent les questions ; c'est ce qui est intéressant. Nous sommes donc très attentifs au contenu des explications que vous allez pouvoir nous donner. Merci de votre présence.

**Michel ROSTAGNAT** : merci Monsieur le Maire. Je rappelle que vous êtes également Député du Val de Marne et Président de l'association Paris Métropole. Donc vous aurez tout loisir, si vous le souhaitez, dans le courant du débat également, d'intervenir plus sur le fond. Nous vous remercions sincèrement de l'accueil que votre ville nous offre ce soir. Je dois dire que votre préoccupation de faire en sorte que tout le monde ici présent puisse s'exprimer rejoint parfaitement les préoccupations de la CNDP.

Alors, je souhaite à mon tour bienvenue à tous les congressistes, qui vont arriver en cours de route également, à ceux qui auraient bien voulu venir, mais qui n'ont pas pu. Je vais, si vous le voulez bien, présenter les parties prenantes du débat de ce soir, avant de laisser mon collègue Paul CARRIOT faire la pédagogie du débat pour expliquer comment les choses se situent, dans quel contexte, et ce que nous attendons de cette soirée.

Ce soir, il y a en gros 3 types de personnes. Il y a vous tous qui êtes venus, et nous vous en remercions beaucoup. Comme le disait Monsieur Jean-Yves LE BOUILLONNEC, nous attendons beaucoup de ce débat. Nous attendons vos prises de parole, vos avis, vos questions. C'est à cela que sert un débat public. Merci beaucoup d'être venus. Je remercie, en passant, Monsieur Christian MÉTAIRIE, qui représente Monsieur Daniel BROUILLET, Maire

d'Arcueil, qui a été empêché ce soir. Je remercie également toutes les personnes qui sont venues ce soir. Pour répondre à vos questions, nous avons sur la table de gauche les représentants de la Société du Grand Paris, conduite par le Président du Directoire Marc VERON, qui est entouré ce soir de Claire-Hélène COUX et de Cyril TRICOT, qui se partageront les réponses à vos questions, que j'aiguillerais vers eux. Et puis, la Commission qui préside les débats. Nous sommes 3, comme vous le voyez. Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT, qui sera notamment en charge, dès que nous pourrons vous voir un peu mieux, de repérer les mains qui se lèvent et de distribuer la parole, de façon à ce que, nous l'espérons tous en tout cas, il n'y ait pas de frustrés, à 23 h, quand nous clôturerons le débat. Paul CARRIOT, qui va intervenir tout de suite, dans la foulée derrière moi, et moi-même, Michel ROSTAGNAT, qui ce soir, au nom du Président François LEBLOND (qui a été retenu ailleurs et qui, en tout cas, souhaite le plein succès à notre réunion), vais animer les débats. Je passe tout de suite la parole, si vous le voulez bien, à Paul CARRIOT, pour un petit temps de présentation de la mécanique du débat public.

**Paul CARRIOT, Membre de la Commission particulière du Débat public « Réseau de transport public du Grand Paris »** : très bien, merci. Bonsoir Mesdames, Messieurs, merci d'être venu si nombreux. D'abord, je vais essayer, en quelques minutes, de vous présenter ce qu'est le débat public, pédagogique certes, mais en tout cas un effort de précision, comment il est organisé et surtout quelles sont les règles du jeu. Je pense que c'est cela qui est important ce soir, que tout se déroule bien.

D'abord, le débat sur le réseau de transport public du Grand Paris, que nous appellerons débat sur le réseau Grand Paris, pour simplifier, répond à 3 exigences. La première exigence est, d'une part, qu'elle réponde aux besoins de démocratie participative. La France a signé une convention, la convention d'AARHUS, en 1998, entrée en vigueur en 2002. Celle-ci précise clairement que toute personne, c'est la base, a le droit d'être informée, de s'impliquer et d'exercer un recours en matière environnementale. Nous sommes en plein dans le sujet. C'est la raison pour laquelle la loi du 3 juin 2010, dite loi du Grand Paris, dispose dans son article 3, que la Commission nationale du débat public ici représentée par nous 3, assure la participation du public à l'élaboration du projet de réseau. Tout est dit dans cette loi. Et donc, la CNDP, que nous représentons, assurera le débat public, comme elle le fait ce soir devant vous.

Je voudrais quand même rappeler un certain nombre de règles qui fondent son éthique, je crois que c'est important de faire un zoom là-dessus. La Commission organise ce débat en toute indépendance. J'insiste là-dessus pour dire que nous sommes totalement indépendants, d'abord du maître d'ouvrage, des pouvoirs publics, des intérêts particuliers. Je crois qu'il faut que ce soit vraiment très présent à l'esprit. Nous assurons également un débat en toute neutralité. Nous ne prenons parti ni pour les uns ni pour les autres, nous ne sommes ni avec les uns ni avec les autres. Nous organisons un débat de telle sorte que la parole puisse être assurée aux uns et aux autres.

Et puis 3 principes, que je vais évoquer rapidement avec vous. D'abord la transparence, qui est très importante. Cela veut dire que toutes les informations sont à disposition du public. J'en parlerai tout à l'heure. Elles sont présentes, notamment sur le site, mais toutes les informations qui seront dites ou écrites ce soir seront consignées, et publiques. À ce niveau-là, c'est une transparence totale. Il y a aussi un principe d'équivalence. D'ailleurs, ce terme est barbare. Nous attendons simplement que toutes les personnes ici aient un avis égal, et que chacun puisse parler, naturellement dans un délai limite imparti. Chacun peut s'exprimer et ce qui compte avant tout est le principe d'argumentation, la pertinence de ce qui est dit. Nous pouvons aussi bien poser des questions que nous exprimer, donner un avis ou une contribution. Les deux sont tout à fait possibles, évidemment.

Comment va se dérouler le débat sur le Grand Paris ? Il a commencé, comme vous le savez, le 30 septembre dernier, et va se dérouler jusqu'au 31 janvier 2011. 4 mois de discussion intense, puisque plus de 50 réunions (Michel ROSTAGNAT l'a rappelé) seront assurées. Aussi bien des réunions générales, que des réunions thématiques, de proximité comme celle de ce soir, où chacun peut s'informer sur le projet, questionner, débattre, contribuer. Tout cela est possible dans le cadre de ce débat. A la fin du débat, le 31 janvier, journée au cours de laquelle il y aura la dernière grande réunion, le maître d'œuvre disposera d'un délai de 2 mois pour faire part de sa décision sur les conséquences de ce qui aura été dit. Puisque la Commission s'engage, au terme des 4 mois de débat et des 2 mois qui suivent, à fournir un bilan et un compte-rendu dans lequel seront rapportées les différentes propositions et contributions des uns et des autres.

Quel est l'objet de ce débat ? C'est évidemment d'abord de discuter de la question de l'opportunité. Pourquoi ce débat ? Fait-il construire un réseau ? Cela répond-il à des attentes ? Quels arguments militent en faveur de ce projet ? Donc voilà le cœur du débat, nous y sommes. Surtout, le deuxième point du débat porte sur les modalités. Comment ce réseau va-t-il être construit ? Quels seront les gares, les moyens employés pour que ce circuit soit interconnecté avec les autres circuits ? Voilà des questions centrales. Enfin, quels sont les enjeux et les conséquences de ce projet sur l'environnement, l'urbanisme ?

Pour terminer, je voudrais vous rappeler les règles du jeu. Je crois que vous avez déjà bien compris qu'il y en a un certain nombre, que j'ai émises très rapidement. Mais permettez-moi d'insister sur un point très important. D'abord, le projet est présenté par le maître d'ouvrage, ensuite la parole sera donnée au public. Quelques règles simples, importantes à dire. Toutes les questions peuvent être posées, à condition qu'elles se fassent dans la courtoisie, cela me paraît évident. L'idéal serait que chacun fasse un effort pour laisser parler l'autre. C'est-à-dire que nous avons limité à 3 minutes le temps de parole, je pense que c'est une bonne mesure. L'expérience montre que cela suffit pour exprimer un avis, donc nous vous demanderons d'être vigilants et attentifs à cette règle que nous nous imposons à tous, de manière à ce que chacun puisse s'exprimer. Nous pouvons nous exprimer oralement, mais aussi par écrit. Les hôtes ont distribué à l'entrée une feuille sur laquelle vous pouvez écrire votre question, à condition de l'écrire lisiblement (parce que ce

n'est pas toujours facile pour nous de la décrypter quelquefois). Ces questions, nous nous engageons, à la CPDP, non seulement à les prendre en compte, mais à y répondre clairement sur le site. Soit nous y répondons maintenant, au cours du débat de ce soir, soit nous y répondrons par écrit. Dans tous les cas, vous aurez la réponse.

Enfin, pour terminer, je voudrais dire, c'est important également, que la CPDP s'est engagée à ce que toute transparence soit assurée. Pour cela, il y a un outil privilégié, qui est le site internet du réseau Grand Paris, sur lequel à la fois vous pouvez poser des questions, adresser une contribution, donner un avis, faire une observation, des propositions d'amélioration qui peuvent être intéressantes pour la suite du débat. Là aussi, ce sera mis en ligne sur le site. Les cahiers d'acteur sont simplement des documents que les municipalités, les associations peuvent proposer. Ils sont également soumis à un certain nombre de règles, et font l'objet d'une publication pour le site.

Enfin, dernier point. La Commission vient d'ouvrir un blog, sur lequel nous pouvons nous exprimer. C'est là aussi un outil très intéressant, très convivial pour faire passer les messages, poser des questions, discuter, de manière à ce que le débat soit le plus vivant possible. J'espère ne pas avoir dépassé le temps qui m'était imparti. Je laisse la parole maintenant à Michel. En ultime conclusion, je dirais que jusqu'ici nous avons, comme vous voyez sur le tableau, reçu 293 questions (cela veut dire que cela fonctionne bien), 58 000 visites sur notre site, 26 cahiers d'acteur. Évidemment, s'il y en a 10 000, ce sera très bien, donc je vous invite ce soir à poser le plus de questions possible. Nous y répondrons dans la mesure du temps qui nous est imparti.

**Michel ROSTAGNAT** : merci Paul. Pour bien introduire le débat, je me tourne maintenant vers le maître d'ouvrage, vers Monsieur VERON et son équipe. C'est Monsieur Cyril TRICOT qui va intervenir pour présenter le projet sur lequel nous discuterons ensuite.

**Cyrille TRICOT, membre de la Société du Grand Paris** : merci, bonsoir à tous. Je suis Cyrille TRICOT, de la Société du Grand Paris. Nous allons tout d'abord vous présenter un film, avant de faire une présentation plus détaillée du projet Métro Grand Paris. Donc, si nous pouvons lancer le film.

*Projection d'un film*

*Diffusion d'un document PowerPoint*

Après ce film, je vais vous faire une présentation plus en détail du projet Métro Grand Paris. Dans un premier temps, nous allons voir les principales caractéristiques du Métro Grand Paris, puis nous regarderons en détail le tracé des différentes lignes qui le composent, et surtout les bénéfices que pourront en tirer les Franciliens, et tout particulièrement les Arcueillais et les Cachanais. Enfin, nous ferons un point sur la mise en œuvre du projet, son coût et ses délais de réalisation.

Le slide suivant, s'il vous plaît. Tout d'abord, un rappel concernant les conditions de

déplacement des Franciliens. Aujourd'hui, à Paris, 63 % des déplacements se font par les transports en commun. Aussitôt passé le périphérique, ce taux descend à 23 %. En zone dense, le Val de Marne est d'ailleurs moins bien servi, avec 18 % des déplacements en transports en commun. Les infrastructures actuelles ne correspondent plus aux besoins des Val-de-Marnais. D'une manière générale, les déplacements en transports en commun de banlieue à banlieue sont difficiles, car le réseau de transports d'Ile-de-France est en forme d'étoile, avec des RER et des lignes de métro qui convergent vers la capitale. Ce qui oblige à certains à passer par Paris pour effectuer leur trajet de banlieue à banlieue. Ce phénomène contribue à la saturation du réseau existant. Ainsi, 10 % des utilisateurs du métro passent par Paris pour aller d'une banlieue à une autre. Dans ces conditions, comment s'étonner que 80 % de ces déplacements de banlieue à banlieue en Ile-de-France s'effectuent en voiture et que nous trouvions dans le Val-de-Marne, à Nogent-sur-Marne, le plus gros bouchon d'Europe, sur le tronçon commun A4/A86 ?

Voyons à présent les caractéristiques du projet de Métro Grand Paris. Il s'agit d'un réseau en rocade de 3 lignes de métro automatique, d'une quarantaine de gares nouvelles qui seront en correspondance avec le réseau de transports en commun. Ce sont 155 km de lignes nouvelles à construire. Ce projet répond aux besoins des Franciliens pour leurs déplacements de banlieue à banlieue. Il permet également d'assurer une liaison performante entre les aéroports, les gares TGV franciliennes, les pôles d'emploi et d'enseignement. Les habitants d'Ile-de-France emprunteront ce métro pour aller de leur domicile à leur travail, pour leurs études, leurs loisirs et pour les démarches de la vie quotidienne. Nous attendons 2 millions de voyages à l'ouverture du Métro Grand Paris. Ce chiffre correspond aujourd'hui au total des lignes RER B, C, D et E, chaque jour. Le trafic pourra être porté à 3 millions de voyages, compte tenu de la capacité de ce métro.

Voyons maintenant les performances de ce nouveau métro. Le Métro Grand Paris est un métro rapide, d'une vitesse moyenne de 65 km/h. C'est 2 fois la vitesse d'un métro parisien, et c'est plus rapide qu'un RER, dont la vitesse moyenne est de 45 km/h. Il propose une qualité de service optimale. L'automatisme du métro permet une régularité et une adaptabilité en fonction de la demande. En moyenne, nous comptons un intervalle entre 2 trains de 85 s, aux heures de pointe. Ce métro moderne bénéficie de façades vitrées sur les quais, garantissant une plus grande sécurité des voyageurs et également la possibilité de mieux réguler le temps de stationnement des trains dans les gares, et donc d'assurer une meilleure régularité. Il est accessible aux personnes à besoin spécifique, à mobilité réduite, avec handicap visuel et auditif, aux parents avec une poussette ou voyageurs encombrés de valises.

Il y a des lignes nouvelles, mais également des gares nouvelles, 40 au total. La gare du Métro Grand Paris est un autre type de gare que celui que nous connaissons. C'est un espace de vie au service des voyageurs, un lieu d'échanges avec les autres modes de transport, y compris les modes doux comme la marche et le vélo. La gare dispose de connexions avec le réseau de bus, de dépose-minute pour les voitures, de services d'autopartage et de covoiturage, de

stations Vélib. Au service de la ville, la gare de demain accompagne le développement urbain dans son nouvel environnement. Nous y trouvons des commerces, des équipements publics au service des voyageurs et aussi des habitants des quartiers. C'est un repère urbain au service du voyageur et de la ville. Comme je l'ai évoqué, le Métro Grand Paris est un réseau bouclé comprenant 3 lignes de métro.

Voyons à présent chacune de ces lignes. Tout d'abord, la ligne rouge est une rocade qui répond aux besoins de déplacements de banlieue à banlieue. Cette rocade représente 60 km de voies nouvelles, comprenant 23 gares, dont 8, dans le Val-de-Marne. 800 000 voyageurs par jour pourront l'emprunter dès la mise en service. À l'Est, elle offre une liaison rapide pour accéder au bassin d'emplois du Bourget, et grâce aux correspondances, aux bassins d'emploi de Roissy et de Marne-le-Vallée. C'est une grande avancée, notamment pour les habitants du secteur compris entre Le Blanc-Mesnil et Montfermeil. Toujours à l'est, la rocade dessert Chelles, la ville la plus peuplée de Seine-et-Marne. La rocade reprend l'intégralité du tracé portée par l'association Orbival, depuis Bagneux jusqu'à Villiers-sur-Marne. Cette association, vous le savez, milite depuis plus de 4 ans pour un métro en rocade, avec un consensus politique remarquable que certains qualifient même d'exemplaire, sans compter l'adhésion de la population au projet, qui se concrétise par la signature de 50 000 soutiens. Avec le Métro Grand Paris, la traversée du Val-de-Marne s'effectuera en moins de 30 min d'Arcueil-Cachan jusqu'à Villiers-sur-Marne. La rocade assure la correspondance avec les principales lignes existantes. À Bagneux-Henri Barbusse, elle se connecte au prolongement du métro ligne 4. À Arcueil-Cachan, elle se connecte au RER B, à Villejuif, à l'institut Gustave Roussy, à la ligne 14 prolongée, à Vitry-centre, au tramway en projet sur la RD5. Aux Ardoines, à Vitry, elle se connecte au RER C. À Vert-de-Maisons, c'est la connexion au RER D. À Créteil-l'Échat, elle se connecte à la ligne 8 du métro. À Champigny-centre, c'est la connexion avec le projet de prolongement de tangentielle Nord, puis au RER E dans le Nord-est val-de-marnais. Cette rocade accompagne le développement du territoire avec des interstations courtes, de l'ordre de 2 km. Dans les Hauts-de-Seine, la rocade assure la connexion avec La Défense. Elle dessert finement les quartiers de Bagneux, en son cœur de ville. Comme vous pouvez le constater, la ligne rouge, grâce à son maillage, est indispensable pour les déplacements, particulièrement de banlieue à banlieue.

La ligne verte est une deuxième rocade, qui compte 75 km et 16 gares. Elle va permettre de créer une nouvelle liaison directe avec les plateformes aéroportuaires de Roissy, du Bourget et d'Orly. Du nord au sud, elle dessert le Parc des expositions de Villepinte, l'aéroport du Bourget, les villes du Blanc-Mesnil, de Saint-Denis, de Gennevilliers. À l'Ouest, elle constitue une rocade de Moyenne couronne et offre un nouveau maillage avec le RER C à Versailles. Elle va également irriguer le plateau de Saclay qui a vocation à devenir un pôle scientifique et de recherche d'envergure internationale. Au Sud, elle se connecte sur le pôle de Massy où elle fait la jonction avec les RER B et C et avec les lignes TGV à la gare de Massy. Elle contribue enfin à la desserte en transports en commun de l'aéroport d'Orly. À noter qu'il subsiste, vous pouvez le voir sur la carte, des variantes sur ce tracé qui apparaissent en vert

plus clair, par exemple, dans le nord des Hauts-de-Seine entre Saint-Denis et La Défense.

