

31 JANVIER 2011

COMPTE-RENDU DE LA REUNION COMMUNE DE CLOTURE DE PARIS

Type de réunion :	Réunion commune de clôture
Date de la réunion :	31 janvier 2011
Lieu de la réunion :	Paris - Palais des Congrès

Mots d'accueil

François Leblond, président de séance, souhaite à tous la bienvenue et salue l'affluence à cette réunion de clôture du double débat public Arc Express / Réseau de transport public du Grand Paris. Il procède aux présentations et remerciements d'usage, rappelle en quelques mots les fondements juridiques de la notion de consultation publique (loi Barnier du 2 février 1995, convention Aarhus du 25 juin 1998 transposée en France dans la loi du 27 février 2002 ; et, pour la circonstance, loi du 3 juin 2010) ainsi que ses cinq grands principes : neutralité, indépendance, équivalence, transparence et argumentation. Au terme de cet exercice de démocratie participative et de quatre mois de travail intense, un nouvel élément fondamental vient de s'ajouter : le protocole signé le 26 janvier entre l'État et la Région, relatif aux transports publics en Ile-de-France, dont la CNDP a pris acte et qui est décisif pour l'avenir.

Annick Lepetit, adjointe au Maire de Paris, remercie tout particulièrement Philippe Deslandes, président de ladite CNDP, ainsi que ses équipes, pour ce lourd travail démocratique sans précédent et très fructueux. Depuis le mois de juin 2008, la Région, ses huit départements et la Ville de Paris soutiennent le Plan de mobilisation, au 1^{er} rang duquel figurent le prolongement de la ligne 14 – qui permettra de « désaturer » la ligne 13 –, les schémas directeurs des RER C ou D, et bien sûr le projet de métro de rocade Arc Express visant à l'amélioration des liaisons de banlieue à banlieue. Les réunions publiques ont permis de constater qu'il y avait une complémentarité possible entre les tracés proposés par le STIF et ceux portés par le gouvernement et la SGP. L'accord qui va être présenté ce soir reprend les urgences exprimées par tous les usagers. Il faut à présent prendre date pour que soient réellement engagés les financements nécessaires à la concrétisation de ces belles ambitions : réalisation des projets nouveaux ET meilleur fonctionnement des réseaux existants. Un transport de qualité est une nécessité, pour le quotidien des Franciliens, l'essor de nos villes, le développement de la Région, enfin l'économie de tout le Pays.

Interventions des présidents des deux CPDP

Jean-Luc Mathieu, président de la CPDP Arc Express, commente brièvement une esquisse du rapport qui doit participer aux choix que le STIF énoncera avant le 30/11/2011, rapport qui a fait l'objet de vives discussions au sein de la commission en question. L'accord « historique » que constitue le protocole entre l'État et la Région amène une novation majeure. En effet, aucune entente n'avait été trouvée auparavant entre ces parties, quand fut originellement élaboré le projet Arc Express ; d'où la concomitance de deux débats siamois, depuis la promulgation de la loi du 3 juin 2010 sur le Grand Paris. Ce protocole répond en partie au souhait de convergence des projets. Il n'est pas la conséquence de ces seuls débats publics. Il est aussi le fruit d'un processus de négociation politique tenant compte, depuis longtemps, des attentes citoyennes en matière de transports publics en Ile-de-France. À ce jour, ce protocole ne se substitue pas aux projets, ne règle pas tout, en particulier quant à la répartition de la maîtrise d'ouvrage entre le STIF et la SGP ou en matière de financement. Mais force est de constater qu'il apporte des réponses sérieuses face aux enjeux forts exprimés par les citoyens, principalement l'appel pressant des usagers à gérer l'urgence. Pour l'heure, la CPDP Arc Express retient donc les principales observations suivantes :

- un intérêt démocratique soutenu pour ces débats publics ;
- des plaintes nombreuses et répétées sur les dysfonctionnements des transports existants ;
- des demandes d'ajouts par rapport aux projets proposés (gares, itinéraires, etc.) ;
- un soutien quasi-unanime en faveur d'un métro de rocade complet autour de Paris ;
- la demande omniprésente d'un maillage serré avec les réseaux actuels ;
- le choix largement plébiscité du STIF de proposer des inter-stations courtes ;
- de vives interrogations quant à l'investissement initial et aux coûts d'exploitation à terme ;
- des questions importantes sur l'avenir de la maîtrise de l'urbanisation autour des gares ;
- enfin, une aspiration générale au rapprochement des projets, partiellement complémentaires, mais aussi partiellement concurrents.