La ligne bleue est le prolongement de la ligne 14 existante, au nord vers la Seine-Saint-Denis et au sud vers le Val-de-Marne. Elle assurera une liaison stratégique entre les 3 plateformes aéroportuaires de Roissy, du Bourget et d'Orly, ainsi que plusieurs gares TGV, dont la gare de Roissy et la gare de Lyon notamment, et également de futures gares, dont celles de Saint-Denis-Pleyel et d'Orly. Elle facilite les échanges au sein de notre agglomération. Elle conforte également la dimension internationale de la région capitale. Sa longueur est de 50 km, dont 9 km correspondent à la ligne 14 actuelle. Elle a un tronç commun avec la ligne verte entre Saint-Denis-Pleyel et Roissy. Elle comprend 22 gares, dont 13 nouvelles. Faisons à présent un zoom sur cette ligne dans le Val-de-Marne. Au Nord, il est prévu une nouvelle gare au niveau du centre hospitalier universitaire de Bicêtre., et une autre au niveau de l'institut Gustave Roussy à Villejuif. Celui-ci est le premier centre européen de lutte contre le cancer. Ce sont 2 500 salariés, 150 000 consultations par an et 11 000 patients pris en charge en 2009. Aujourd'hui, cet équipement exceptionnel n'est desservi que par des bus et le parking de l'IGR est saturé dès le matin. Autour de cet établissement, il y a un fort potentiel foncier, et un projet de développement cancer-campus porté par les acteurs locaux. Nous imaginons sans mal les atouts que représenteront la ligne bleue et la ligne rouge pour ce site. Nous descendons ensuite vers la gare Marché de Rungis/Porte de Thiais où s'effectuera la correspondance avec le TVM et le futur tramway T7 actuellement en construction. Nous arrivons enfin à l'aéroport d'Orly et à la future gare TGV qui va être créée dans le secteur. Un débat public va se tenir à partir du 15 décembre 2010 sur le projet d'interconnexion des lignes TGV au sud de Paris. Il permettra de préciser l'emplacement de cette gare. Rappelons que le pôle d'Orly est le premier pôle économique du Sud francilien, avec ses 173 000 emplois. Il intègre des zones d'activités et de bureaux, est au cœur de l'opération d'intérêt national, à Orly-Rungis-Seine-Amont. Grâce à la ligne bleue au Sud, les voyageurs accèderont plus facilement à l'aéroport et au TGV d'Orly. La ligne bleue, c'est aussi un accès facilité aux emplois du secteur pour tout l'Est parisien.

Quels sont les bénéfices du projet Métro Grand Paris ? Il ne se termine pas à Issy-les-Moulineaux ou à Meudon. C'est un réseau bouclé de métro. Par exemple, les Arcueillais et les Cachanais pourront rejoindre le pôle d'emploi de La Défense plus vite et plus confortablement. Ce trajet se fera en 18 min. Ce métro facilite les déplacements en transports en commun dans les secteurs encore mal desservis aujourd'hui. Comme nous l'avons vu, 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 les voyageurs, c'est particulièrement vrai pour les habitants d'Arcueil et Cachan qui, malgré des atouts en termes de transports, sont en attente d'un transport en rocade. Avec le nouveau métro, nous constatons en moyenne une baisse de trafic de 10 à 15 % sur les lignes en correspondance. La ligne 13 verra son trafic allégé de 25 %. Pour le RER B, c'est une diminution de 30 % à l'heure de pointe, sur le tronçon central. Pour le RER A, c'est une diminution de 15 %. L'amélioration des transports profitera au développement économique de la région. 9 territoires de développement ont été identifiés. Vous les voyez apparaître sur l'écran. Prenons par exemple 3 territoires, du

Sud de Paris, de Paris Saclay et de l'Est parisien Cité Descartes, qui clignotent à l'écran. Le Métro Grand Paris va améliorer les déplacements des habitants à l'intérieur de ces territoires. Il créera aussi les conditions de meilleurs échanges entre les centres de recherche, les universités et les entreprises. Avec ce projet, entre Villejuif et Champs-sur-Marne (à l'est), nous mettrons 20 min au lieu de 45 actuellement. Cela répond évidemment aux besoins des entreprises qui souhaitent aujourd'hui améliorer les besoins de déplacement de leurs salariés. Le troisième effet bénéfique de ce projet est de participer au développement durable. Pour la première fois dans le cadre d'un projet d'infrastructure de transports, 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. Elle a été réalisée sur un fuseau d'au moins 3 km de large. Nous avons pu ainsi proposer un tracé en conséquence et déterminer la profondeur du tunnel, en tenant compte par exemple de la nature du sous-sol.

Nous allons à présent faire un zoom sur le territoire d'Arcueil-Cachan et ses environs. Ce secteur est inclus dans la vallée scientifique de la Bièvre (qui apparaît en jaune, au sud de Paris). C'est un territoire de 18 communes en interaction avec les pôles existants voisins : Paris, le pôle d'Orly au Sud-est, le pôle de Saclay au Sud-ouest, 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 le pôle de Saclay. Aujourd'hui, les entreprises sont disséminées dans ce territoire, et sont mal reliées, notamment pour les salariés qui doivent se rendre sur leur lieu de travail. Le Métro Grand Paris améliore la desserte et permet des rapprochements entre ces pôles constitués. Ce sera le cas, par exemple, entre les hôpitaux de Villejuif, d'Henri Mondor à Créteil (que vous voyez sur la ligne rouge), des entreprises comme Sanofi-Aventis à Vitry-sur-Seine (également sur la ligne rouge). La nécessité de se déplacer concerne également les nombreux étudiants présents sur le territoire, qui sont amenés à se déplacer vers les universités parisiennes, l'université Paris-Sud à Orsay, vers l'université de Créteil et la Cité Descartes, plus à l'Est. Le Métro Grand Paris leur sera donc très utile.

Voyons maintenant plus précisément le secteur autour d'Arcueil-Cachan, avec la communauté d'agglomération du Val de Bièvre. C'est le territoire plus restreint qui est immédiatement au sud de Paris, que vous connaissez. Cette communauté d'agglomération comprend 7 communes, et environ 200 000 habitants. Nous le voyons bien sur cette carte, le Val de Bièvre se situe à l'intersection des 2 lignes de métro automatique, la bleue et la rouge. C'est un territoire dynamique, en développement, avec la réalisation d'opérations d'aménagement importantes ces dernières années. De nouvelles entreprises se sont implantées, je pense en particulier au siège social d'Orange à Arcueil, qui clignote, ainsi que le siège social du Crédit lyonnais à Villejuif. Il s'agit dans ces 2 cas de 3 000 nouveaux salariés, et nouveaux besoins de déplacement. De nouveaux centres commerciaux ont également vu le jour, la Vache noire à Arcueil, entre autres, et Okabé au Kremlin-Bicêtre. Nous pouvons noter également une croissance significative sur ce territoire ces dernières années. L'ensemble de ces indicateurs confirme le besoin croissant de transports en

commun, et atteste des mutations qui s'opèrent. Le Métro Grand Paris va renforcer cette attractivité, en révélant d'autres potentiels existants. Pour le territoire du Val de Bièvre, nous observons une caractéristique forte que nous retrouvons dans d'autres secteurs de la périphérie de Paris : une organisation du système viaire, du système routier, en étoile autour de la capitale. Nous le voyons sur le schéma avec les 3 lignes jaunes qui représentent l'autoroute A6 au milieu au centre, la RD7, la RD920, qui traversent le territoire du Nord au Sud. L'A6 produit un effet de coupure urbaine important dans le territoire intercommunal. Le manque de liaison routière structurante est-ouest renforce ce phénomène et accentue la contrainte pour les habitants. Les temps de transports en commun sont longs, les réseaux routiers quotidiennement encombrés. Le Métro Grand Paris est une réponse à l'amélioration de l'environnement urbain du territoire. Ainsi, 3 gares sont proposées dans le territoire intercommunal : tout d'abord la gare de Villejuif IGR, la gare d'Arcueil-Cachan, la gare du Kremlin-Bicêtre sur la ligne bleue ainsi qu'une gare optionnelle à Villejuif-Louis Aragon. Avec cette carte, nous souhaitons montrer comment le Métro Grand Paris s'insère dans l'environnement urbain, et particulièrement au sein des quartiers d'habitat social. Nous voyons en particulier les quartiers nord à Bagneux, autour de la gare de Bagneux-Henri Barbusse, en connexion avec le prolongement prévu de la ligne 4 du métro, Les Blagis, plus au Sud, également à Bagneux, les 4 cités à Arcueil, La Plaine à Cachan. À noter que le Métro Grand Paris s'interconnecte avec les projets de transports en commun futurs, qui apparaissent sur cette carte. Vous noterez en particulier le prolongement de la ligne 4 du métro à Bagneux, d'ici 2017, le tramway T6 depuis Châtillon-Montrouge. Les futures gares du Métro Grand Paris s'insèrent dans des secteurs à fort potentiel. Nous le voyons sur cette carte, avec des cercles orange qui représentent des secteurs d'aménagement récents ou en cours ; la ZAC centre-ville à Cachan, en voie d'achèvement, la ZAC de la Vache noire à Arcueil également en cours d'achèvement, à Bagneux, la ZAC Victor Hugo, qui a débuté récemment. Enfin, les cercles jaunes matérialisent les secteurs en devenir. Je pense en particulier au secteur du cancer-campus à Villejuif, qui clignote. Ce projet majeur, porté par les acteurs locaux, prévoit la création d'un pôle de recherche internationale sur le cancer. Situé à proximité immédiate de la future gare de Villejuif IGR, ce secteur détient un potentiel considérable qui devrait occasionner de profondes mutations. De nouveaux logements sont envisagés, des commerces, des hôtels et de l'activité. Je signale qu'une concertation publique spécifique au projet cancer-campus doit intervenir dans les prochains jours, à l'initiative des acteurs locaux, en vue de la création d'une zone d'aménagement. Le Métro Grand Paris boostera cette opération d'envergure, comme de nombreuses autres en Ile-de-France. Voici la carte des gains de temps depuis la gare de Villejuif IGR, avec la mise en service du Métro Grand Paris. Plus c'est foncé, plus vous gagnez du temps dans vos déplacements en transport en commun. Nous le voyons, les gains sont très importants vers de nombreux secteurs de la région. À titre d'exemple, de Villejuif IGR à La Défense, c'est 19 min de trajet, et de Villejuif IGR à Créteil-l'Échat, c'est un temps de 11 min.

Pour conclure, voyons la mise en œuvre du projet. Le projet que nous vous présentons est un projet ambitieux, d'intérêt national, qui nécessite entre 21,7 et 23,5 milliards d'euros, selon

les variantes de tracés, le nombre de gares retenues, et la proportion de sections aériennes finalement choisies. Ce montant prévisionnel comprend le coût des infrastructures, du matériel roulant et celui des acquisitions foncières. C'est évidemment un effort financier de première importance que nous devons envisager, qui s'avère incontournable. Nous sommes aujourd'hui au lancement de notre débat public. À la fin janvier, à sa clôture, la loi impose à la SGP de proposer un schéma d'ensemble, par un acte motivé et public, et ce, avant la fin du mois de mai 2011. Ce schéma d'ensemble devra tenir compte des observations et avis collectés par la CNDP et devra surtout constituer une base largement partagée. S'en suivra une période de 18 mois pendant lesquels les rencontres avec les citoyens, les élus, seront permanentes pour élaborer la programmation et concevoir finement les ouvrages. Il restera alors à réaliser les travaux, dès 2013, les mises en service se feront de 2018 à 2023. Je vous remercie pour votre attention.

**Michel ROSTAGNAT** : merci Monsieur TRICOT. Vous avez très bien réussi à tenir compte du temps qui vous était imparti. C'est parfait. Nous allons maintenant passer à la phase de débat, donc je pense que la lumière va se faire dans la salle. Ce qui nous permettra de vous voir, de voir les mains qui se lèveront. Cela nous est personnellement très utile. Deux mots sur la manière dont les choses se passent. Nous avons des hôtessees qui sillonnent les rangs, avec chacune un micro et je crois, en plus, des formulaires de question. Vous avez soit la possibilité de lever la main pour demander la parole, et Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT vous repérera et vous passera la parole, soit, si vous préférez, de rédiger une question écrite, qui sera récupérée auprès de Paul CARRIOT, lequel pourra les lire en votre nom quand il en aura un petit nombre. Donc vous avez le choix. Nous espérons que tout le monde pourra s'exprimer ce soir, qu'il n'y aura pas de déçus. Si c'était le cas, sachez qu'il y a quand même, comme l'a dit Paul CARRIOT, mille et une autres façons de s'exprimer, à travers notamment les outils qui sont ouverts dans le site internet de la CPDP, et également à travers autres réunions, puisque déjà, lundi soir prochain, nous serons à deux pas d'ici pour une autre réunion. Mais nous espérons que vous aurez le temps de vous exprimer dès ce soir. Pour ma part, je vais juste être le maître des horloges, très respectueusement, pour vous tous. Si quelqu'un débordait un peu trop de la durée objective de 3 minutes, je me permettrais peut-être gentiment de lui demander d'arriver à sa conclusion, mais je pense que nous avons tous des choses à dire, et une discipline que nous comptons nous imposer. Avant d'ouvrir le débat et de passer le manche à Marie-Bénédicte, je remercie tous ceux qui sont arrivés en cours de route, en espérant qu'ils ont pu profiter de la présentation faite par la SGP. Je passe maintenant le manche à Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT, Membre de la Commission particulière du Débat public « Réseau de transport public du Grand Paris »** : bonsoir à tous. Si vous souhaitez donc poser des questions, vous pouvez soit aborder dans un premier temps des questions sur le fonctionnement du débat public dont nous avons fait état en début de réunion, ou aborder directement le fond du sujet, en vous adressant au maître d'ouvrage. Comme il a été indiqué, vous avez un temps de parole d'à peu près 3 min. Je remercie chacun de bien vouloir décliner son identité et ses qualités ou ses fonctions, pour que dans le verbatim, qui

est le compte-rendu écrit de chaque réunion, l'identité de chaque personne puisse apparaître. Vous avez aussi la possibilité de refuser d'être pris en photo si vous ne souhaitez pas que votre photo apparaisse dans les réunions ou lors de diffusions dans le compte-rendu. Voilà, maintenant je passe la parole à ceux qui le souhaitent. Monsieur, vous avez été le premier à lever le bras. Veuillez vous présenter, s'il vous plaît, pour plus de clarté.

**Jacques VALIN, Retraité-cadre automobile** : merci, bonsoir à tout le monde. Jacques VALIN, je suis retraité de l'automobile et j'habite Cachan. J'ai en fait 3 questions à poser. Elles vont tenir en 3 min, rassurez-vous, je ne serai pas plus long.

J'ai envie de commencer par une remarque un peu abrupte. J'ai envie de savoir ce que nous faisons ici ce soir. Sommes-nous là pour découvrir un projet qui a déjà été décidé ? Ou sommes-nous encore en phase d'avant-projet, avec une marge de manœuvre, de correction ? J'ai cru comprendre que c'était plutôt cette seconde étape. Si cette marge de correction existe, j'ai cru comprendre cela dans le dernier schéma, quelle est-elle ? Pouvez-vous prendre un exemple, pour nous dire ce qui peut encore évoluer, ce sur quoi nous pouvons influencer par nos propos ce soir ?

La deuxième partie de ma question porte précisément sur les moyens d'expression. Vous avez évoqué, Monsieur, les cahiers d'acteur. Pourriez-vous nous en dire un peu plus sur ces fameux cahiers ? Qui peut les rédiger ? Est-ce qu'ils ne sont réservés qu'à ceux qui sont en plein accord avec le projet du Grand Paris ? Est-ce que nous pourrions par exemple exprimer un avis contraire, critique sur l'ensemble du projet, proposer un contre-projet ? J'aimerais avoir des réponses là-dessus.

Et dernière partie de ma question, j'ai encore une minute. Petite remarque avant, je regrette peut-être que vous ayez dissocié le projet de transports de l'ensemble du projet du Grand Paris, qui comporte aussi d'autres éléments, puisqu'il y a Saclay, dont nous avons parlé un peu superficiellement. Et puis il y a la gestion du Grand Paris par un Comité de pilotage. J'aimerais qu'on nous dise deux mots sur ce Comité de pilotage. J'ai cru comprendre que beaucoup d'élus locaux, départementaux ou régionaux craignaient de se trouver dépossédés de leurs prérogatives en matière, par exemple, de maîtrise foncière. Je pense que c'est un sujet qui n'est pas négligeable quand nous voyons l'impact autour des gares de liaison ou les zones économiques concernées ; nous pouvons nous poser des questions sur ce qui se passera demain pour chaque maire qui a à gérer chacune de ces parties.

Un tout dernier point, c'est un avis qualitatif. Le petit film du début ne m'a pas fait rêver. Est-ce que c'est ce Paris-là que nous voulons imiter ? Avons-nous envie de faire la nique à ces fourmilières que sont Tokyo, São Paulo, Londres (bien qu'elle soit un peu en désuétude maintenant) ? Est-ce que c'est ce que nous voulons ? J'ai envie de m'adresser à l'intervenant.

**Michel ROSTAGNAT** : si vous pouviez arriver à votre conclusion, s'il vous plaît.

**Jacques VALIN** : oui. J'ai toujours entendu, dans les 14 minutes, plus vite. Mais j'ai envie de

dire que la vie, ce n'est pas que plus vite ; c'est mieux. Mieux vivre, se détendre, être mieux dans sa famille, dans sa vie professionnelle, dans sa vie de tous les jours. Voilà, merci.

**Michel ROSTAGNAT** : je vous remercie Monsieur. Il y a 3 questions, la 1 et la 3 s'adressent à la SGP. Je vais répondre à la deuxième. Monsieur VERON et son équipe, sur les marges de manœuvre qui sont données aux congressistes ici-présents, par rapport au projet, et sur le Grand Paris, au-delà du projet de transports qui nous réunit ce soir, voulez-vous apporter quelques éléments de réponse ?

**Marc VERON, Président du Directoire de la Société du Grand Paris** : bien volontiers. Tout d'abord, de savoir si, en gros, le projet est à prendre ou à laisser. La loi, de ce point de vue, est très claire. Elle considère qu'à partir de la synthèse — je dis tout de suite à la CPDP qu'elle a un travail tout à fait redoutable à faire, parce que la masse des interventions, observations, écrits, à laquelle elle doit s'attendre d'ici au 31 janvier, est sans égale. Je pense qu'il n'y a aucun précédent comparable — que va faire la CPDP, le Conseil de surveillance de la SGP (je pourrai développer ultérieurement si d'autres questions reviennent là-dessus) devra faire ses choix, mais surtout les justifier au regard de la synthèse qui lui aura été remise par la Commission du débat public. Et comme si une précaution législative ne suffisait pas, une deuxième précaution a été prise, c'est que le tracé définitif, la localisation des gares, vont faire l'objet d'un décret en Conseil d'État. Et le moins que l'on puisse dire, c'est que le Conseil d'État ne se considère absolument pas comme un notaire dans cette opération. Autrement dit, il aura à vérifier en droit si la loi a été satisfaite du point de vue des explications, des justifications apportées par la Société du Grand Paris, eu égard aux observations qui ont été re-collectionnées pendant le débat public. Donc le moins que l'on puisse dire, c'est que nous ne sommes pas en terrain convenu. Et vous avez demandé un exemple d'une question ouverte : il y en a beaucoup. D'abord, il y a des options qui ont été rapidement rappelées par mon collègue, mais j'observe que des propositions additionnelles se sont exprimées, ou vont s'exprimer, notamment dans le Val-de-Marne, par rapport à la proposition soit en termes de tracés soit en termes de gares. Donc nous ne sommes pas du tout dans le conventionnel.