François Leblond, président de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris, commente à son tour les premières conclusions de sa commission. Il salue l'intensité des débats – la somme des informations recueillies sera très utile –, l'implication de tous pour leur bon déroulement. Ils ont été le révélateur de la réalité des réseaux actuels et des préoccupations des citoyens. Tous ont répondu présents : élus, associations, syndicats, opérateurs de transports.... Le projet Grand Paris ne peut être comparé à aucun autre si l'on en juge par sa dimension et par les délais que lui impose la loi du 3 juin. La CPDP rendra son rapport public fin mars. Mais il ressort d'ores et déjà des échanges les principales idées suivantes :

- le besoin criant de modernisation des réseaux existants, couplé au désir des usagers de bénéficier d'un métro de rocade accessible à tous, pour une meilleure logique de couverture globale du territoire, et notamment des territoires traditionnellement isolés.
- La volonté de décongestionner les lignes actuelles et gares de Paris intra-muros.
- L'importance d'assurer des interconnexions avec les réseaux existants, confirmée notamment par la SNCF, RFF et la RATP dont la présence aux débats a nourri les réflexions.
- La dimension nationale – comme internationale – du réseau est évidente, en particulier grâce à l'extension de la 14 qui desservira les aéroports, mais aussi les gares TGV (une attention spéciale sera portée à cet égard aux enjeux liés au TGV-Normandie qui va venir renforcer l'attractivité du secteur de Nanterre / La Défense, au-delà du « cluster finance » que l'on connaît ; mention spéciale, en outre, à l'interconnexion des LGV Sud à Orly).
- La vision d'une région capitale moderne, élément central de la position de la France dans le monde, a été largement partagée et mise en perspective. Les usagers reconnaissent en ce projet une stratégie d'anticipation pour l'avenir, qui permettra à Paris de rester concurrentielle par rapport aux autres grandes métropoles.
- Des dispositifs complémentaires sont à prévoir pour permettre une inter-modalité efficace entre moyens de transport (parkings à vélo ou parkings de rabattement notamment, et meilleure maîtrise consécutive de l'usage de la voiture). Les gares seront ainsi des lieux d'échanges intermodaux et d'animation des villes, autour desquels se posent des enjeux forts d'aménagement urbain : les contrats de développement territoriaux (CDT) sont attendus sur ce point avec l'espoir de voir soutenues les initiatives locales. Les dangers de la spéculation foncière ont aussi été évoqués à ce sujet.
- Des temps de parcours trop longs sont un frein à la mobilité professionnelle.
- Des difficultés demeurent sur le plateau de Saclay et en direction de Saint-Quentin-en-Yvelines pour trouver l'équilibre entre respect de l'environnement agricole et développement des pôles d'excellence. Ce secteur reste surtout un point de désaccord notoire entre l'Etat et la Région quant aux modalités de desserte *ad hoc* à mettre en œuvre.
- On ne peut passer sous silence la complexité liée au nombre d'opérateurs présents. D'où l'idée émergente d'une nouvelle autorité de régulation... La question de la gouvernance sera, en tout état de cause, un sujet essentiel pour l'avenir.
- Enfin, quant aux enjeux financiers, les citoyens souhaitent connaître l'impact qu'aura ce réseau sur le prix du billet et les charges locales. Les lois de finance ont comblé certaines lacunes en la matière et le protocole d'accord est venu éclairer le débat. Ledit protocole prend en tout cas en compte la mise à niveau des équipements existants ET la réalisation du métro circulaire reliant les banlieues, premiers souhaits exprimés par la majorité des Franciliens.

La parole aux deux maîtres d'ouvrages

Sophie Mougard, puis **Jean-François Hélas**, interviennent respectivement en qualité de directrice générale du STIF et de directeur des projets d'investissement du STIF. Il n'est pas question de tirer des conclusions prématurées du débat public. Le conseil du STIF rendra ses décisions sur les suites à donner à cette consultation à la lumière des comptes-rendus des deux CDPD et du bilan final qui sera dressé par la CNDP. En sa qualité de maître d'ouvrage, le STIF retient à ce jour les éléments saillants suivants :