Ensuite, un peu plus loin, vous êtes revenu sur cette question du dessaisissement des maires, par rapport à leur pouvoir en matière d'urbanisme et de construction. Je dois dire que, comme cela a été une idée polémique, elle a fini par s'installer. Or la loi dit exactement le contraire. Deux cas de figure se présentent. Ou bien, autour des gares futures, les communes, dans un esprit de continuité territoriale, conviendront de négocier avec l'État ce que nous appelons un contrat de développement territorial, dans lequel figurent les questions d'aménagement, d'urbanisme, de mixité urbaine, de logement, de transport de surfaces, je vais arrêter la liste parce que le législateur a été assez prolifique. Les communes et l'État disposent d'un délai de 18 mois maximum à partir de la prise de décret à laquelle je faisais référence, en Conseil d'État, fixant la localisation des gares. Donc nous sommes renvoyés au plus tard à la fin de l'année 2012. Dès lors qu'il s'agit d'un contrat, c'est la libre volonté des parties qui est en cause. Donc nous ne pouvons, à travers cette procédure, rien

imposer aux communes puisque par définition, si elles avaient le sentiment, dans la négociation, de ne pas être satisfaites dans leurs attentes, il leur resterait le pouvoir de ne pas signer ce contrat. Et le deuxième cas de figure. S'il n'y a pas contrat, soit parce que la procédure de négociation n'a pas abouti, soit parce qu'il n'y a pas eu la volonté des maires, au départ, de contracter avec l'État, c'est le code de l'urbanisme qui s'applique. Nous sommes dans le droit commun parfait. Donc vous voyez que ce qui est dérogatoire ne peut se lire que comme étant à l'avantage des collectivités locales. C'est dans ce sens que la loi a évolué.

Vous avez ajouté une question subsidiaire, en nous disant que vous n'aviez pas rêvé devant le film. Mais le film n'a aucun but de faire rêver qui que ce soit. Ce qu'il montre, à travers les flèches vers un certain nombre des grandes capitales, ce sont tout simplement les capacités de joindre par les aéroports, par les gares TGV, d'autres lieux à travers le monde, à travers l'Europe. C'est cela que cela montre. Si l'idée est de dire que ce rêve se substituerait à la réalité quotidienne, je pense que nous sommes dans l'ordre du contre-sens. Que voulons-nous au travers de ce projet ? Et là, nous assumons totalement le film. Nous voulons essayer de concilier 3 objectifs indissociables. Le 1<sup>er</sup> est la commodité de transports rendue possible avec l'ouverture de ce réseau et surtout ses interconnexions, ses maillages qui ont été expressément voulus par le législateur. Quand je dis le législateur, je regarde inmanquablement dans la direction de Monsieur LE BOUILLONNEC qui a été particulièrement actif dans le débat à l'Assemblée nationale. Donc je parle sous le contrôle d'experts. Deuxièmement, les questions de désenclavement et de mixité, car il y a bon nombre (nous pourrions y revenir) de communes qui, étant traversées par ce réseau, ayant des gares dans leur territoire, vont se trouver tout d'un coup en connexion avec tout le dispositif métro et ferroviaire de la région parisienne. Ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Et troisièmement, il y a bien entendu une dimension économique, une volonté de développer l'emploi, la croissance de la région parisienne. Et quand nous sommes visités comme nous l'avons été depuis des mois par des délégations étrangères, souvent à très haut niveau et spontanément (nous n'avons rien recherché), qu'elles soient chinoises, japonaises, coréennes, nord-américaines, brésiliennes, anglaises, allemandes, canadiennes (etc.), pourquoi ce Grand Paris intéresse-t-il autant les grands pays, les grandes capitales internationales ? Évidemment, elles ne viennent pas pour améliorer leur niveau de culture générale, c'est dans un but précis. Ce sont parfois des concurrents, parfois des capitales qui ont des projets similaires et qui cherchent des comparables, ce sont aussi des investisseurs. Et c'est vrai que l'un des objets du Grand Paris est de montrer le meilleur visage, la meilleure attractivité à ceux qui demain, seront susceptibles d'être des investisseurs, donc des créateurs de richesse dans notre région. Voilà ce que je peux dire sur les 3 questions que vous avez exprimées.

**Michel ROSTAGNAT** : je vais répondre à la deuxième question. Rapidement, si vous voulez parce qu'il faut aussi que la salle s'exprime, mais c'était très intéressant.

**Claire-Hélène COUX, Membre de la Société du Grand Paris** : si je pouvais juste revenir sur la

vitesse. Parce que le Monsieur avait abordé la vitesse en disant que la vie est aussi d'être bien avec les siens, bien chez soi, dans sa vie personnelle et professionnelle, que la vitesse n'est pas forcément un but à rechercher. Si pour nous, la vitesse est importante, c'est aussi parce que nous avons un gros enjeu de développement durable à la clé. Parce qu'il faut rendre les transports en commun suffisamment attractifs pour que les gens quittent la voiture. Pour cela, et pour changer les habitudes, il faut apporter un système de transports différent, qui apporte un vrai plus. Dans les années 1900, nous avons construit le métro, il allait à 20 km/h. Dans les années 1960, nous sommes passés au RER, à 40 km/h. Aujourd'hui c'est le métro de demain, nous sommes à 65 km/h, c'est ce que nous sommes capables de faire aujourd'hui. En plus, je pense qu'il y a beaucoup de gens, et sans doute dans la salle, qui sont des salariés, qui vont au travail. Je pense que gagner 5 ou 10 min sur le trajet, matin et soir, est important pour eux aussi. C'est donc un plus que nous apportons aux gens. 10 min de plus chez soi le matin, avec ses enfants, ou rentrer 10 min plus tôt le soir, c'est bien aussi.

**Michel ROSTAGNAT** : Madame COUX, voulez-vous arriver à votre conclusion, s'il vous plaît ?

**Claire-Hélène COUX** : je voulais aussi dire que cela n'empêchait pas la création de 40 gares. Notamment dans le Val-de-Marne, nous avons suivi Orbival. Ce sont donc des gares suffisamment rapprochées pour très bien desservir le territoire.

**Michel ROSTAGNAT** : merci. Je répondrai rapidement à la deuxième question que vous posez, Monsieur, sur le cahier d'acteur. Qu'est-ce que c'est, et puis pouvons-nous rédiger nous-mêmes un cahier d'acteur ? Pardon Monsieur ?

**Jacques VALIN** : et ma question sur le Comité de pilotage du Grand Paris ?

**Marc VERON** : je ne sais pas très bien à quoi vous faites allusion par Comité de pilotage. Je n'ai pas très bien compris.

**Jacques VALIN** : Monsieur me demandait de préciser ce que j'entendais par Comité de pilotage. Je voudrais avoir des explications sur qui est décideur, gestionnaire de l'ensemble du projet du Grand Paris, donc pas seulement la partie ferroviaire dont nous parlons ce soir, mais également la partie sud touche aux implantations urbanistiques du plateau de Saclay par exemple, et tous les autres projets qui vont découler de l'ensemble. Qui en fait partie ? Comment les élus sont-ils présents à l'intérieur de cette entité ? Et ensuite, concernant le cahier d'acteur ? Excusez-moi d'être un peu long.

**Marc VERON** : à chaque fois qu'il y a un objet, il y a une gouvernance particulière. Vous évoquiez le plateau de Saclay. Il y a un établissement public dit de Paris Saclay, qui a été créé par la loi, qui a son propre conseil d'administration et son propre outil de gouvernance par un PDG, qui a été mis en place début septembre. Si nous nous référons au contrat de développement territorial, il s'agit bien entendu des communes, donc ces contrats devront passer en délibération dans les conseils municipaux, avant d'être signés par les maires, avec le représentant de l'État en région, le Préfet de région. Si vous parlez de la SGP, il y un

double outil de gouvernance. Il y a un Conseil de surveillance qui est composé de représentants de l'État, du Président de région, des Présidents de Conseils généraux et d'André SANTINI. Il y a un deuxième outil de gouvernance qui est un Comité stratégique dans lequel vous trouvez, entre autres, tous les représentants des communes qui se considèrent comme concernées. Cela peut aller très loin, ce ne sont évidemment pas seulement les communes qui sont traversées par le réseau de métro. Il y a d'autres organismes qui y figurent également, qui sont représentés, Chambre de commerce et d'industrie par exemple. Donc chaque fois qu'il y a une dimension particulière du Grand Paris, il y a des outils de gouvernance spécifiques. Mais il n'y a aucun outil qui couvre la totalité, sauf à considérer — mais c'est plutôt une question que je pose à son Président — que par son évolution naturelle, Paris Métropole deviendrait un outil de gouvernance prenant en coupe la totalité des aspects du Grand Paris. Mais je pose la question, pour le moment nous n'en sommes probablement pas encore à ce stade.

**Michel ROSTAGNAT :** merci Monsieur VERON. Alors sur la question des cahiers d'acteur, je vais être bref pour ne pas manger le débat. Vous avez vu, sur la banque à l'entrée, un certain nombre de tas, avec des cahiers, des petits prospectus format A4. Ce sont les cahiers d'acteurs, 4 pages qui sont rédigées, par une personne morale le plus souvent (collectivité locale, association de collectivités, association, syndicat professionnel ou ouvrier) qui exprime un point de vue, une position par rapport au projet. Ces cahiers d'acteur sont rédigés sous la responsabilité de notre commission, qui décide de les publier. C'est la loi qui prévoit cela. En général, ce sont des personnes morales organisées, qui ont une réflexion, un argumentaire et qui le disent. Une personne physique a tout à fait le droit de faire un cahier d'acteur a priori. Mais il y a d'autres moyens de s'exprimer aussi, puisque si vous avez vu sur notre site, il y a le blog, les questions-réponses. Vous posez des questions qui sont mises en ligne. Nous demandons à Monsieur VERON et son équipe de répondre. Les réponses sont mises en ligne dans les quelques jours qui suivent. Il y a mille et une manières de s'exprimer. Donc le cahier d'acteur est plutôt en général l'expression d'un élément de la société civile ou d'une collectivité publique. Je ne sais pas si cela répond à votre question, mais vous aurez toute latitude pour voir cela ensuite sur le site de la Commission, et voir un peu les cahiers qui sont déjà faits et ceux qui pourraient venir ensuite.

**Nicolas LE LOC'H, Instituteur, Habitant d'Arcueil :** bonjour. Je suis Nicolas LE LOC'H, je suis enseignant, je réside à Arcueil. Je vais poser une question assez terre-à-terre finalement. Quelle place est-elle prévue pour le vélo ? Finalement, nous nous rendons compte que dans le RER B, il est assez difficile de le prendre aux horaires de travail. C'est très peu pratique. Une autre petite question, est-ce qu'il est prévu que, comme cela se passe dans une métropole comme Berlin, que les lignes bleue, rouge et verte soient ouvertes 24h/24 ? Merci.

**Michel ROSTAGNAT :** merci beaucoup Monsieur, pour ces 2 questions. Je me tourne vers Monsieur VERON. Le vélo d'une part et l'ouverture des lignes H 24, Monsieur VERON, Madame COUX ?

**Claire-Hélène COUX** : oui, je vais peut-être prendre la parole, sur le vélo. Les gares du Métro Grand Paris sont conçues pour être des lieux d'échange multimodaux, avec tous les modes : la voiture avec des parkings relais, les autres modes de transports en commun, et bien sûr les modes doux, avec un regard particulier pour les vélos et la marche. Pour l'instant, à la gare d'Arcueil-Cachan par exemple, l'accueil des vélos n'est pas encore optimum. Il va y avoir un petit plus, prochainement, avec les travaux qui vont être mis en place l'année prochaine, durant un an. Mais pour le Métro Grand Paris, nous passerons au cap supérieur. Il faudra que l'accueil des vélos soit complètement pensé et intégré dans la conception de la gare. Et puis nous penserons aussi à toute la chaîne. Il ne s'agit pas seulement d'arriver pour poser son vélo, c'est aussi arriver par une piste cyclable. Donc, je sais déjà que, dans le secteur d'Arcueil-Cachan et Bagneux, vous avez déjà beaucoup fait de choses ; il y a déjà pas mal d'itinéraires. Je sais que le Conseil général a déjà prévu un schéma directeur des voies cyclables. Donc nous prévoyons tout pour assurer ces connexions avec ces pistes cyclables, pour que nous puissions par exemple arriver à la gare, mais aussi en partir pour rentrer chez soi, dans les environs de Bagneux, Cachan et Arcueil.

**Marc VERON** : il y avait également la question de l'ouverture 24/24. C'est une question qu'on nous a demandé d'étudier. Nous nous précipitons à pas comptés. Pourquoi ? Parce qu'il va bien falloir maintenir ce réseau en état. Pour faire les opérations de maintenance, vous savez très bien que le métro parisien le fait la nuit, aux heures précisément où il n'y a plus de trafic sur les voies. Sous réserve des conclusions qui seront apportées, cela ne pourra pas, en tout cas je ne pense pas, être une ouverture 24/24, 7 jours par semaine. C'est totalement impensable, pour des contraintes de maintenance. Mais à travers votre question, implicitement nous posons la question de l'ouverture aux multiples services des gares. Je tiens à dire la chose suivante, nous n'avons pas en perspective des stations de métro à la parisienne, où nous sortons au niveau du trottoir. Il n'y a pas de superstructures, mais des gares qui puissent être riches de fonctionnalités, avec une partie superstructure, évidemment. C'est plus ou moins large de fonctionnalités, mais en tout cas, cela contient un certain nombre d'entre elles qui correspondent aux besoins locaux, des flux de voyageurs. Pour que ces gares puissent être fonctionnellement ouvertes avec une plage la plus large possible, il faut que les conditions de vie à l'intérieur soient agréables, stimulantes et en sécurité. C'est totalement que si nous voulons par exemple avoir des commerces, des boutiques qui ouvrent avec des plages de disponibilité à la clientèle larges, depuis le matin jusqu'au soir, il faut que les conditions se prêtent à ce genre de commerce et d'ouverture. Donc cette question des gares va être nécessairement un des objets importants de discussion entre la SGP, les collectivités locales et les associations, ne serait-ce que les associations de commerçants, tout ce qui constitue le tissu local. Ces gares ne peuvent pas se concevoir sans être complètement intégrées ou être elles-mêmes génératrices d'un nouvel ensemble urbain. Leur prégnance sur la vie locale est telle que cela ne peut pas être des objets conçus extérieurement à la commune.

**Michel ROSTAGNAT** : merci Monsieur VERON.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : Monsieur, vous avez la parole.

**Gérard NAJMAN, Conseiller communautaire du Val de Bièvre, Président de la Commission transport et du développement durable** : oui, Gérard NAJMAN, je suis donc Conseiller de la communauté d'agglomération du Val de Bièvre, Président de la Commission des transports et du développement durable. J'ai 2 questions, qui concernent essentiellement l'effet réseau et le financement.

L'effet réseau, vous avez expliqué dans votre présentation qu'a priori c'était un réseau qui misait sur la vitesse. Sur la partie val-de-marnaise, vous reprenez les tracés consensuels d'Orbival, et c'est très bien pour la desserte de nos territoires. Ce qui veut dire que vous allez avoir des interstations d'à peu près 2 km. Alors que par ailleurs, quand nous regardons votre schéma, il y a des interstations qui sont beaucoup plus larges. Vous reprenez par ailleurs la ligne 14, ce qui veut dire que vous allez reprendre la technologie de la ligne 14 ; je voulais savoir comment vous allez gérer cet effet réseau en termes de technologie. Est-ce bien adapté dans les 2 cas ? Je voudrais que vous nous indiquiez quelques informations sur ce point.

Par ailleurs, l'aspect financier, vous avez cité un chiffre de 21,4 milliards à 23,5 milliards d'euros. Je crois que, pour que cela parle déjà aux gens, il faudrait peut-être le relier à des choses que nous pouvons comprendre. Par exemple, si vous pouviez mettre ce montant en relation avec les investissements que fait le STIF chaque année, pour comprendre un peu ce que cela représente. Tous les habitants se plaignent que le réseau fonctionne mal, que le RER B est saturé, que nous ayons beaucoup de mal à faire des investissements dessus. Donc que signifient ces 23 milliards au regard de ce qu'il faudrait mettre pour l'amélioration du réseau existant, qui est une priorité ? Par ailleurs, comment se fera ce financement ? Quels seront les concours financiers ? Comment seront amortis les coûts ? Cela m'incite à poser 2 questions dans ce cadre-là. L'exploitation sera-t-elle une délégation de services publics ou y aura-t-il un partenariat public/privé en charge de l'exploitation, qui se rémunérera notamment par la tarification ? Ma dernière question : est-ce que la tarification sera complètement intégrée, similaire à celle qui est appliquée en Ile-de-France (actuelle ou celle issue de la réforme à laquelle songe le STIF) ou aurons-nous, comme c'était le cas pour Orlyval, une exception, avec tous les problèmes que cela engendre pour les usagers et des lignes qui sont très peu fréquentées ?

**Michel ROSTAGNAT** : merci beaucoup Monsieur. Donc Monsieur VERON et son équipe sur l'effet réseau, avec les questions de technologie, et d'autre part sur le financement.

**Claire-Hélène COUX** : je vais répondre à la première question, sur la technologie. Je pense qu'il ne faut pas faire un choix au départ, pour le Grand Paris, pour le futur réseau que nous allons construire pour des années, en nous focalisant d'abord sur la technologie. Je pense que, notamment au cours de ce débat public, et cela répond aussi à la première question qui nous a été posée, nous allons nous mettre d'accord, écouter ce que disent les gens sur le tracé, sur la position et le nombre des gares, qui sont encore en débat aujourd'hui. À la fin

du débat public, la Commission donnera son avis sur ce qu'elle aura entendu. La SGP va intégrer ce qui aura été dit, et devra proposer un schéma du réseau de transports. Ce n'est qu'ensuite, avec ce schéma, que nous choisirons la technologie la plus adaptée, en liaison avec le STIF qui est évidemment très concerné. Il y a juste un endroit dans le Val-de-Marne où la technologie est à peu près obligatoire, c'est dans la ligne bleue Sud. Là, sauf à ce que nous descendions pour changer de train, par exemple à Olympiades, le plus simple est quand même de garder le même train et d'être en technologie fer sur la partie sud du Val-de-Marne. Mais c'est le seul endroit, encore que nous pourrions choisir l'autre option, où les choses sont obligatoires. Pour le reste, mettons-nous d'accord sur le bon schéma, puisque cela nous engage pour un siècle, ou 50 ans au minimum, et ensuite trouvons la meilleure technologie sur le marché pour assurer le meilleur service pour tous, au meilleur prix.

**Marc VERON** : êtes-vous satisfait de la réponse ? Bon. Donc je passe à la question sur le financement. Il faut bien voir que ce dont il est question ici est de résoudre à la fois un formidable retard d'investissements dans les transports en Ile-de-France, qui n'est pas récent, qui est en gros sur une génération, et en même temps la nécessité de préparer l'avenir. Car si nous sacrifions l'un au bénéfice de l'autre, de toute manière nous avons faux. Si nous sacrifions le quotidien immédiat, nous « insatisfaisons » profondément tous ceux qui sont utilisateurs des moyens actuels. Et si nous ne nous préoccupons pas de l'avenir, nous continuerons à courir derrière un retard, car des projets des transports voient leurs résolutions, à partir des décisions prises aujourd'hui, à 10 ou 15 ans. C'est exactement le sujet du Grand Paris. Donc tout d'un coup, nous nous trouvons à devoir financer l'un et l'autre. Il n'y a pas le choix de sacrifier l'un au bénéfice de l'autre. Bien entendu qu'il faut mobiliser des ressources très diverses pour y parvenir. L'essentiel est d'ordonner la méthode de manière à ce que nul n'ait le sentiment que les moyens de financement d'un des 2 volets ne sont sacrifiés au bénéfice des autres. De ce point de vue, le législateur a été très clair sur, j'emploie un mot qui ne veut rien dire en droit, mais qui rend les choses simples, l'étanchéité des ressources. Nous ne pouvons pas ponctionner d'un projet à l'autre.

Maintenant, comment financer un réseau de transports de cette nature ? Le métro parisien a été construit au début du XXe siècle. Ils sont allés très loin, puisqu'en réalité (tout le monde sait que Monsieur BIENVENU a ordonné les travaux du côté public, mais qu'en réalité c'est une société privée, celle du baron AMPAIN qui a fait le métro) nous avons emprunté sur très longtemps (cela ne s'appelait pas les PPP, ils avaient, de ce point de vue, largement anticipé cette nouvelle expression juridique), puisque je crois que c'est au début des années 1970 seulement que l'ensemble des dettes contractées à cette occasion ont été définitivement amorties. Vous imaginez. Alors comment concevons-nous ce financement d'une vingtaine de milliards ? Par un apport initial de l'État ; c'est sa façon d'indiquer qu'il s'engage dans ce projet en mettant une mise initiale, qui a été chiffrée à 4 milliards d'euros. Les parlementaires auront à en débattre dans peu de semaines puisque les 2 textes de loi de finances pour l'année prochaine et de loi de finances rectificative pour 2010 sont à leur examen. Bien entendu, nous ne ferons appel à ces 4 milliards qu'au fur et à mesure des besoins de financement des études et des travaux. La SGP n'a pas vocation à recevoir

immédiatement ces 4 milliards et les rendre productifs d'intérêt. Cela ne fonctionne pas cela. Cette dotation sera libérée au fur et à mesure des besoins de trésorerie. Pour aller à 23 milliards, c'est l'emprunt qui va permettre de passer de 4 à 23. Les emprunts en question seront aussi contractés au fur et à mesure des besoins. Nous n'allons pas commencer immédiatement par couvrir 19 milliards de besoins de financement. Et la question importante, dès lors, est celle de l'amortissement de la dette ainsi créée. Donc des ressources stables, pérennes, qui permettent dans la durée, probablement au moins 40 ans, d'amortir jusqu'à extinction complète du remboursement. Là, il ya 3 natures de ressources financières possibles, qui sont d'ailleurs échelonnées dans le temps. Première nature, l'imagination n'est pas au pouvoir de ce point de vue là, c'est la ressource fiscale ? À partir du moment où nous créons de la richesse par les nouvelles polarités que représentent les gares, où nous créons du développement économique, la ressource fiscale se justifie, en contrepartie de la valeur qui aura ainsi été dégagée. Cela, nous pouvons l'anticiper assez largement. Il n'y a pas nécessité d'attendre l'ouverture à l'exploitation. Cela permet en tout cas de couvrir la période intermédiaire entre l'amorçage des travaux et les premières mises en exploitation, sans que nous ayons une boule de dettes trop importante au moment de l'ouverture à l'exploitation. Deuxièmement, le jour où vous ouvrez à l'exploitation, vous avez des ressources commerciales. Mettons de côté (je vais y revenir après) celles tirées de l'exploitation, donc de la recette clients, passagers. Pour ce qui concerne la SGP, elle n'est pas intéressée à cette recette-là. Je dirai pourquoi dans un instant. En revanche, elle est directement intéressée par toute recette née de l'exploitation, à des fins commerciales, de service tertiaire, des espaces qu'elle aura ouverts, notamment des gares dont je parlais tout à l'heure. Et là nous pouvons aller très loin dans la nomenclature des espaces. Cela concerne les espaces marchands, la publicité, etc. Au-delà de l'exploitation, de la mise en service, il y a ce que nous appelons la valorisation foncière. C'est la seule chose qu'ait retenue la presse. Comme si par miracle, demain matin les terrains allaient prendre de la valeur. Oui, ils en prendront, mais la révélation de cette plus-value foncière va prendre du temps. Et elle ne pourra être mesurée et sanctionnée qu'au jour d'une transaction par rapport à une valeur d'entrée, avant que le métro ne puisse être construit. Donc cette troisième source est évidemment importante, mais de long terme. Et nous n'y songeons certainement pas pour amorcer la phase de travaux. Je suis un peu long, mais je suis obligé de l'être, sinon c'est très difficile à comprendre. Ayant traité ce que je viens de dire, j'ai expliqué en quoi l'infrastructure et le système de transports, l'investissement initial, pouvaient être financés et amortis dans la durée, jusqu'à extinction de la dette.

Maintenant, il y a une deuxième partie qui ne concerne pas la Société du Grand Paris, qui concerne le STIF, qui est les coûts d'exploitation et de maintenance. Pourquoi cela concerne le STIF ? C'est que la SGP n'a aucune vocation juridique à, demain, être exploitant ou se substituer au STIF. Le jour où le réseau est constitué, clefs en main en quelque sorte, il est remis entre les mains du STIF, entre 2018 et 2023. Et le STIF doit, par conséquent, faire son schéma d'exploitation pour couvrir les frais d'utilisation du matériel, de renouvellement des équipements, etc. Là-dessus, il y aujourd'hui 3 sources essentielles de financement pour ces

dépenses courantes. Première source, le prix acquitté par les passagers. Puisque j'ai eu la question et ayant rencontré les collectivités locales dans la journée, je dis tout de suite qu'il n'a jamais été envisagé que ce réseau de métro dont nous parlons puisse faire l'objet d'une tarification distincte du reste de réseau de métro existant, à aucun moment. Nous ne sommes absolument pas ni dans le cas du Val ni dans le cas du CDG express. Le passager qui prendra le métro à Cachan demain matin attirera les mêmes tarifs, les mêmes coûts de Pass ou de carte Navigo, que n'importe quel passager du réseau préexistant, avec une capacité de jonction totale avec l'ensemble des stations. Deuxième source, le versement transports. C'est évident que ce versement qui est acquitté par les entreprises comme un pourcentage de la masse salariale va devoir évoluer. Pourquoi ? Parce qu'avec de nouvelles gares, il y aura de nouvelles polarités, donc la carte qui actuellement existe avec 3 types de taux va forcément bouger géographiquement. Le taux aujourd'hui maximum est acquitté par Paris et une partie des Hauts-de-Seine. À partir du moment où nous aurons toute une série de zones nouvelles en connexion directe avec le cœur de la capitale, il y a tout lieu de penser, mais cette décision n'appartient pas à la SGP, que ce zonage va bouger. Après la question est de savoir si le taux de chacune des zones doit bouger ; c'est une question que je laisse à la libre appréciation de ceux qui ont à décider, parce que je pense que cela a des impacts et que tout cela participe d'une réflexion. Enfin, troisième source de financement, les collectivités locales participent à l'équilibre d'exploitation actuel du STIF, notamment les départements sont fortement contributeurs. Voilà, si vous voulez, ce deuxième volet qui se posera, et dont l'actualité sera constatée à partir de 2018.

**Michel ROSTAGNAT** : merci. Juste un petit complément sur la question du financement. Il y aura un débat public dédié à ce thème le 5 janvier, à Paris vraisemblablement, dans la mesure où entre-temps sera sortie la loi de finance rectificative pour 2010 et la loi de finances initiale pour 2011 ; donc nous aurons un peu plus d'informations sur l'engagement de l'État. Vous êtes cordialement invités à cette réunion.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : nous en revenons aux questions. Le monsieur sur la gauche, je vous remercie de bien vouloir prendre la parole.

**Jean-Claude FOURQUET, Architecte DPLG, ancien élève de l'ESTD** : Jean-Claude FOURQUET, je m'exprime en mon nom propre. Je ne suis pas dans un parti, ni dans un syndicat. Je milite sur d'autres problèmes, anti-impérialistes plus précisément. Je suis architecte et j'ai fait l'École des travaux publics avant, et j'ai déjà travaillé sur 2 très gros projets. J'ai 2 remarques. Sur les parcours, je m'appuie sur 2 articles que j'ai lus, l'un dans la Tribune. Le MEDEF Ile-de-France conteste le projet du Grand Paris. Le Grand huit, c'est du long terme. Or la priorité doit être l'amélioration du réseau à court et moyen terme. Deuxième article, c'est Jean-Pierre FARANDOU, il est Directeur général de la SNCF proximité, dans la Tribune du 30 septembre : « *C'est maintenant une réalité connue et partagée, les lignes de RER et de la banlieue parisienne sont à la limite de la saturation. La véritable préoccupation voir l'obsession de la SNCF, c'est le court terme.* ». Je parle sur le concept en général du Grand Paris, sur tous les grands projets, vous savez très bien que nous appliquons un facteur

Pi. C'est-à-dire que quand nous prenons la durée du projet, dans les technologies complexes, c'est le facteur Pi. Sur le bâtiment, vous pouvez rajouter 50 %. C'est BLANC, qui disait qu'il pensait que peut-être nous pourrions arriver à 10 ans. Cela veut dire que ce ne sera pas 10 ans, mais 15. Donc je reviens sur les 2 articles auxquels j'ai fait référence. Si 15 ans, vous pensez que c'est du court terme ou même du moyen terme, j'aimerais que vous puissiez répondre à cette question.

Sur ce sujet-là de quoi ont besoin les habitants de la région parisienne ? Le concept du Grand huit est de circuler de pôle économique à pôle économique. Ce dont nous avons besoin est de circuler de banlieue à banlieue. Donc le concept du Grand Paris ne répond absolument pas aux besoins de la région parisienne. Maintenant, le monsieur, précédemment, a parlé du financement. Alors il y a un emprunt, 4 milliards de l'État, puis après il y a un emprunt sur 40 ans, après il y a aussi une taxe sur le transport des wagons. Et j'ai lu un article aussi, Gilles CARREZ qui dit (vous voyez, mes références ne sont pas dans des journaux de gauche, mais dans les Échos) qu'il est plus que sceptique sur la capacité de trouver 35 milliards. Et quand vous dites 21,4, vous me faites penser à la police quand elle fait le décompte des manifestants. Comment pouvez-vous dire 21,4 ?

**Michel ROSTAGNAT :** Monsieur, voulez-vous arriver à votre conclusion s'il vous plaît ?

**Jean-Claude FOURQUET :** vous ne savez même pas comment sont les stations, vous ne les avez même pas étudiées. Vous n'avez rien étudié encore, jusqu'à maintenant. Comment pouvez-vous dire 21,4 ? Vous voyez mes références ? C'est Gilles CARREZ, le MEDEF Ile-de-France, et la troisième c'est le Directeur général de la SNCF proximité. Voilà.

**Michel ROSTAGNAT :** merci beaucoup Monsieur. Monsieur VERON, partagez-vous cette obsession du court terme ?

**Marc VERON :** je vois que ma tâche va être rude, car vous avez de bons auteurs. D'abord, le mérite de Monsieur CARREZ est grand d'avoir permis à chacun d'enfin comprendre quels étaient les coûts réels de la part de l'ensemble des transports en région parisienne, de la part investissements comme de la part exploitation et maintenance. Car, cher Monsieur, aussi curieux que cela puisse paraître, nous avons jusqu'à ce rapport pas une idée claire de ces coûts et de leur évolution. Enfin, nous avons pu avoir un tableau exhaustif. Je dis cela, vous le mesurez bien, avec beaucoup de pondération. Nous sommes en 2010, les outils d'analyse et de calcul, pour n'importe quelle activité humaine, sont en général très performants. Que la première région française ait pu attendre le rapport d'un éminent parlementaire pour enfin savoir où elle en était du point de vue de ses coûts et de leur évolution et de leur projection dans le temps, est quand même assez instructif. J'arrête avec cela, mais je vous montre par là son grand mérite.

Ensuite vous dites qu'au fond nous avançons un chiffre, mais que nous n'en savons rien. Permettez-moi de vous dire que nous avons deux sources pour procéder à ces calculs. Premièrement, les gares que vous mentionnez, ont été calculées comme étant des gares à la

parisienne. Nous savons de quelle longueur seront les quais, avec les couleurs de circulations et avec les sorties au niveau du trottoir. N'intègrent pas ce chiffre de 23 milliards les superstructures de gares, avec les fonctionnalités dont je parlais tout à l'heure. Je suis désolé de vous dire que chacune de ces gares fera l'objet, en fonction de leur cahier des charges et de leur définition, d'une ingénierie spécifique, dont une financière. C'est la règle du jeu. Donc quand nous chiffrons à 23 milliards, nous chiffrons sur une base kilométrique, en zone dense, à une certaine profondeur, avec des quais types, pour accueillir des rames de 8 wagons, avec des couloirs (tout de même, une certaine expérience existe de ce qu'est un métro en région parisienne) et une sortie à l'air libre au niveau du trottoir. Donc en fonction de l'évolution du tracé et du nombre de gares, ce chiffre est bien entendu susceptible d'évoluer, par définition.

**Jean-Claude FOURQUET** : est-ce que vous connaissez le...

**Marc VERON** : attendez, est-ce que vous me permettez de terminer ma réponse ? Donc je dis qu'aussi sérieusement qu'il a pu être fait, ce chiffrage représente un projet qui a été donné, tout à l'heure, par définition : 255 km, 40 gares, etc. Nous avons par ailleurs, à l'appui de nos chiffrages, les exemples et les interventions d'un certain nombre d'entreprises d'ingénierie françaises qui ont été mis à contribution, et qui ont réalisé des métros dans les pays voisins. Donc nous avons pratiqué un recoupement de données entre celles dont disposait la RATP et un certain nombre de sociétés d'ingénierie qui sont intervenues, notamment à Barcelone et Madrid. C'est ce que je crois être un travail honnête.

Après, vous dites que ce sont des budgets qui sont susceptibles d'être considérablement dépassés. Je vous invite à considérer 2 choses. En effet, il y a beaucoup d'expériences assez navrantes de ce point de vue là ; c'est la raison pour laquelle la SGP s'est prononcée contre le phasage, et pour une réalisation en continu du projet de métro en question. Qu'est-ce que cela veut dire ? Un phasage, c'est très simple : vous vous pliez aux disponibilités budgétaires, donc en fonction des difficultés ou des possibilités ordinaires de l'État, vous pouvez ouvrir des phases successives, mais au terme de chacune de ces phases, vous désinvestissez les moyens matériels et humains qui ont été mobilisés. Puis vous recommencez en fonction des disponibilités budgétaires N années plus tard, et vous terminez, par exemple l'A86, le projet au bout de 40 ans. Si bien que plus personne n'est là pour juger des conditions dans lesquelles, notamment du point de vue des coûts, le projet a été mené. Et bien sûr, nous pouvons gager qu'il y a une explosion de ces coûts en même qu'une explosion des délais, par cette procédure des interruptions successives. Cela coûte diaboliquement cher, et nous ne le voulons pas. Donc commencer effectivement le projet à plusieurs endroits, comme cela a été fait chez nos voisins espagnols par exemple, ce n'est pas très original. Pour le développement du métro de Madrid, qui est beaucoup moindre, nos amis espagnols ont utilisé 8 tunneliers en simultanée. Voilà au moins une garantie que nous pouvons juger, sur une période contrainte, la réalisation, en termes de délais, de coûts, et de qualité.

J'en viens maintenant au dernier point. Un contrat va être passé entre la SGP et l'État, en termes de délais de réalisation, de dates d'ouverture à l'exploitation (parce que nous n'allons pas attendre 2023 pour ouvrir la totalité du réseau à l'exploitation), et de budgets et de performance. C'est comme cela, en tout cas, que nous envisageons les choses. Cela veut dire que ces objectifs seront publics et qu'au fur et à mesure de la gestion du projet, années après année, il sera possible d'en suivre l'application, la mise en œuvre, eu égard aux objectifs annoncés, et donc de mesurer éventuellement si des écarts sont constatés. Je donne comme exemple la réalisation du tunnel sous La Manche, qui s'est exactement passé comme cela. Je parle du percement du tunnel, pas d'autres choses. Ils avaient en effet un objectif de percer 55 km sur 7 ans. Ils ont percé 55 km sur 8 ans. Tout le monde a considéré qu'ils avaient rempli leurs objectifs, étant donné les difficultés spécifiques attachées à cette opération. Voilà ce que je peux vous dire en matière de modalité de calcul et d'honnêteté, de sérieux des données que nous avançons.

**Michel ROSTAGNAT** : Madame COUX a quelques compléments à rajouter.

**Claire-Hélène COUX** : d'abord, sur le sérieux de nos évaluations. Nous avons, dans les coûts qui vous sont annoncés, aux variantes près puisque vous avez entendu Monsieur VERON, si nous sommes entre 21 et 23 milliards, c'est selon que nous sommes en aérien ou en souterrain, le nombre de stations au final, etc. Mais les estimations comprennent une provision pour les acquisitions foncières, une provision pour les travaux préparatoires, le génie civil des tunnels, les ouvrages de correspondance, l'aménagement des gares en souterrain, les systèmes de contrôle et de supervision, le matériel roulant sur la base des matériels parmi les plus chers aujourd'hui, les ateliers et leurs équipements, la mise à niveau des stations de la ligne 14, puisque nous allons la rallonger de part et d'autre, les frais d'études pour la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre, les aléas classiques dans cette phase de définition du projet. Donc tout cela en amont du débat public. Je pense que ce sont quand même des éléments qu'il fallait vous donner.