- D'abord, l'impérieuse nécessité d'amélioration des installations existantes.
- Puis l'opportunité d'un métro de rocade en proche couronne sur la base de trois fondamentaux : le maillage systématique avec les lignes actuelles, le principe d'une desserte fine impliquant des inter-stations courtes, la nécessité d'une boucle complète autour de Paris.
- La nécessaire prise en compte d'objectifs et besoins complémentaires ; c'est ainsi que le STIF a formulé de nouvelles propositions en cours de débat : un plan de complémentarité en date du 15 novembre dernier a été présenté, qui comprend les arcs Est et Ouest, la desserte des territoires enclavés de la Seine-Saint-Denis *via* un arc Grand Est et la liaison directe et rapide avec les aéroports, deux points de convergence avec les propositions de la SGP.
- À propos du financement, est apparue une préoccupation majeure : l'investissement pour ce

métro automatique ne doit pas obérer les modalités de financement du Plan de mobilisation ; et il faudra en outre veiller à la maîtrise des coûts de fonctionnement à terme, de telle sorte que les collectivités et usagers n'aient pas à supporter le poids financier d'éventuelles dérives.

- Se sont faits jour des préoccupations sur la mise en œuvre du projet : l'arc Sud est prioritaire, tous sont favorables à sa mise en service dès 2017-2018. Les autres territoires n'en sont pas moins « pressés » : il faut s'assurer, pour les satisfaire aussi, d'un financement complet.
- Sur les choix techniques, on notera une adhésion massive à un métro entièrement souterrain, ainsi qu'un plébiscite autour d'un matériel roulant économe en énergie, d'où la préférence à la solution ferrée, et non pneumatique.
- Enfin, la tarification devra être équitable pour tous les Franciliens : pas de tarif dérogatoire pour ce métro de rocade !

Quant à la dimension territoriale du projet, les variantes proposées ont permis des échanges constructifs, de mettre en lumière les enjeux locaux, de procéder à des comparaisons, voire des synthèses. Les points forts qui ont émergé des débats sur les arcs Sud et Nord sont notamment commentés en détails en séance, puis les représentants du STIF concluent en saluant un débat public qui a joué pleinement son rôle, dans le respect de la transparence et dans un souci de pédagogie. C'est un franc succès : que la CPDP en soit remerciée !

Jean-Paul Huchon, président du STIF et de la Région Île de France, ajoute que la contribution présentée en accord avec l'Etat jette les bases d'un accord « historique » dans le domaine des transports, tant par la priorité accordée aux urgences (amélioration des RER avant tout, « désaturation » de la ligne 13 par l'extension de Météor, prolongements de lignes de métro, tangentielles, continuation d'Eole à l'Ouest, etc.) que par la promesse de réalisation d'un métro de rocade, dont l'association *Orbival* a été indubitablement le grand précurseur dans le Val-de-Marne et en Seine-Saint-Denis : il en sera tenu compte !

Les lois de finance (rectificative 2010 et 2011) apportent à la Région des ressources nouvelles : redevances sur la création de bureaux, une partie de la taxe locale bureaux ; il en faudra d'autres (TIPP Grenelle, etc.), mais c'est un bon début. Le Plan de mobilisation pourra s'appuyer sur des avances de la SGP dans les cinq années à venir. Le STIF peut aussi compter sur le « rezonage » du versement transport, et le gouvernement a de plus confirmé la mise en application des mesures du rapport Carrez. En outre, le plafonnement de la redevance du STIF à la SGP est une garantie importante pour que l'exploitation du réseau, à terme, ne soit pas déséquilibrée. Ce sont là autant d'éléments de nature à rassurer quant aux modalités financières. Le rendez-vous fixé en 2013 à ce sujet sera l'occasion de faire le point sur les sommes d'ores et déjà mobilisées, ou à mobiliser.

Le STIF sera notamment associé aux choix techniques du nouveau métro et assurera la maîtrise d'ouvrage d'une partie des projets (à commencer par le prolongement de la 14 dès juin prochain). Quant au schéma directeur de la Région, « un point de souffrance » depuis 2008, il faut souligner la nécessité de nouvelles dispositions législatives pour sortir de l'imbricatio juridique. Le gouvernement s'est attelé à cette question ; une proposition parlementaire permettra de passer outre un calendrier gouvernemental très chargé pour avancer vite sur ces dossiers pressants.

Jean-Paul Huchon insiste aussi sur la mise en place, sans délai, d'un comité stratégique de la SGP, gage de transparence et de démocratie.

Le travail doit donc se poursuivre. Le moment est historique, car il incarne un engagement collectif sans précédent – si l'on en juge par les chiffres – de l'État, de la Région et des conseils généraux sur un horizon de 20 ans. Cette contribution commune est la résultante d'un « travail militant » mené depuis des années et de débats publics qui sont une réussite autant qu'une fierté. Elle est la réponse aux messages clairement exprimés par les usagers et les élus locaux.

La CNDP va dresser le bilan de ces deux débats conjoints, dont les MO tireront les enseignements nécessaires. Des désaccords persistent sur certains points – en particulier la desserte de Saclay –, mais il faut souhaiter à présent que ce partenariat enfin renoué entre l'État et les collectivités porte ses fruits rapidement, et prioritairement sur l'arc Sud.

Jean-Paul Huchon rend enfin hommage à tous ceux qui ont pris part à ces débats, institutionnels, organisateurs, présidents et membres des CPDP, de la CNDP, de la SGP et du STIF, pour leur implication sans faille. Il tient à saluer André Santini avec qui il aura débattu près de dix fois sur ces sujets. Il remercie enfin le grand public, qui a contribué massivement aux réflexions.

Au nom de la SGP, **Marc Véron**, président du directoire, rappelle les principes de la loi du 3 juin, qui « ne s'opposent pas terme à terme, mais sont complémentaires ». Compte devra être rendu de la manière dont le projet intégrera les idées surgies des débats ; mais les réflexions partagées à ce jour sont :

- la reconnaissance d'une enquête publique d'une ampleur sans précédent, représentative de toutes les populations. Ces échanges ont pris une force extraordinaire et permis de dresser de vrais constats, qui mettent les politiques face à des responsabilités incontournables.

- Un sujet d'étonnement et de satisfaction : les territoires d'excellence et de défis pour l'Ile-de-France sont d'ores et déjà animés de nombre de projets portés par des intercommunalités, révélés au fur et à mesure des réunions et qui démontrent l'extraordinaire tonicité de la région.
- La prime au travail : ceux qui se sont employés depuis des années à définir un métro de rocade voient leurs efforts récompensés par l'unanimité qui s'est faite jour sur leurs tracés.
- Un débat fructueux sur la desserte des plateformes aéroportuaires, dont ne bénéficient pas seulement les passagers, mais bien tous ceux – nombreux – qui y travaillent. Paris rejoindra ainsi le statut des grandes métropoles du monde dont les hubs sont reliés au cœur de la ville.
- La desserte du Grand Est parisien, au-delà du besoin de desserte en proche couronne : sur ce secteur, il faut saluer la conjonction de toutes les communes intéressées autour d'un projet fort, visant à un développement urbain, économique et social harmonieux.
- L'importance des interconnexions et maillages pertinents avec les réseaux existants, comme exigés par la loi du 3 juin.
- La notion de cadre de vie et l'environnement n'ont pas été oubliés ; très en amont de la démarche, une étude stratégique environnementale a notamment permis d'écarter d'emblée certaines hypothèses, au nom d'un principe de préservation.
- Il est aussi ressorti des échanges qu'il n'y a pas d'opposition entre traitement de l'immédiateté (dysfonctionnements en tous genres) et investissements de long terme (qui permettront notamment de répondre à l'enjeu fort de « désaturation » des réseaux existants) ; au contraire, appréhender simultanément ces deux volets est la seule manière de ne pas faire perdurer le retard accumulé depuis 30 ans !
- Les demandes de changements de localisation de gares ou de gares nouvelles ont été nombreuses : il faudra en examiner la pertinence, en termes budgétaires, de niveau de service et d'impact sur le développement des territoires.
- Enfin, c'est la réalisation rapide de ces ambitions désormais convergentes qui compte à présent. Pour espérer commencer les travaux en 2013, il faut s'atteler sans tarder aux enquêtes publiques, qui seront un signal fort du caractère irréversible des décisions prises : tel est le vœu le plus cher de la SGP.

André Santini, président du conseil de surveillance de la SGP, relève que le qualificatif d'*historique* revient souvent pour décrire l'événement qu'est ce protocole d'accord Etat-Région. Ce mot a été entendu dès la première réunion, ici même, le 30 septembre dernier, comme l'expression d'une prière à laquelle on n'ose croire. La notion est devenue, petit à petit, bien plus qu'une chimère, un espoir, et finalement une réalité ; un terme repris dans tous les journaux, dépouillé du mode conditionnel. Ce dernier effort de convergence n'a toutefois pas été facile. Il faut rendre ici hommage à messieurs Leroy et Huchon pour avoir fait un pas l'un vers l'autre, permettant ainsi à la région capitale de faire un grand saut vers l'avenir.