Juste une dernière petite chose. Vous nous avez dit que notre projet dessert les pôles économiques. J'ai envie de dire oui, mais pas seulement. Oui, c'est important, je pense qu'aujourd'hui, quand nous disons desservir les pôles économiques, ce n'est pas toujours imaginer des costards cravates avec attaché-case dans le métro. C'est permettre aux entreprises de rester en Ile-de-France ou de s'y implanter. C'est important pour nous tous, pour l'emploi en Ile-de-France. C'est important pour les salariés parce que vous connaissez de bon matin ou tard le soir des gens attendre à l'arrêt de bus des correspondances pour aller à leur travail, des gens qui font 1 ou 2 heures de trajet, en particulier dans le Val-de-Marne, quand ils essaient d'aller d'est en ouest. Je pense que nous apportons là aussi du plus, en desservant les pôles économiques. Et puis je voulais aussi vous dire que le tracé rouge, la rocade en Val-de-Marne sont clairement une grande aide pour les étudiants. Aujourd'hui, quand vous êtes à l'université Paris Est Val-de-Marne, vous travaillez aussi avec la Cité Descartes. Aujourd'hui, c'est un bus pris dans les embouteillages, demain ce sera quand même quelque chose comme 25 min pour aller à la Cité Descartes ; c'est un plus très

important. C'est aussi aller plus facilement à Saclay. Et puis il y a aussi tout bêtement les personnes qui ont besoin d'aller à la Préfecture, rendre visite à certains bâtiments administratifs de Créteil. Ce sera plus simple pour tout le monde. Donc oui, nous desservons les pôles économiques, mais nous ne faisons pas que cela. Notamment la ligne rouge est essentielle pour les déplacements banlieue/banlieue.

**Michel ROSTAGNAT** : merci Madame COUX. Dans la mesure où la question vous a été posée et que vous avez apporté ces éléments d'analyse budgétaire, il serait à mon avis souhaitable que vous puissiez les porter à la connaissance du débat, et que vous puissiez nous livrer ce que vous venez de dire, de façon à ce que nous puissions le mettre dans le dossier du débat. Je repasse la parole à mes deux collègues.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : oui, nous avons des questions écrites que nous allons traiter et lire après. Monsieur, vous avez demandé la parole depuis un moment, donc nous vous l'accordons. Je vous en prie. Parlez bien fort s'il vous plaît, pour l'enregistrement.

**Jérôme BERTRAND, Habitant de Cachan** : Jérôme BERTRAND, habitant de Cachan. J'ai quelques points. Un point qui concerne la Commission du débat public sur l'accessibilité des débats. Vous mettez en avant que c'est le plus grand débat organisé dans notre pays, mais pourtant la retransmission des débats n'est pas accessible à tous. Oui, parce qu'il ne respecte les obligations réglementaires de la loi du 11 février 2005, notamment les articles 47 et 78. Je précise.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : oui, soyez précis parce que ce n'est pas clair pour la salle, s'il vous plaît.

**Jérôme BERTRAND** : pour les sourds, il n'y a pas de retransmission, pas de personne qui retranscrit les débats en langage des signes ou en vélotypie à l'écran, par exemple. Pour les aveugles, le film du Grand Paris, il n'y a pas de voix off. C'est juste une musique, ce qui est dommageable. Et pour les personnes en fauteuil roulant, les salles du débat public ne sont pas forcément toutes accessibles, celle de Cachan est un exemple. De plus, les débats ont lieu dans des communes qui ont signé la charte Ville-Handicap, comme Cachan ou Issy-les-Moulineaux, ville chère au Président de la Société du Grand Paris. Comptez-vous améliorer l'accessibilité des débats ? C'est ma première question.

Ma deuxième question concerne le projet en lui-même. Concernant le couple fréquentation et maillage, la fréquentation prévisionnelle estimée est conditionnée notamment par le réaménagement de toutes les missions du RER, que tous les RER et Transiliens s'arrêtent à toutes les gares du Grand Paris. Donc cela a un coût, qui n'est pas intégré dans votre coût global. D'autre part, le maillage n'est pas satisfaisant par rapport au projet d'Orbival. Nous avons une station optionnelle à Villejuif Louis Aragon, je pense qu'elle est indispensable et ne devrait pas être optionnelle. Parce que là, c'est vraiment du maillage et donc de la fréquentation. De plus, la ligne rouge n'est pas connectée au RER A dans le Val-de-Marne. Pourquoi éviter Saint-Maur, le TVM ? Autre question concernant le tracé de la ligne rouge,

qui concerne Arcueil-Cachan directement, qui va à l'Ouest. À l'Ouest, nous avons l'impression, dans votre dossier de débat public, qu'il reprend en gros le tracé T2. Nous voyons même une proposition de le mettre en aérien. Dans ces cas-là, si c'est la voie du T2, tant mieux. Il n'y a pas de doublon. Si cela ne prend pas la voie du T2, il y a doublon de l'infrastructure. Ce qui est dommageable pour la dépense de l'argent public. D'autre part, sur le matériel roulant, la ligne bleue reprend l'infrastructure de la ligne 14. Donc elle sera au métro pneumatique. Or la ligne verte, elle, est très longue, avec des interstations très espacées. Donc elle sera certainement ferrée, surtout qu'il faudra atteindre une vitesse moyenne de 65 km/h. Donc le tracé de la ligne bleue ne peut aller à Roissy. Il ne peut pas être commun, par 2 matériels roulants différents, 2 technologies différentes, sur le même tracé.

**Michel ROSTAGNAT :** avec votre permission Monsieur, voudriez-vous approcher de la conclusion ?

**Jérôme BERTRAND :** oui, donc je considère que votre tracé est faux pour la ligne bleue, le terminus doit être à Pleyel et non pas à Roissy. Donc comptez-vous rectifier les tracés en conséquence ? Merci bien.

**Michel ROSTAGNAT :** merci. Alors sur le projet lui-même, c'est Monsieur VERON et son équipe qui vont répondre. Deux éléments de réponse sur l'accessibilité du débat. Effectivement, vous avez opportunément évoqué les aveugles, les mal voyants, les sourds et les personnes handicapées motrices. Je dirais que, concernant les aveugles, plusieurs débats, ce n'est pas le cas de celui-ci, je le reconnais, ont été enregistrés. Donc n'importe qui peut les écouter en podcast, ils sont sur le site de la Commission. Je vous invite, si vous en avez effectivement le loisir, à aller les écouter. Le podcast est excellent et donc c'est un plus pour les personnes mal voyantes ou d'ailleurs qui ne peuvent pas se déplacer. Deuxièmement, pour les sourds, le problème est différent, mais il y a aussi une masse d'informations écrites colossale à l'heure actuelle, à partir de nos débats. Donc n'importe qui ayant de bons yeux peut prendre connaissance de ces éléments. Je reconnais que cela ne permet pas de vivre de manière physique et charnelle le débat. C'est vrai que nous mettons de gros moyens sur ce débat, mais peut-être pas suffisamment pour permettre à tout un chacun de le suivre ; mais enfin ce sont des éléments de réponse importants. Par ailleurs, pour les personnes qui ne peuvent pas se déplacer, je crois quand même que nous sommes dans un pays où nous pouvons aussi nous rendre service les uns les autres, en aidant un fauteuil roulant à accéder à un amphi. Nous sommes quand même quelques biens portants autour de lui, je crois que cela fait partie des règles élémentaires de savoir vivre. Je vais laisser Monsieur VERON répondre sur les questions, ou Madame COUX peut-être, ou sur les lignes qui ont été évoquées par Monsieur.

**Claire-Hélène COUX :** oui, je vais essayer de répondre à quelques questions que vous avez posées. Par exemple, sur la première, vous avez parlé du RER. Je vous donne un exemple. Quand nous allons à Arcueil-Cachan, nous n'allons pas modifier la gare RER proprement dite.

Les RER vont continuer à passer, et ce n'est que le système de correspondance qui va être modifié. Le nombre de trains passant sur le réseau du Grand Paris n'a pas d'incidence sur le nombre de trains et de RER.

**Jérôme BERTRAND** : l'estimation de fréquentation dépend aussi d'un maillage performant. Donc que tous les autres trains qui sont en correspondance avec le Métro du Grand Paris s'arrêtent tous.

**Claire-Hélène COUX** : en région parisienne, aujourd'hui, il y a un grand nombre de banlieusards qui empruntent le réseau vers Paris pour aller de banlieue à banlieue. Nous l'avons dit, il y a à peu près 10 % des utilisateurs du métro qui en fait font du banlieue/banlieue. En créant le Métro Grand Paris, nous n'allons, non pas surcharger le réseau actuel, mais le soulager. En particulier, c'est visible sur le RER A et sur le B. Nous devrions attendre, pour les utilisateurs du RER qui sont obligés de l'emprunter parce qu'ils vont de banlieue vers Paris, plus de confort et de place parce qu'il y aura moins de monde sur ces RER. Donc nous avons plutôt un effet de baisse de trafic, de « désaturation » du réseau grâce au Métro Grand Paris. C'est un effet positif sur le réseau existant. C'est même un des bénéfices attendus pour soulager le réseau existant.

Vous avez remarqué qu'il y avait une station optionnelle à Villejuif-Louis Aragon. C'est vrai que Villejuif-Louis Aragon est une très grosse station du Val-de-Marne. Cela étant dit, elle est aussi très proche de la station suivante de Villejuif IGR, sur laquelle il est aussi très important de construire une station. C'est la raison pour laquelle nous l'avons mise optionnelle. Mais nous serons très attentifs à ce qui sera dit durant les débats publics, et ce qu'en retirera la Commission dans son rapport, sur ce qui aura été dit sur cette station. Je pense que quand nous aurons un débat à Villejuif, nous entendrons beaucoup parler de cette station.

Pourquoi pas de connexion avec le RER A à Saint-Maur, et puis avec le TVM ? Pour le TVM, nous aurons aussi une interconnexion sur la ligne bleue, au Sud, au niveau de la Porte de Thiais-Rungis. Mais ce soir, il y a un débat qui a lieu à Saint-Maur ; nous serons aussi très attentifs à ce qui sera dit, notamment par édiles de Saint-Maur sur ce sujet.

Et puis, pour ce qui me concerne, vous avez de nouveau évoqué la question de la technologie. Je redirais un peu ce que j'ai dit tout à l'heure. Je pense qu'il ne faut pas se braquer sur la technologie maintenant. Il faut d'abord que nous soyons bien d'accord sur le schéma d'ensemble, et ensuite nous ferons le meilleur choix, au moment voulu. Le seul principe de départ que nous ayons est que le prolongement Sud sera en pneu. Mais au Nord, il y a toute sorte de combinaisons possibles en matière d'exploitation. Encore faut-il être bien d'accord sur ce que nous voulons faire, savoir si nous voulons des directes, des semi-directes, du 24/24 ou pas. Tout cela, il faut en débattre. Une fois que nous saurons tout cela, nous saurons prendre le meilleur matériel.

**Michel ROSTAGNAT** : merci beaucoup Madame COUX. Juste un élément complémentaire ; je vous ai dit une bêtise, Monsieur. Ce débat-ci est également enregistré. C'est-à-dire qu'il

sera accessible en audio sur le site, après, dans les jours qui viennent. Alors, je repasse la parole à mes collègues.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : oui, nous avons des questions de la salle, notamment deux questions techniques, une générale de Madame DUTILLEUX, que je vais recouper avec une autre, sur les aspects aériens et souterrains, les aspects automaticité et conducteur, et une question plus précise de Monsieur BERNIER, toujours sur le sujet aérien et souterrain, notamment sur la spécificité de la traversée de la Vallée de la Bièvre, qui nous concerne en particulier. Monsieur VERON, ou quelqu'un de la maîtrise d'ouvrage, si vous voulez bien répondre à ces questions de la salle.

**Marc VERON** : oui. Sur aérien et souterrain, vous avez peut-être pu noter, en consultant le dossier de débat public du réseau de métro du Grand Paris, qu'il y avait un total de 25 km sur les 155 qui étaient proposés, en aérien. Disons les choses sous un angle le plus neutre possible. Il y a eu énormément de propositions émanant notamment des 10 cabinets d'architectes du Grand Paris pour qu'il y ait le plus possible de tracées en aérien. Ils ont justifié les raisons pour lesquelles ils plaident dans ce sens, je n'y reviens pas, notamment avant le 29 avril. Je pense que, dans la mesure où ils feront connaître au mois de novembre, dans quelques jours, leur avis, puisqu'ils sont formellement consultés (plus exactement, c'est l'atelier international du Grand Paris, mais peu importe), nous allons voir refluer des propositions dans ce sens. Comment avons-nous nous-mêmes raisonné et pourquoi simplement 25 km, pourquoi par exemple cette proposition dans cette traversée de la partie qui va de Versailles à Massy ? Nous avons, en fait, fait jouer 2 filtres. Le premier est une très importante étude, qui a été signalée par Monsieur TRICOT dans sa présentation, dite étude d'évaluation environnementale. Elle est sur le site de la CNDP, en complément du dossier de consultation émis par la SGP. Il est vrai qu'elle fait 800 pages, donc elle est peut-être d'un abord un peu dissuasif. Il n'empêche que tous les aspects environnementaux sont traités dans cette étude, à la fois avec une photographie de l'existant et avec une mesure des impacts du réseau de transports du Grand Paris sur tous les plans (géologie, hydrologie, topographie, faune...). C'est extrêmement intéressant parce que, quand nous lisons cette étude, nous nous apercevons que le traitement en aérien du réseau de métro n'est pas possible pour des raisons totalement objectives, à certains endroits. Sauf à prendre le risque d'être en contradiction flagrante avec des règlements d'ordre européen ou français. Donc cette étude a joué comme un premier filtre. Par rapport à certaines propositions qui pouvaient paraître séduisantes de la part notamment des architectes du Grand Paris, nous avons été obligés de nous rendre à la raison par rapport à un certain nombre d'évidences que cette étude soulignait.

Deuxième filtre, c'est la consultation des maires eux-mêmes. Car ce projet, tel qu'il vous est proposé, résulte d'une consultation sur un mode très approfondi avec les maires de toutes les communes traversées ; il y a également les Conseils généraux, etc. Au passage, le débat public que nous vivons en ce moment permet encore d'ajuster, à l'intérieur des communes, la place exacte des gares. Pour ne pas dévoiler des choses extraordinaires, vos voisins du

Kremlin-Bicêtre ont fait valoir qu'ils souhaitaient plutôt la gare à l'ouest de l'hôpital rénové qu'à l'est, tel que cela avait été imaginé. Bien entendu, étant donné le niveau fin de perception des élus, nous tenons le plus grand compte de leur avis. Donc ce deuxième filtre joue. Et quand les élus s'expriment d'une façon claire contre un passage en aérien, nous pouvons braver leur avis, maintenir envers et contre tout la volonté de passer en aérien, mais cela a des limites. Parce que je ne vois pas un réseau pouvoir se faire au mépris de l'avis des collectivités. Je ne vois pas cela possible. Du coup, ce qui serait sur la carte virtuellement possible à certains endroits, notamment dans la traversée de Saclay, se heurte tout de même à des réalités locales et à des avis très forts de la part des communes et des associations. Nous pouvons mépriser cela, mais je recommanderais tout de même d'y regarder à deux fois avant de nous lancer dans des décisions contraires. Voilà les raisons pour lesquelles un certain arbitrage a pu être rendu à cet instant en tout cas. Alors, il y a une deuxième question, mais je l'ai oubliée.

**Claire-Hélène COUX :** je vais y répondre. Je prends le relai. C'était sur la question métro automatique ou avec conducteur. Le Métro du Grand Paris sera un métro automatique. Comme tous les grands projets de métro dans le monde aujourd'hui, ce sera un métro automatique à cause de ses caractéristiques, et ses avantages principaux qui sont d'assurer une très grande régularité, la sécurité des voyageurs, parce que les quais d'une gare avec métro automatique ne se conçoivent pas sans portes palières qui se ferment et s'ouvrent au moment où le train est là, ou pas. Donc il y a moins de dangers de tomber sur les voies, c'est important. L'autre avantage principal est que cela permet également l'adaptabilité de l'offre. Si vous avez un soir, un événement particulier, vous pouvez rajouter autant de trains que vous voulez, de façon très facile et rapide. Ce sont ces caractéristiques principales qui le font. Pour autant, il faut aussi penser aux risques de la déshumanisation. Il est important que subsiste dans l'humain dans tout cela. Mais il sera pensé par ailleurs, il n'y a pas seulement le conducteur pour apporter de l'humain, il y a d'autres façons de l'apporter.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT :** Monsieur VERON, peut-être une précision sur la Vallée de la Bièvre, de façon spécifique. Pourriez-vous nous éclairer sur ce point-là ? Si la personne qui a posé cette question veut bien se lever ? Madame DUTILLEUX ?

**Madame DUTILLEUX :** je ne suis pas la seule à avoir posé cette question, c'est Monsieur BERNIER qui la posait, de la faisabilité technique de la traversée de la Vallée de la Bièvre. Parce que la Bièvre est un des points les plus bas du département, et donc c'était juste une question très technique, effectivement.

**Claire-Hélène COUX :** elle a été étudiée. Je n'ai pas le détail des études avec moi ce soir, mais je sais qu'au niveau d'Arcueil et de Villejuif, nous sommes assez profonds. C'est un tunnel qui sera, au niveau d'Arcueil, par exemple à plus de 30 m de profondeur. Donc nous passerons en dessous. Je peux vous apporter des éléments un peu plus tard, mais là je n'ai pas l'étude technique avec moi. Mais je sais qu'ici le tunnel est très profond.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : est-ce que cette réponse pourrait être précisée par la voix des questions/réponses sur internet ? Merci. Nous avons des questions, toujours de la salle, des questions pratiques, du quotidien. Une question de Madame DUTILLEUX qui s'interroge pour savoir si, compte tenu des délais futurs de la mise en place du projet, le fonctionnement du RER B étant insupportable, comment les usagers vont-ils vivre ce quotidien dans l'attente de la réalisation du projet. Question très pratique.

**Marc VERON** : encore une fois, la SGP n'est pas l'État, et ne couvre pas tous les domaines. Son domaine est spécifié par la loi. En général, il y a toujours des représentants de la RFF, voire de la SNCF, dans la salle. Est-ce que c'est le cas ? Parce que c'est eux qui sont en charge du reengineering, comme nous disons dans un mot fort compréhensible, de la ligne B.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : y a-t-il dans la salle, ce soir, présents, des représentants de RFF, de la SNCF, ou de la RATP ? Madame, si vous voulez bien vous présenter et répondre, dans la mesure du possible ?