L'étape est donc « historique ». Ce nouveau réseau introduit en effet des changements radicaux : non seulement il apporte confort, rapidité, fiabilité aux Franciliens, mais il crée un espace unique et cohérent, une même communauté de vie et d'intérêts, mettant ainsi à mal à la légendaire séparation Paris / Banlieue. Ce projet favorise la cohésion sociale et l'équité des territoires, les CDT permettront de réduire la fracture Est / Ouest et la division géographique habitat / travail. Il est aussi bénéfique pour l'environnement, car il contribue à la diminution des émissions de gaz à effet de serre. Il crée une ville et une vie meilleures pour tous. Par la connexion de l'ensemble de la métropole aux aéroports et gares TGV, c'est toute la région capitale qui s'ouvre sur la France et le Monde.

Il importe à présent d'avancer vite, de maintenir l'élan qui est né et doit beaucoup au débat public au cours duquel ont émergé moult demandes, que les deux CPDP et MO ont entendues. Les avis des collectivités, les cahiers d'acteurs et autres questions d'internautes ont nourri la réflexion. La mobilisation des citoyens, élus, acteurs économiques et associatifs a été exemplaire. Elle est traduite aujourd'hui dans la nouvelle carte du Grand Paris Express. Le schéma d'ensemble sera publié avant l'été, les premières mises en service sont prévues pour 2018. Le processus de débat public s'achève ce soir, mais le dialogue continue. Les grands projets sont comme ces lianes grimpantes, qui ne forcent leur chemin vers le sommet que si elles vivent au grand jour.

Intervention du Préfet de région Ile-de-France sur l'accord intervenu le 26 janvier 2011

Daniel Canepa salue à son tour un moment extraordinaire. Les Franciliens, simples usagers ou chefs d'entreprises, ont tous exprimé leur besoin de réseaux de transports améliorés. L'Etat et les collectivités se sont mis autour de la table pour faire converger les projets. Le protocole d'accord présenté mercredi dernier à la presse, en présence de la ministre Nathalie Kosciusko-Morizet, des huit présidents des conseils généraux, de représentants de l'association des maires d'Ile-de-France, des élus de la Ville de Paris, du syndicat Paris-Métropole, des membres du groupement d'architectes

de l'AIGP, des présidents des entreprises publiques SNCF, RATP et RFF porte à la fois sur la modernisation des réseaux actuels – surtout les RER – et sur la réalisation d'un métro automatique autour de Paris. Au total, 32,4 Mds€ vont ainsi être investis entre 2010 et 2025, dont 22,7 Mds€ pour ce seul métro de rocade. Les grandes lignes dudit projet sont les suivantes :