**Patricia MACE HERVOUIN, Responsable de développement territorial – RATP agence de développement du Val de Marne** : je suis Patricia MACE HERVOUIN, de la RATP. Je voudrais simplement dire que, effectivement, la RATP est très satisfaite que ce projet de métro automatique autour de Paris puisse s'engager, par les pouvoirs publics, pour en premier lieu travailler sur la « désaturation » du réseau aujourd'hui. Nous avons très bien que le RER B est un grand problème pour les habitants de ce secteur. Entre le STIF et la SNCF, un plan d'action a été mis en place depuis 2 ou 3 ans pour réfléchir à ce que nous allons faire sur l'existant. Il y a plusieurs actions qui ont été faites, notamment à la gare du Nord, avec la suppression du changement de conducteur entre les 2 opérateurs (RATP, SNCF), pour améliorer la fluidité, éviter des retards sur la ligne. Nous avons également un aménagement d'un site qui a été fait pour regrouper les équipes RATP et SNCF, pour informer les voyageurs et s'occuper de l'exploitation de la ligne, pour aussi réagir en temps réel plus rapidement. Ce que nous pouvons dire aussi, c'est qu'il y a un projet (là je ne maîtrise pas trop) RER B Nord, où des voies dédiées réservées aux lignes de RER sont en travaux. Ce sera pour fin 2012 apparemment, toujours pour améliorer la régularité. Mais c'est vrai que la RATP n'est pas satisfaite aujourd'hui du fonctionnement complet, mais c'est aussi dû à l'augmentation du nombre de voyageurs sur cette ligne, qui a progressé de manière très importante ces dernières années.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : je vous remercie, Madame, pour les précisions que vous nous avez apportées. Je pense qu'il y a de nouvelles questions.

**Patricia MACE HERVOUIN** : excusez-moi, j'ai une information qui m'arrive derrière, qui est très importante. C'est la rénovation du matériel, qui apportera aussi du confort pour les voyageurs. C'est un investissement par le STIF qui est important, puisqu'en 2016, nous pourrions dire que tout le matériel sera soit neuf, récent ou rénové. Actuellement, la RATP et la SNCF rénovent le matériel existant, le MI79. Des premières seront sur la ligne, je crois à la fin 2010, début 2011. En fait, nous pourrions nous dire qu'en 2014, toutes les rames de RER

actuelles seront rénovées, avec, nous l'espérons, moins de pannes puisque ce matériel sera révisé en maintenance.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : nous vous remercions pour ces précisions techniques. Je pense qu'il y a une question dans la salle, sur le côté. Je vous remercie Monsieur, vous avez la parole.

**Christian PEYROUNY, Membre élu CCIP, Responsable de la petite et moyenne industrie du Val-de-Marne** : Christian PEYROUNY, je suis chef d'entreprise, Cachanais et membre élu de la CCIP de Paris-Val-de-Marne. Nous avons parlé d'Orbival. Je tenais à rappeler que c'était un projet moins ambitieux, mais que la CCIP a soutenu dès le départ, a participé à l'association. Dans le cadre de ce projet, nous faisons état du fait qu'il n'y ait pas, dans votre projet, d'interconnexion avec le RER A dans le Val-de-Marne. Nous avons préconisé une interconnexion notamment à Val-de-Fontenay, qui aurait permis également une interconnexion avec le RER E. C'était un peu la question, à titre économique. Nous regrettons un peu que ce ne soit pas prévu.

J'ai une autre question, concernant les transports. J'ai entendu dire qu'il y avait peut-être des possibilités d'utiliser le réseau en termes de transports de marchandises. C'est tout à fait économique, donc j'aimerais bien que vous nous disiez un mot là-dessus.

Et le dernier point, je parle en tant que Cachanais, puisque j'ai entendu parler de pouvoir venir au RER en vélo. Moi, j'ai une question personnelle. J'ai de plus en plus de difficulté d'arriver jusqu'au RER pour déposer des passagers, avec les risques corporels que cela comporte sur Cachan. J'ai envie de vous demander si dans les stations, il sera prévu également des déposes-passagers, parce qu'il faut aussi penser aux automobilistes. Merci.

**Michel ROSTAGNAT** : merci Monsieur. Alors pour Monsieur VERON, et sa table, 3 questions ; le Val-de-Fontenay, le fret et la dépose-minute. Voulez-vous nous apporter des éléments de réponse ?

**Marc VERON** : lorsque la question de Val-de-Fontenay s'est posée, nous avons regardé quel était son potentiel de développement additionnel, versus celui de Descartes. C'est comme cela que la question a été examinée. Par ailleurs, nous avons, dans ce cas précis, déjà un certain niveau de dessertes, ce qui était infiniment moins le cas dans le cas de Descartes. Donc l'arbitrage a été rendu en faveur de Descartes, quant aux moyens de métro lourds, comme vous l'avez vu sur la carte. Cependant, compte tenu des observations qui avaient été présentées par les élus de Seine-Saint-Denis et de Val-de-Marne, nous avons fait une proposition qui a été acceptée par l'ensemble des maires concernés, de prolongement au sud de la fameuse tangentielle Nord, jusqu'à Val-de-Fontenay et au-delà jusqu'à Champigny, pour retrouver le tracé du Métro du Grand Paris. Nous sommes, avec ces 2 propositions complémentaires, et avec l'engagement qui a été pris très clairement d'amorcer ce prolongement de la tangentielle Nord au Sud, avec ces travaux d'études inscrits budgétairement très rapidement. Voilà l'état de la question. C'est donc un niveau de

potentiel de développement et un niveau comparatif de desserte qui nous a guidés dans cette proposition.

Maintenant, en ce qui concerne le fret ; si vous faites allusion à l'utilisation de l'infrastructure de métro pour transporter du fret, là je pense que nous mélangeons des genres qui n'ont pas grand-chose à voir. Nous avons rappelé le niveau de fréquence souhaité pour le métro. Nous devons considérer que c'est totalement incompatible avec tout autre mode qui interviendrait sur la même infrastructure (pas seulement uniquement du fret). Quant aux plages nocturnes, supposant que les questions de desserte logistique aient été réglées (pour le moment, il n'y aucune plateforme qui le permettrait), je rappelle qu'il y a une forte contrainte de maintenance de l'infrastructure et que nous savons bien la régler justement pendant les plages de fermeture du réseau.

**Michel ROSTAGNAT** : sur la dépose-minute ?

**Claire-Hélène COUX** : toutes les gares auront un dépose-minute. Cela manque aujourd'hui cruellement dans certaines gares. Cela fait partie des aménagements extérieurs obligatoires maintenant, pour les nouvelles gares.

**Michel ROSTAGNAT** : merci Messieurs-Dames.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : je pense que je vais passer la parole à Monsieur LE BOUILLONNEC qui l'a demandée. Monsieur, vous avez la parole. Nous reviendrons après à un certain nombre de questions écrites qui sont posées.

**Jean-Yves LE BOUILLONNEC** : merci. Je souhaitais faire plusieurs observations. D'abord remercier des encouragements de notre Cachanais, qui vient de rappeler à l'ensemble des élus de la communauté d'agglomération qu'il faut vraiment faire des travaux de réhabilitation de ce théâtre. Je le remercie du soutien apporté à la ville de Cachan.

Deuxièmement, je voulais évoquer, parce que Monsieur VERON m'a en quelque sorte incité à le faire, et pour répondre aux questionnements qui ont été faits, le Grand Paris est un concept qui conçoit comment Paris et l'ensemble de son territoire vont fonctionner, au profit et au service des habitants, en visitant tous les enjeux. La Société du Grand Paris a reçu par la loi la compétence d'aménager un réseau de transports publics, de le concevoir et de le réaliser. Point. Les établissements publics comme à Saclay, qui viennent d'être créés à La Défense, qui existent et d'autres qui vont être conçus vont avoir des responsabilités d'aménagement sur ces périmètres. Et puis, l'État, la Région, les Conseils généraux, les Communautés de communes et d'agglomération, et les communes ont chacune, par la loi, un certain nombre de compétences qui visitent l'ensemble des problèmes (logement, développement économique, emploi, les jeunes, les loisirs, la culture, tout ce qui peut concevoir la ville et la métropole). Le Grand Paris, pour le concevoir, il faut qu'il y ait des cohérences stratégiques. Et c'est justement, et je remercie Monsieur VERON de m'avoir donné la possibilité de le faire, la vocation de Paris Métropole, dont l'objectif, en réunissant actuellement 169 collectivités, est de créer une stratégie de cohérences, en débat

permanent avec l'État, pour faire que les politiques publiques s'ordonnent dans des objectifs qui n'oublient aucun territoire et aucun habitant. Paris Métropole est une étape. Elle aboutira, je l'espère un jour, dans plusieurs années, à un autre modèle de gouvernance de la région Ile-de-France. Nous commençons avec une méthode tout à fait particulière. Au lieu de rentrer dans le processus législatif qui impose les structures et fait se confronter les institutions et les pouvoirs, nous avons choisi la méthode inverse. Ce qui fait que toutes les collectivités se mettent autour d'une table, lundi, à l'Hôtel de Ville, 169 d'entre elles vont consacrer la première année, ensuite, bien entendu, partir dans cette stratégie. La loi a reconnu Paris Métropole, puisqu'elle lui a confié un certain nombre de possibilités d'agir. S'agissant du débat sur le réseau, elle lui a donné une mission de donner son avis. Cet avis sera transmis à la fin de l'année par Paris Métropole à la CNDP. Voilà pour Paris Métropole.

Enfin, sur le projet tel qu'il nous est présenté, je synthétise en quelques secondes. Premièrement, le territoire du Val-de-Marne aspire depuis 30 ans à un système de réseau en rocade. Nous le demandons et l'espérons pour rompre avec cette situation dans laquelle, jeune Cachanais, je me suis trouvé, d'aller à la faculté de droit en passant par Paris, et cela a duré 6 ans. Aujourd'hui, les étudiants de Cachan qui doivent aller au CHU de Mondor font exactement la même chose. Nous n'avons pas beaucoup progressé. La volonté d'aller à Créteil par la rocade, de ne plus prendre les voitures a été portée par les élus depuis longtemps : c'est le système de la rocade. Cette vocation rocade a été traduite par l'association Orbival, et son projet est un projet qui répond à l'attente de toutes les communes du Val-de-Marne. Il va de Bagneux, et je salue ma collègue Député-maire de Bagneux qui est présente ici, jusqu'à l'hypothèse Val-de-Fontenay. Sur cet aspect-là, les choses sont claires pour nous.

Sous-jacent aux questions qui vous sont posées, il y a aussi le projet Arc Express, nous sommes bien d'accord là-dessus. La communauté d'agglomération va déposer un cahier d'acteur dans les prochains jours. Paris Métropole a déjà déposé le sien, et vous pouvez déjà le consulter. Je vous renvoie, pour Paris Métropole aussi, à son site ; vous avez un relai par les villes d'Arcueil ou de Cachan, via leur site respectif. Quelle est la question que nous posons ? Bien sûr, le problème du Grand Paris passe par l'application du Plan de mobilisation des transports, qui va visiter toutes les questions qui se posent actuellement à nos administrés : prolongement, matériel, meilleures liaisons, tout ce qui est contenu dans le Plan de mobilisation des transports qui a été adopté par tous les Conseils généraux et la Région Ile-de-France. Ce projet appartient à la Région et doit être mis en œuvre par le STIF. Nous sommes pour que ce projet aboutisse. Sur le projet du Grand Paris, il y a des options différentes ; Arc Express comporte exclusivement le réseau en rocade. Le Grand Paris, on vient de nous le montrer, présente une stratégie beaucoup plus large que l'État a voulue, et que la loi a traduite. Ce que je voulais simplement préciser, c'est que s'agissant de la proposition du Grand Paris, il est totalement dans les clous d'Orbival. Je le dis. Il ne résout donc pas tous les problèmes du transport sur ce territoire, mais il est dans les clous d'Orbival. Et comme Arc Express est pratiquement dans les mêmes clous qu'Orbival, nous pouvons penser que dans le Val-de-Marne, nous pourrions peut-être mieux porter ce que je

n'ose pas appeler la synthèse, mais la mise en cohérence des 2 stratégies, de l'État et des territoires. Si nous y parvenons, je pense que nous aurons fait un grand chemin. C'est pour cela que les 2 débats qui se déroulent sont importants.

Un dernier point si vous me le permettez. 5 min 25 s, c'est plus que mon débat habituel à l'Assemblée (nous y avons 2 min habituellement).

**Michel ROSTAGNAT** : oui, nous sommes moins sévères que le Président de l'Assemblée nationale, Monsieur le Député.

**Jean-Yves LE BOUILLONNEC** : avec moi en particulier. Je termine en disant que nous voulons qu'aboutisse ce projet. S'agissant de la rocade, c'est un enjeu. Nous voulons qu'il aboutisse, et également la station Louis Aragon, nous voulons la deuxième station à Villejuif, nous voulons que cela s'arrête à Okabé. Voilà les stratégies que nous portons au niveau de nos territoires. Comme nous portons la stratégie d'être en lien avec l'Est et l'Ouest de la capitale. Du même coup, ce qui traduit, dans votre projet, notre attente, ce qui y répond, nous le soutenons. Ce qui doit être fait à nos yeux, et à mes yeux particulièrement, et l'équipe municipale porte cette stratégie, c'est que cela se conclue à la fin dans un travail partagé entre l'État, les collectivités, dans leurs compétences reconnues. Celle de la Région ne peut pas être contestée, elle doit être respectée ; pour arriver à l'ultime étape qui consiste à combler l'attente de nos administrés aujourd'hui, auxquelles il faut répondre, parce qu'il est impossible de continuer à fonctionner comme cela. Sur le RER B, je me permets de dire que les villes viennent de se regrouper pour être en débat permanent avec la RATP, parce que nous avons beaucoup d'autres problèmes que ceux qui ont été évoqués, pour régler aussi tous les problèmes de cohésion, de liaison, etc. Voilà ce que je voulais dire sur des projets qui sont, pour les deux projets, des réponses à nos attentes, et que nous espérons voir aboutir.

**Michel ROSTAGNAT** : merci beaucoup Monsieur le Député-maire. Je profite justement de la présence de votre voisine, Marie-Hélène AMIABLE, pour la remercier par avance de l'accueil qu'elle nous fera lundi soir à Bagneux. Nous nous y transporterons pour une nouvelle réunion.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : nous avons une question. Juste, quand vous posez des questions, s'il vous plaît, je vous remercie de bien vouloir préciser, pour le cas où votre question n'aurait pas le temps d'être évoquée, votre adresse ou votre e-mail pour que vous puissiez avoir une réponse apportée par écrit. Là, je vais prendre la question de Monsieur GÉRARD, que je vais synthétiser de la façon suivante. Il y a un certain nombre de questions écrites sur ce même sujet, sur lequel nous allons revenir, sur les projets du Grand Paris et d'Arc Express. On nous pose la question de savoir pourquoi il n'y pas de réunion commune. Je tenais à vous donner une information, qui est la suivante, dans le calendrier. Le 7 décembre, à Villejuif, il y a donc une réunion commune entre le Grand Paris et Arc Express. Il y a un certain nombre de réunions communes qui sont réparties sur l'ensemble des 4 territoires concernés. Sur notre territoire précis, c'est donc la réunion du 7 décembre, qui

aura lieu à Villejuif. Je peux même préciser au centre des congrès Les Esseulières. Je vais prendre une question de la salle, là-haut, Madame, s'il vous plaît.

**Nadia SEISSEN, Conseillère municipale à Bagneux :** bonsoir. Nadia SEISSEN, Conseillère municipale à Bagneux. Ma question est la suivante. Vous avez indiqué qu'une partie du financement du projet du Grand Paris se ferait par les plus-values foncières faites autour des gares. Est-ce, du coup, cela hypothèque de fait la possibilité de réaliser du logement social au sein d'opérations mixtes, sachant qu'à l'heure actuelle, même sans gare, il est difficile de réaliser des opérations équilibrées qui intègrent du logement social ? Sachant que par le passé, la problématique du logement social est aussi liée à l'enclavement géographique des zones d'habitat social. Merci.

**Marc VERON :** D'abord, sur la politique du logement en région parisienne, il ne vous étonnera pas que je vous dise que la SGP n'est pas en charge de porter cette politique. Il se trouve que, dans la loi, il y a un objectif qui a été indiqué de 70 000 logements par an. Nous sommes, depuis quelques années déjà, à l'étiage, plutôt dans l'ordre des 40 000 logements, dans un ordre d'insuffisance chronique assez dramatique. C'est une des explications, ce n'est pas la seule, pour lesquelles la région parisienne perd des salariés de la tranche 35/50, qui participent au premier chef à la productivité de l'ensemble de la région parisienne, qui choisissent d'aller vivre ailleurs, en province notamment. Une indication par rapport à ce que vous venez de dire, je rappelle que dans la loi il y a un mécanisme spécifique qui est le contrat de développement territorial. Si j'insiste là-dessus, c'est parce qu'un des objets de ce contrat est précisément le logement. Mais la question du logement en région parisienne ne se résume pas à la seule question du logement social. Malheureusement, comme il a été assez bien dit il y a quelques jours au cours d'une réunion thématique spécifique qui s'est tenue à Saint-Denis, nous souffrons de ce que tous les acteurs institutionnels se sont retirés de l'investissement au logement depuis une grosse dizaine d'années maintenant. C'est un pan complet de création de nouveaux logements qui est tombé. Pour en revenir au contrat de développement territorial, cela veut dire que les questions de logement, de mixité et autres, seront abordées entre l'État et les collectivités locales, dans un esprit de totale négociation. Donc ces éléments de mixité, de logements sociaux, seront au premier chef précisément abordés par les collectivités. Rien ne pourra se faire en matière de densification, de construction, sans leur accord. Je le reprécise parce que je ne voudrais pas que vous ayez dans l'idée que le fait de tirer parti de la plus-value foncière équivaldrait instantanément à bétonner partout autour des gares, pour créer de la ressource financière.

**Michel ROSTAGNAT :** merci Monsieur VERON.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT :** nous avons à nouveau des questions dans la salle. Le monsieur avec un teeshirt à rayures, qui depuis un moment se manifeste. Je ne vous avais pas oublié, mais nous sommes un peu envahis par les questions. La question est à vous, et je passerai après la parole à Monsieur MÉTAIRIE, qui l'a demandée, je crois. Nous allons enchaîner 3 questions. J'ai donné l'ordre.

**Christophe ANDRIEUX, Cachanais, Technicien :** Christophe ANDRIEUX, Cachanais depuis 7 ans, et je le regrette amèrement depuis 5, à cause du RER B qui est une vraie misère. J'espère que cela viendra vite, ce métro Orbival, Grand Paris et autres. Je voudrais savoir si c'est Arcueil-Cachan, Laplace ou Bagneux ? Il y avait des variantes, peu importe, ce qu'il faut c'est qu'il arrive, et vite.

Autre chose, sur les transports, quand nous avons besoin d'aller à Saint-Ouen, dans le 93, là-haut, j'en ai pour 1 h 15 à peu près, donc il faut que cela vienne vite. Le foncier, j'habite à côté de la gare. Si d'un seul coup nous construisons à côté de gare, je n'aurai plus de soleil. C'est dommage, mais je suis prêt à me sacrifier un petit peu. Franchement, il faut faire vite. Quand j'ai vu le Val-de-Marne qui a dit qu'il y avait un Arc Express qui allait passer, j'ai dit « super ». Mais nous l'attendons. 2023, c'est trop loin, je ne sais pas si nous pouvons faire plus vite. Voilà.

**Michel ROSTAGNAT :** merci Monsieur, donc je pense que chacun aura sa réponse tout de suite. C'est peut-être mieux pour l'enregistrement des débats, mais Monsieur VERON et Madame COUX, soyez brefs, peut-être de façon à ce que nous puissions assumer la vague montante des questions. Vous répondez de suite et puis nous passerons ensuite aux suivantes.

**Claire-Hélène COUX :** je vais répondre sur la première question concernant si cela passe par Arcueil-Cachan, Laplace ou Bagneux. Pour nous, le Métro Grand Paris passe par Arcueil-Cachan. La première raison en est que nous suivons Orbival, parce que nous reconnaissons le travail considérable fait par cette association. Tout à l'heure, Cyril a dit « exemplaire ». Je crois qu'il n'existe pas en France d'association d'élus qui se soient mis sur un tracé de métro. C'est du jamais vu. En plus, la population est derrière, avec 50 000 cartes de soutien. C'est vraiment du jamais vu. Donc c'est intégré dans notre projet. Comme Orbival a choisi Arcueil-Cachan, nous c'est Arcueil-Cachan. J'ajoute que si nous passons par Bagneux RER B, nous traçons un itinéraire très au sud du tracé, et nous ratons la correspondance avec le prolongement de la ligne 4, et nous ratons la correspondance avec la ligne 13. Je pense que ce n'est pas du tout une bonne idée de passer par Bagneux RER B. Si au contraire, nous passons au Nord, à Laplace, c'est un choix stratégique. Les maires de Bagneux, de Cachan et d'Arcueil nous ont indiqué qu'ils préféraient la gare plus au sud, notamment à cause du potentiel de développement qu'il y a autour de la gare de terminus Henri Barbusse à Bagneux. Voilà pourquoi, avec les élus, nous avons choisi Arcueil-Cachan. Dans le projet de Métro Grand Paris, nous passons par Arcueil-Cachan.

**Michel ROSTAGNAT :** merci. Alors, je ne sais pas si nous pouvons maintenant passer la parole à Monsieur MÉTAIRIE, puisqu'il a été pris à partie par Madame COUX.

**Marc VERON :** Il y avait la question. Tout cela est beaucoup trop long. Je signale que si, au terme de la procédure qui a été rappelée tout à l'heure, qui conduit à ce décret en Conseil d'État au mois de juin, nous commençons les travaux en 2013, je crois qu'il n'y a pas beaucoup d'exemple de temps aussi contraint. Ce qui suppose d'anticiper chacune des

phases avant que la phase suivante n'ait été conclusive. Je l'indique au passage, cela veut dire que les enquêtes publiques démarrent derrière ce fameux décret. Ce qui veut dire que les travaux sur les enquêtes publiques sont engagés maintenant. Cela peut paraître contradictoire, puisque par définition nous n'avons pas les conclusions, et encore moins la décision du conseil de surveillance de la Société du Grand Paris. Donc je renvoie à l'observation suivante. Évidemment, pour ne pas gaspiller du temps d'ingénieur inutilement, nous n'allons pas démarrer ces travaux d'enquête publique n'importe où. Nous les commencerons là où nous sentons qu'il y a un consensus tellement fort qu'il nous paraîtrait bien étonnant que la décision souffre d'ambiguïté, contestation, au mois de mai prochain. Ce n'est pas le seul endroit. Mais le fait qu'il y ait un consensus fort sur le tracé et les gares milite pour que nous engagions très rapidement les choses de ce côté-là.

**Michel ROSTAGNAT** : merci. Monsieur le premier Maire adjoint d'Arcueil.

**Christian MÉTAIRIE, Premier adjoint au Maire d'Arcueil** : merci, je crois que la présence nombreuse ce soir montre que les questions de transports préoccupent, intéressent ; la question de l'urgence qui a été posée juste avant moi montre que c'est quelque chose d'extrêmement prégnant. La ville d'Arcueil et son conseil municipal, comme l'ensemble des autres collectivités, donneront un avis. Ce sera le 9 décembre pour nous. Enfin, ce sera un avis commun sur les 2 projets qui sont mis au débat, parce que qui nous paraît important est d'abord de dire quelles sont nos attentes, et ensuite, sur chacun des 2 projets, dire quels sont les points qui nous paraissent y répondre et quels sont ceux qui nous paraissent ne pas y répondre.

Je voudrais juste souligner 3 principes qui, je pense, seront au cœur de la délibération de notre conseil municipal. Le premier des principes est que la réalisation d'un réseau de transports ne peut s'inscrire que dans une approche globale. Et quand la loi du Grand Paris a défini ce qu'était le travail, le conseil municipal avait évoqué ses inquiétudes sur le fait qu'il s'agissait de faire du rayonnement international et du développement économique. Nous avons une crainte que la question de résoudre les inégalités territoriales, notamment par la proximité et le développement des transports pour ceux qui en bénéficient le moins aujourd'hui, ne soit pas suffisante. Nous pensons qu'il faut desservir prioritairement les secteurs les moins accessibles, où résident souvent les populations les plus en difficulté. C'est vrai que dans le tronçon val-de-marnais, la reprise du tracé d'Orbival fait des stations relativement rapprochées. Quand nous avons vu les présentations tout à l'heure, ce n'est pas exactement le cas sur l'ensemble des tracés, notamment de la ligne rouge, mais aussi des autres lignes. Donc je pense qu'il faut que le réseau qui sera construit soit un réseau qui maille et qui rapproche l'habitat et l'emploi. Notre devise, et nous ne devons pas être les seuls, est que le meilleur transport est celui qui ne se fait pas.

Le deuxième principe est qu'il faut que les territoires soient desservis, et non traversés. Nous l'avons évoqué, c'est vrai pour un Cachanais, pour un Arcueillais, pour aller à Créteil ou à La Défense, il faut encore aujourd'hui passer par Paris ; donc nous avons besoin de ce réseau.

Alors, nous avons beaucoup cité Orbival, et cette expérience incomparable. Je crois que ce qui est aussi intéressant est le travail qu'ont fait les élus entre eux, avec la population. Si aujourd'hui, je crois que tous les élus du territoire se retrouvent autour de la station d'Arcueil-Cachan, c'est que les questions un peu boutiquières ont su être dépassées et que l'ensemble des habitants a essayé de voir quelle était la station la plus efficiente en termes de desserte, de proximité. Nous partageons, même si ce n'est pas beaucoup une station arcueillaise (même si elle est un peu sur la ville, Laplace aurait été plus centrale), le fait qu'Arcueil-Cachan est le bon choix qu'il faut retenir. Des interstations rapprochées, de stations qui doivent se mettre au plus près des attentes, par exemple cela a été évoqué, nous partageons le point de vue qui dit que la station Hôpital de Bicêtre doit être déplacée, pour être rapprochée de l'entrée qui va être l'entrée principale de l'Hôpital, et aussi de quartiers d'habitation qui seront desservis en même temps.

Avant dernière chose, pour essayer de respecter le temps, nous insistons, comme beaucoup de gens l'ont dit ce soir, pour qu'il n'y ait absolument pas d'opposition entre ce grand projet, qui va mettre quelques années à se réaliser, et la résolution extrêmement rapide des difficultés dans les transports en commun. Le Plan de mobilisation des transports de la Région doit être mis en œuvre et il ne doit absolument pas être remis en cause par ce projet. Le RER B (mais ce n'est pas le seul, mais c'est celui qui nous concerne) devient inacceptable pour tous les habitants de notre territoire.

Pour terminer, deux points. Le premier est sur la question du financement, parce que, certes, des données ont été évoquées en termes de coût. Pour notre part, il nous semble que le financement public, dans ce projet, doit prendre une part importante, et dans ce financement public, celui de l'État doit rester important. Nous insistons aussi, comme l'a fait tout à l'heure Gérard NAJMAN, sur le fait qu'il faut, Monsieur VERON a dit que ce serait comme cela, mais nous tenons à insister pour que ce transport entre dans la tarification classique de la région parisienne.

Enfin dernière chose, parce que cela nous paraît très important, c'est pour nous l'absolue nécessité de laisser aux élus locaux la maîtrise du foncier, de l'aménagement de leur territoire. C'est là la garantie que ces projets se réaliseront bien au bénéfice des habitants de nos villes. Merci.

**Michel ROSTAGNAT :** merci beaucoup. Cela fait effectivement 5 principes. Je vais demander à Monsieur VERON de dire en quoi son projet est en mesure de répondre à ces 5 exigences, une approche globale, une desserte fine, une amélioration concomitante de l'existant, un financement public et une maîtrise foncière par les élus locaux, si je résume un peu, Monsieur, ce que vous avez dit.

**Marc VERON :** je n'ai pas l'intention de reprendre chacun des points que vous venez d'évoquer, pas plus d'ailleurs que ceux évoqués par Monsieur LE BOUILLONNEC, parce que cela m'obligerait à dire que je suis d'accord avec beaucoup de ces points. Vous y trouveriez de la complaisance de ma part. Donc je ne vais pas me laisser aller à un exercice de ce genre.

Par contre, que ce soit un projet global que le projet de Métro du Grand Paris, c'est évident quand nous regardons la carte. Parce que, encore une fois, la démarche de l'État dans cette affaire, n'a pas consisté à dire à la Région, aux départements, les communes de s'écarter pour leur expliquer ce qu'il fallait faire. Considérant que la situation des transports en région parisienne était ce qu'elle est, et vous l'avez tous rappelé d'une façon convaincante, il y avait nécessité d'intervenir pour apporter un effet de souffle à ce qui menaçait autrement d'être enkysté, c'est-à-dire une région qui est collée à toute une série de questions à résoudre et qui n'a pas l'espace, le budget suffisant pour traiter cette préparation de l'avenir. Donc, il faut percevoir l'intervention de l'État dans cette affaire à travers cet organisme créé par la loi qui est la SGP, comme une contribution, une aide puissante à ce que la région se sorte, et pour le présent et pour le futur, de la question des transports. Effectivement, le réseau a été structuré pour être d'abord bouclé. Il est doublement bouclé, et non pas simplement sous la forme de portions, de parties fragmentées. Il y a donc un effet, une puissance par le bouclage de ce réseau qui sont absolument incomparables par rapport à une politique de segmentation. Par ailleurs, bien entendu, il a pris en compte les besoins forts qui s'expriment au travers un taux de croissance, de la création d'emplois, etc. Parce que souvent on me dit que nous traversons des zones économiques. Comme si les zones économiques étaient des abstractions. Mais les zones économiques sont des zones où il y a des entreprises, que je sache. Il y a donc des salariés. Par conséquent, c'est absurde d'opposer l'un à l'autre. C'est bien évident que le traitement des questions quotidiennes va de pair avec la création d'emplois, avec le taux de croissance qui permettent in fine de financer les investissements. Je rappelle que le problème de la région parisienne depuis longtemps est une insuffisante croissance qui ne lui permet pas de dégager les marges nécessaires au financement des investissements collectifs. C'est ce qu'il nous faut traiter. Je me sens assez à l'aise avec l'expression qui a été donnée par Cachan et Arcueil.

**Michel ROSTAGNAT** : merci infiniment.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : vous nous avez sollicités pour avoir le micro, la parole est à vous.

**Christine RENAULT D'ALLONES, Conseillère municipale de Villejuif, Conseillère régionale** : je suis Christine RENAULT D'ALLONES, je suis Conseillère municipale à Villejuif et également Conseillère régionale. Donc vous comprendrez aisément que je soutiens très fortement le Plan de mobilisation pour les transports. Je suis donc plus naturellement intéressée par Arc Express, qui est une des composantes de ce Plan.

Je voulais vous poser une question par rapport au point très important, qui a été présenté dès le début de votre présentation, sur la nécessité d'avoir davantage de transports en commun en Petite couronne et de pouvoir faire un maillage fin interbanlieue. Il a été dit plusieurs fois que le projet Grand Paris reprenait le tracé Orbival. C'est vrai qu'il le reprend, mais il ne reprend pas toutes les stations qui étaient proposées par Orbival. Quand nous faisons le comparatif, même si ce n'est pas une réunion de débat contradictoire ce soir avec

le projet Arc Express, quand nous voyons entre Créteil et Champigny la distance alors que c'est une zone très densément peuplée, pourquoi il n'y a pas eu le choix de faire davantage de stations, et donc de reprendre plus précisément le tracé d'Orbival ? C'est assez net dans le Val-de-Marne, sur cette partie-là du territoire. C'est encore plus fort en Seine-Saint-Denis, puisqu'entre Saint-Denis et Le Bourget, il n'y a pas de station. Effectivement, votre projet traverse la Seine-Saint-Denis, mais il ne s'arrête pas pour desservir les populations qui ont besoin de transports en commun.

J'avais une question à poser. Je ne sais pas si c'est vous ou si c'est la SGP qui me répondra. J'étais très impatiente du débat qui devait avoir lieu à Nogent Lundi prochain, et qui a été annulé. Ce débat était contradictoire et permettait surtout de parler de questions de financements. Alors j'ai bien entendu qu'il y aura la réunion du 5 janvier, mais dans notre département, et en présence de Gilles CARREZ, le débat à Nogent aurait été intéressant. Pourquoi a-t-il été annulé ? Merci.

**Michel ROSTAGNAT :** merci Madame. Je parlerai de Nogent. Peut-être sur la question de la traversée sans desserte, déjà posée par l'intervenant précédent, Madame COUX ?

**Claire-Hélène COUX :** vous avez cité au moins une gare manquante entre Créteil et Champigny, c'était Saint-Maur ? C'est cela ? C'était Saint-Maur. Je pense qu'au départ, nous l'avions pris en compte, puis le conseil municipal de Saint-Maur a délibéré. Donc nous sommes très attentifs à ce qui se passe en ce moment à Saint-Maur, et nous espérons de tout cœur une évolution de cette ville, nous permettant d'avoir une connexion avec le RER A. Ce qui est essentiel pour l'ensemble du plateau briard.

**Christine RENAULT D'ALLONES :** ce que je voulais dire, c'est que toute façon, le tracé tel qu'il est fait va passer Saint-Maur. Sauf qu'il ne va pas s'y arrêter, donc les habitants de Saint-Maur, si tant est qu'ils soient sur la ligne du maire, et je n'en suis pas convaincue (enfin nous verrons ce que cela aura donné ce soir), vont avoir tous les désagréments des travaux engendrés par la construction de ce métro, sans en avoir les bénéfices. Donc cela me paraît étonnant.

**Michel ROSTAGNAT :** Madame, vous voulez deux mots d'explications sur Nogent ?

**Christine RENAULT D'ALLONES :** oui, parce que sinon j'aurais posé des questions de financement, mais j'attendrai plus tard.

**Michel ROSTAGNAT :** oui, alors comme je l'ai dit, le problème du financement du projet de Monsieur VERON sera à l'ordre du jour d'une réunion ad hoc qui se tiendra le 5 janvier prochain, juste après que le Parlement ait séché l'encre de la loi de finances 2011, et donc que nous ayons des éléments pertinents sur l'engagement de l'État. Cela nous parut préférable, plutôt que de tracer des plans sur la comète en fin d'année alors que nous ne disposons pas aujourd'hui, sous le contrôle de Monsieur VERON, d'éléments suffisants sur le plan de financement. Néanmoins, l'idée d'une réunion à Nogent en soi est une idée positive. Comme les tracés évoqués par Monsieur VERON passent au large de Nogent, il n'était pas

dans l'intention de notre Commission d'y tenir une réunion, au départ. La Commission Arc Express ayant effectivement Nogent sur son passage a souhaité faire cette réunion et, pour les raisons que je viens d'évoquer, celle-ci est reportée, en tout cas pour ce qui nous concerne. Nous évoquerons le financement, c'est clair, et de manière construite, lors de cette réunion du 5 janvier.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : je poursuis avec des questions en lien direct avec ce que Michel vient de dire. Monsieur RAGUT a posé cette question, et je vais recouper ces 2 questions qui s'adressent au maître d'ouvrage : « *Qui tranchera entre les 2 projets, Grand Paris et Arc Express, et comment ? Qu'est-ce qui distingue le projet du Grand Paris d'Arc Express auquel le STIF semble plus favorable ?* ».

**Marc VERON** : ce n'est pas qu'il y soit plus favorable, c'est que c'est son projet.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : je lis la question, Monsieur VERON.

**Marc VERON** : oui Madame la Présidente, je sais. Soyons pragmatiques. Personne ne peut, dans cette salle et ailleurs, imaginer qu'il y aurait 2 tunnels parallèles de quelques centaines de mètres ou quelques kilomètres traversant le Sud, le Nord ou le Nord-ouest, personne ne peut imaginer cela. D'abord ce serait totalement absurde, et surtout ce serait totalement en dehors des moyens financiers sur lesquels plusieurs d'entre vous sont déjà intervenus. Pour qu'il y ait un accord, il faut que les parties s'assoient autour d'une table. Simplement, les parties éclairées par le débat en cours. Rien ne serait plus fâcheux. D'abord ce serait contraire à la législation européenne, pour laquelle ont été lourdement rappelés les textes en début de réunion. Surtout nous rejoindrions là la première de toutes les questions qui ont été soulevées dans la salle ce soir : nous aurions eu l'impression réelle que ces débats auraient été faits pour rien. C'est donc totalement impensable. Il faut bien entendu que la discussion à intervenir entre l'État et la Région puisse être valablement éclairée par l'ensemble des observations qui se sont fait jour. Encore une fois, les exemples abondent, sont innombrables, d'observations qui vont jouer sur le tracé, sur la localisation des gares, sur la nature des services (dont il a été beaucoup question ce soir, implicitement ou pas). Voilà un objet, une matière riche pour lesquels il est incontournable, au-delà des effets de manche, parfois des effets de théâtre, que l'État et la Région s'accordent sur un projet. Donc c'est une sorte de commission de synthèse les réunissant pour avoir, au petit matin, un texte et un tracé communs, des gares communes entre eux.

**Michel ROSTAGNAT** : merci Monsieur VERON. Nous arrivons bientôt dans le dernier quart d'heure de la rencontre, comme on dit dans les matchs de foot. Je vais donc demander à Marie-Bénédicte d'identifier et de passer la parole aux 2 ou 3 mains qui pourraient encore, dans une bonne discipline, s'exprimer et avoir une réponse. Et nous tiendrons donc les délais, de terminer à 23 h.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : je vais tout d'abord terminer par la dernière question écrite, qui est assez originale et rapide, avant de repasser la parole à la salle, pour que nous

puissions clôturer ce débat. « *Est-il prévu des emplacements pour embarquer son vélo à bord du métro ?* ». Je précise que c'est une question de Monsieur LE LOC'H.

**Claire-Hélène COUX** : c'est une option qui, si elle très demandé au débat public, sera prise en compte, au moment de l'acquisition du matériel roulant. Elle est possible, bien sûr.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : je vais passer la parole en haut, dans la salle, au monsieur, ensuite la parole sera donnée à la dame au second rang, à droite.

**Marc PELISSIER, Association des usagers des transports IDF** : bonsoir. Marc PELISSIER, je suis le délégué du Val-de-Marne de l'association des usagers des transports d'Ile-de-France. Sur le tracé et le projet, nous sommes adhérents à Orbival, donc je dirais que cela répond en grande partie à notre positionnement favorable, en tout cas sur la partir Sud de la boucle rouge. Je ne parlerais pas ici des autres branches du Grand Paris qui pour nous davantage discutables. En revanche, je voudrais souligner comme Orbival que nous pensons que Villejuif-Louis Aragon et Saint-Maur-Créteil sont des stations indispensables de maillage.

Néanmoins, il est important de revenir sur la question de l'amélioration parallèle de l'existant et de cette rocade. Nous sommes aussi sur cette ligne. Nous avons trop tardé, en Ile-de-France, il faut maintenant rattraper le retard et faire en parallèle l'amélioration de l'existant et ces rocades qui manquent tant. Mais nous avons quelques sujets d'inquiétude, justement à ce sujet. Si nous prenons le RER B, qui est proche d'ici, nous avons certes un certain nombre de travaux qui ont été engagés dans la partie nord, et sur la rénovation du matériel. Mais tout le monde s'accorde à dire qu'il y a besoin aussi d'un plan d'amélioration de la partie sud du RER B, notamment pour faire face à la croissance du plateau de Saclay et de toute la zone de Massy qui est en plein développement. Donc, nous avons besoin en parallèle, dans le même calendrier que le Grand Paris, d'avoir des garanties sur le financement d'un schéma directeur du RER B Sud. Aujourd'hui, ce n'est ni dans le Plan de mobilisation de la Région (même s'il y a des choses très intéressantes dedans), ni dans le contrat État/Région de 2007, qui est très léger. Donc, l'accord global qui nous semble nécessaire à la fin devra prendre en compte, entre l'État et les collectivités, l'amélioration du RER B Sud, parce que de toute façon l'ensemble du réseau ne marchera que si, non seulement il y a une rocade qui sera performante, nous n'en doutons pas, les radiales fonctionnent. Parce que sinon nous savons très bien que peu de gens ne prendront que la rocade, et donc si les radiales ne fonctionnent pas, globalement les déplacements resteront très difficiles.

Ma question était davantage sur le calendrier et la gouvernance. Nous avons l'exemple, à proximité d'ici, de la ligne 4 à Bagneux. Ce projet a été lancé en 2000, par un contrat État/Région. Nous aurons la station Mairie de Montrouge en 2012, Bagneux Sud en 2017 ou 2018, donc nous aurons mis 18 ans pour faire moins de 4 km de métro. Alors je veux bien que nous soyons ambitieux, mais est-ce que les tunneliers de la SGP vont plus vite que ceux du STIF ou de RFF ? Comment peut-on afficher un planning volontariste ? Celui d'Arc Express l'est tout autant, c'est bien de l'être, mais en même temps, il a fallu les 18 ans pour faire

4 km de métro sur la ligne 4. Et le phasage du financement avec l'État, l'annuité budgétaire font que l'État, finalement, a phasé, sous-phasé ce projet au point de le rendre illisible. Comment allons-nous pouvoir dépasser cela ? Aujourd'hui, nous sommes un peu sceptiques. Je vous remercie.

*Applaudissements*

**Michel ROSTAGNAT** : merci Monsieur. Sans vouloir commenter votre intervention, vous risquez de décourager le jeune Cachanais de 7 ans qui trouvait déjà que 2023 était bien loin. Mais je ne sais pas, si Monsieur VERON ou Madame COUX veulent répondre.

**Marc VERON** : un tunnelier avance à 3 km par an. Son carburant essentiel est financier. Donc évidemment, l'alimentation régulière du dit tunnelier est totalement indispensable pour qu'il avance régulièrement de 3 km par an. Vous voyez que techniquement le tunnelier n'est pas contraint, autre que par cette performance. Une batterie de tunneliers peut en effet réaliser dans les temps voulus le réseau de Métro du Grand Paris. Et si nous faisons l'hypothèse, mais nous en revenons toujours à la boucle des financements, c'est l'éternelle question dans toutes les réunions, que le financement a en effet été articulé à la hauteur du besoin par l'apport initial, les montages d'emprunt qui ensuite doivent en prendre le relai et les sources d'amortissement de l'ensemble dont j'ai parlé tout à l'heure, il n'y a aucune raison de désespérer de la technique des tunneliers.

**Michel ROSTAGNAT** : merci pour cette profession de foi.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : Madame, vous avez demandé la parole.

**Camille de LUCA-SCHWARTZ, Chambre de Commerce et d'industrie de Paris Val-de-Marne** : oui bonsoir. Camille de LUCA-SCHWARTZ. Je fais également partie de la CCIP de Paris Val-de-Marne. J'ai une première question un peu longshot, pardon de l'expression, concernant la station Orly, donc la connexion jusqu'à l'aéroport d'Orly avec la ligne 14. Je sais qu'il y a un débat prévu début janvier pour l'interconnexion Sud TGV. Votre projet prévoit-il que la ligne 14 rejoigne directement la gare TGV sur la plateforme aéroportuaire ?

D'autre part, une remarque en tant que citoyenne et habitante du Val-de-Marne depuis 20 ans, la station Saint-Maur-Créteil, pour moi, est essentielle. Sinon cela risquerait de créer de mini diagonales du vide et ce serait dommage.

**Michel ROSTAGNAT** : merci beaucoup, donc où arrivera la station des lignes bleue et verte à Orly, d'une part, et d'autre part Saint-Maur-Créteil.

**Claire-Hélène COUX** : sur Saint-Maur-Créteil, vous avez compris que nous étions pleinement d'accord avec vous et que nous espérons une évolution positive des réflexions sur ce sujet. Et puis sur Orly, la ligne bleue va arriver à la plateforme aéroportuaire, où nous espérons que se trouvera également la future gare TGV. Mais là-dessus il y a un débat public, donc nous attendons le résultat de ce débat public, pour la ligne verte également.

**Michel ROSTAGNAT** : merci beaucoup. D'autres questions ?

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : une autre question de la salle. Monsieur, avec la chemise bleue, je vous en prie. Vous avez la parole.

**Stéphane RABUEL, Habitant de Cachan** : Stéphane RABUEL, résidant à Cachan. En fait, vous nous avez présenté un projet dont j'ai envie de conjuguer le fait que ce sont des projets au pluriel. Puisque vous avez effectivement un projet d'une ceinture qui passe et qui dessert avantagement le Val-de-Marne, et qui remplit de satisfaction, je crois, l'ensemble des participants de cette salle, qui est d'ailleurs très partagé avec vos concurrents. Ce projet ne fait pas débat, de la même manière que vous avez dans votre projet une vue verticale qui permet de rejoindre les 2 aéroports. Ce qui, à mon avis, ne fait pas débat par rapport à la qualité de service du RER B couplée à Orlyval. Nous avons bien compris cette partie du projet, qui mobilise effectivement à peu près la moitié du budget. Et puis nous avons une autre partie du projet, d'aspiration plus récente, peut-être un peu moins consensuelle, qui vise plutôt un rayonnement national, qui est la grande boucle verte. Sans faire de polémique sur l'utilité de cette boucle, et pour revenir sur l'avance des tunneliers, vous les mettez où pour commencer ? Quel est le phasage précis entre ces différentes boucles qui absorbent des quantités de carburant, à peu près équivalentes si j'ai bien compris ?

**Marc VERON** : vous imaginez bien que je ne m'avancerai pas à la place du conseil de surveillance de la SGP, qui aura à délibérer sur cette question de la séquence des travaux ; ce que je constate, c'est qu'ici ou là, il y a des consensus plus ou moins forts, sur ce qu'il faut faire. Donc je pense que ce sont plutôt des incitations à regarder les choses favorablement. Mais je me garderais bien de prendre une position, je n'ai aucune légitimité pour le faire. Quant à la ligne verte dont vous parlez, puisqu'en clair vous posez la question de Saclay, ou quelque chose comme cela, ou bien nous la faisons dans sa totalité, pour des raisons sur lesquelles je vais revenir très brièvement, ou bien en réalité, le terminus sera Rueil, pas plus loin. La question n'est pas Saclay. C'est Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines, Saclay, Massy. Moi je livre à votre réflexion le point suivant. Je le dis très simplement, puisque j'ai été, il y a un quart de siècle (hélas), en charge d'un laboratoire de recherche important qui était celui de Thomson CSF à l'époque, Thales maintenant. Les choses n'ont pas évolué, en 25 ans. Nous avons les mêmes infrastructures, la même petite départementale sympathique qui traverse d'est en ouest, et les mêmes engorgements. Encore un peu plus aujourd'hui, au débouché de la N118, à Centre Universitaire ou au CRIS de SACLAY, nous avons les mêmes. Cela n'a pas bougé. La conséquence de cela est qu'il n'y a pas eu d'investissements privés. Le seul qu'il y ait eu, un peu étrange d'ailleurs, est le laboratoire de recherche de Danone, qui s'est collé à Polytechnique. Donc nous pouvons émettre, sans risque d'être démenti, l'hypothèse suivante. L'État prend sous sa responsabilité la déconcentration à Saclay d'un certain nombre de grands établissements d'enseignement et de recherche qui dépendent de lui. Cela a été annoncé, la liste en a été établie. Par fait, nous avons un peu plus d'établissements d'enseignement et de recherche à Saclay ou Orsay. Ce n'est pas cela qui constitue un cluster. Si nous en voulons un, c'est de l'investissement privé. Si nous en

voulons, il faut des moyens lourds de connexion, notamment aux aéroports et au centre de Paris. Car sinon va se reproduire le schéma que nous connaissons, en tout cas moi, depuis 25 ans, c'est-à-dire rien. Il n'y a pas de raison que cela change. Il ne s'est rien passé en 25 ans, pour certaines raisons. Si ces raisons ne sont pas traitées, elles continueront naturellement à porter effet, et il n'y aura pas d'investissement privé. Et le cluster dont nous pouvons rêver ne se fera pas. C'est aussi simple que cela. Donc ceux qui disent qu'il faudrait un substitut, un transport en site propre, sont fort sympathiques, mais ne répondent absolument pas à la question. Encore une fois, nous avons le droit de ne pas vouloir un cluster à Saclay. Mais si le choix est d'en faire un à Saclay comme je crois l'avoir compris notamment à travers les déclarations du Président de la République, il faut en tirer toutes les conséquences. J'ajoute un élément, c'est que Paris intramuros est très inquiète de voir un certain nombre d'établissements partir de son enceinte, souvent d'ailleurs pour des raisons qui tiennent à l'exigüité des locaux et l'incapacité à développer les surfaces. Je me rappelle la coexistence particulièrement difficile entre Physique et Chimie de Paris et Curie par exemple. Donc il faut donner de la respiration à tous ces établissements. Si Paris intramuros ne veut pas perdre sa substance, et comme je le crois, rêve de bipolarité, c'est-à-dire de garder un pied dans la capitale, quitte à en avoir un autre à l'extérieur (notamment à Saclay, ou la Vallée de la Bièvre), le moyen de traiter cela n'est pas abstrait. C'est par une procédure simple de liaison directe par un moyen rapide et lourd. Parce qu'internet n'a jamais rempli la question suivante. Nous entendons dire qu'il n'y a qu'à traiter par internet les rapports entre chercheurs, enseignants, etc. C'est billevesées. Moi, j'ai appris une grande chose en dirigeant ce laboratoire de recherche. C'est l'importance de la pause café. J'étais au début un peu dogmatique. Je voyais les gens se réunir, faire des pauses, et je me disais que c'était du temps perdu, qu'il fallait les supprimer. Je ne l'ai pas fait, heureusement ; cela aurait été une très grave erreur. Car ce qui peut se faire pendant les pauses café, dans ce monde d'enseignants et de chercheurs, est absolument essentiel. Internet ne tuera jamais la pause café, la relation de proximité et la fertilisation des idées et des savoirs. C'est vraiment un élément très lourd qui, je crois, doit peser dans la réflexion. En tout cas, si Paris ne veut pas se sentir gênée par ces déconcentrations, il faut qu'il y ait ce cordon ombilical entre Paris, la Vallée de la Bièvre, Saclay.

**Michel ROSTAGNAT** : alors nous ne sommes plus à l'heure de la pause café, peut-être à celle de la tisane, mais en tout cas de la dernière ultime question avant de clôturer notre soirée. Marie-Bénédicte, as-tu repéré une demande de parole ?

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : y a-t-il une dernière question dans la salle ? Monsieur, vous avez déjà posé, mais bon, si c'est une question intéressante. Nous vous redonnons la parole, comme cela vous aurez introduit et clôturé.

**Michel ROSTAGNAT** : votre voisin veut aussi intervenir.

**Noël CELATI, Cachanais** : Noël CELATI, habitant à Cachan et par ailleurs œuvrant sur l'union locale CFDT. Je reviens sur Palaiseau. Ce que je regrette, c'est que le Grand Paris a été coupé

en tranches. En fait, le pôle Saclay, avec tout ce que vous présentez, est hors sujet, indirectement. Sauf qu'on nous dit qu'il faut le Grand huit, la partie verte du tracé, qui va d'ailleurs coûter très cher (pour ne pas dire autre chose) par rapport à la partie rouge, d'après ce que j'ai compris. Nous n'avons pas à nous exprimer là-dessus. Or, le pôle Saclay est très hypothétique, va coûter très cher, sans savoir tout ce qu'il peut donner. Nous prenons en référence la Californie avec la Silicone Valley, qui est justement quasiment la moitié de l'Île-de-France ; donc nous n'aurions pas forcément besoin de tout regrouper sur Saclay, qui va coûter très cher. Faire de la bonne recherche n'est pas la pause café. C'est autre chose, quand même. Je regrette qu'en fait, indirectement, risquent d'être financées des choses sur des projets qui restent hypothétiques, dans la mesure où ils vont coûter très cher. Et sur le pôle Saclay, nous allons déshabiller Paul pour habiller Jacques. Si nous parlons de la Vallée scientifique de la Bièvre, nous allons retirer l'ENS, l'École centrale, entre autres.

**Michel ROSTAGNAT** : merci beaucoup Monsieur. Alors peut-être une brève réponse de Monsieur VERON, avant de clôturer à l'heure.

**Marc VERON** : je ne vous ai pas parlé de la Californie, je vous ai parlé de mon expérience personnelle. Je vous ai dit qu'en 25 ans, objectivement, voilà ce qui s'est passé, rien. Est-ce ce que nous voulons ? Rien ?

Deuxièmement, il y a l'amorce d'un déplacement d'un certain nombre d'établissements. Je le prends comme un fait, je ne le discute pas. Je vous dis qu'il y a loin de la coupe aux lèvres entre le déplacement d'établissement et la constitution d'un cluster, qui suppose l'émergence d'activités industrielles, de service, que sais-je, en tout cas, la valorisation de la recherche, le passage du stade du développement à celui de l'application, du stade du laboratoire à l'économie concurrentielle. C'est ce qui fait totalement défaut. J'observe d'ailleurs qu'en 25 ans, la quantité d'entreprises nouvelles secrétées à partir des travaux de recherche des grands établissements dont nous parlons est restée exactement la même dans le temps. Les bonnes années se comptent sur les doigts des 2 mains, les mauvaises sur une seule. C'est une complète politique extensive, qui échoue parce que par rapport au capital investi en termes de recherche, le rendement est infiniment pauvre. Là, nous pouvons hasarder des comparaisons, parce que nous avons des points de mesure avec ce qui se passe dans un certain nombre de pays voisins, sur combien se crée-t-il d'entreprises nouvelles à partir des potentiels? Certes, la question ne se résout pas uniquement par moyens de transport, je n'ai jamais dit cela. Ce que j'ai dit, c'est que s'il n'y a pas un certain nombre de facteurs qui génèrent l'investissement privé, nous n'aurons pas rempli l'office qui est recherché.

**Michel ROSTAGNAT** : merci Monsieur VERON, vous êtes d'une ponctualité remarquable. Avant de lever la séance et de vous remercier chaleureusement, je voulais donner 2 ou 3 éléments d'informations. Tout d'abord, Paul CARRIOT va vous donner les dates des prochains débats, pour le cas où vous souhaiteriez rempiler dans d'autres débats. Ce sera le

cas notamment de Madame la Députée-maire de Bagneux qui nous recevra chez elle lundi soir.

**Paul CARRIOT** : absolument oui. C'est lundi soir, donc c'est très court. Cela se passera à la salle des fêtes Leo Ferré, 6 rue Charles Michel. La suivante sera à Massy. Il y a eu des questions sur Massy, cela se passera le mardi 23 novembre. Une autre réunion également, le mercredi 24 novembre, à Alfortville - Maisons-Alfort. Et puis 2 autres, qui concernent le secteur, le mardi 7 décembre à Villejuif, et le mercredi 13 janvier à Orly. Voilà un peu le programme qui nous attend et toutes ces réunions, j'espère que vous pourrez y venir nombreux y assister.

**Michel ROSTAGNAT** : un grand merci très chaleureux à vous tous d'avoir été présents, assidus et participatifs dans cette réunion. Merci à Cachan et Arcueil, à leurs maire de nous avoir reçus et d'avoir été là. Je vous donne rendez-vous pour d'autres occasions, notamment sur notre site, sur lequel vous pouvez continuer à intervenir quand vous le souhaitez, jusqu'au 31 janvier au soir.

*Applaudissements*

*(Fin de la réunion à 23 h 02)*