- l'accord n'anticipe pas sur les conclusions du débat public, ni sur l'acte motivé des MO.
- Le tracé Grand Paris Express reprend les éléments communs aux propositions du STIF et de la SGP pour une desserte fine des territoires, en particulier sur l'arc Sud défendu depuis longtemps par le conseil général du Val-de-Marne et l'association *Orbival*, et qui relie Saint-Maur à Saint-Cloud. Sur ce tracé, les gares de Saint-Maur, Clamart-Issy-Vanves demeurent notamment optionnelles. L'arc Nord intégrera aussi des éléments communs entre La Défense et Saint-Denis-Pleyel, une gare à Bécon-les-Bruyères, à Bois-Colombes en connexion avec la ligne Transilien J (demande du conseil général du Val-D'oise), aux Agnettes et aux Grésillons (conformément aux délibérations du conseil général des Hauts-de-Seine). L'arc Ouest reliera La Défense à Saint-Cloud en passant par Suresnes-centre ou par Rueil-Mont-Valérien-Suresnes. Un arc Est, issu d'Arc Express, traversera le cœur de la Seine-Saint-Denis, son tracé pouvant relier Saint-Denis-Pleyel ou Le Bourget à Champigny, Val-de-Fontenay, Villiers-sur-Marne ou Noisy-le-Grand : le choix devra être proposé avant le 31 mars 2011 par un comité de pilotage rassemblant la Région, les conseils généraux du Val-de-Marne et de Seine-Saint-Denis, l'AIGP, RFF, la SNCF, la RATP, le STIF, la SGP et les collectivités concernées, sur la base d'une analyse multicritères (coûts, trafic, « désaturation » de la zone centrale, potentiel de renouvellement urbain), le budget maximal étant de 2 milliards d'euros. Le protocole prévoit aussi de prolonger la ligne 14 jusqu'à Saint-Denis-Pleyel, notamment pour « désaturer » la ligne 13, mais aussi de desservir directement Orly en créant les gares – dont certaines encore optionnelles – de Maison-Blanche, Le Kremlin-Bicêtre, Villejuif-IGR, Villejuif/Chevilly/La-Haÿ-Les-Roses et MIN-de-Rungis/Porte-de-Thiais, sous réserve que la capacité de 40 000 passagers/heure ne soit pas dépassée. Un arc Grand-Est relira en outre Chevilly-le-Plan au Bourget en passant par Chelles, Clichy-Montfermeil, Sevran et Le Blanc-Mesnil. Roissy sera desservi depuis Saint-Denis-Pleyel par une ligne prolongeant l'arc commun Nord. Outre ces projets de métro automatique, le protocole préconise la modernisation de la ligne Transilien L de La Défense à Versailles, pour réaliser des économies. Les extensions de la ligne 14 seront réalisées sur pneu. Les autres technologies seront retenues sur la base des réponses aux appels d'offres.
- Le protocole acte un désaccord sur la desserte du plateau de Saclay. L'État entend relier ce territoire respectivement à Paris et Roissy en moins de 30 et 50 minutes grâce à un métro automatique dès 2020, le tracé ne pouvant toutefois créer de nouvelles coupures dans les zones de protection naturelle et agricole. La Région préfère quant à elle apporter une réponse proportionnée aux besoins du secteur grâce à un BHNS, qui pourrait évoluer vers un tramway desservant Saint-Quentin, Massy, Orly et Versailles.
- En termes de financement, 9,9 Mds€ ont été dédiés au Plan de mobilisation d'ici à 2020, notamment en faveur de la modernisation des RER C et D et du prolongement d'Eole. De 2020 à 2025, l'État et la Région ont dégagé une provision non affectée de 2 Mds€ supplémentaires. Plus de 9 Mds€ seront apportés par des dotations budgétaires (dont 5 Mds€ par la Région, 2,65 Mds€ par l'Etat, le solde étant financé par les collectivités et RFF). Les infrastructures du Grand Paris Express seront financées par des recettes fiscales dédiées atteignant 5,53 Mds€, par des revenus liés au foncier et aux activités commerciales, par la dotation en capital de 4 Mds€ de l'Etat, ainsi que par une dotation de la Région et des départements correspondant aux sommes antérieurement prévues pour le prolongement de la ligne 14 et pour Arc Express ; enfin par le recours à l'emprunt. L'accord garantit que les charges d'intérêt ne pèseront pas sur le budget du STIF, et prévoit le plafonnement de la redevance. La hausse des coûts d'exploitation annuels du STIF a été évaluée à environ 1 milliard d'euros. Il y sera fait face grâce aux préconisations non encore appliquées du rapport Carrez et du rapport de la Cour des Comptes, et grâce aux efforts exigibles des entreprises. L'État et la Région ont convenu de se réunir à nouveau avant le 31 décembre 2013. Avant cette date, le gouvernement remettra au Parlement un rapport spécifiant les moyens à adopter pour développer le réseau Grand Paris Express, évaluant aussi l'application du Plan de mobilisation et le respect des engagements de financement de l'accord. Il est notamment envisagé d'élargir le bénéfice de la modulation d'affectation de la TIPP en faveur de la Région, que la SGP effectue des avances remboursables au financement du Plan de mobilisation, et d'élargir la zone 1 du versement transport aux communes les mieux desservies de la petite couronne. Le rapport évaluera la mise en œuvre des recommandations du rapport Carrez.
- Le protocole stipule qu'un décret sera adopté afin que le STIF soit consulté avant définition des contraintes d'exploitation incluses dans les spécifications fonctionnelles et relatives au

matériel roulant et qu'il soit associé aux procédures d'appel d'offres sur ces matériels, afin d'expertiser les coûts de son remboursement et ceux de l'exploitation du futur système de transport.

- L'État et la Région s'engagent enfin à définir, au 1^{er} semestre 2011, les moyens du partage de la maîtrise d'ouvrage des projets, conformément aux contributions respectives et dans un souci d'efficacité. L'accord prévoit que l'État légifère afin de sortir le SDRIF de l'impasse. La SGP installera sans délai le comité stratégique prévu par la loi du 3 juin 2010, qui sera saisi avant toute décision durant la réalisation du réseau. L'exécution de l'accord sera suivie par les institutions du comité de pilotage qui l'a négocié.

En conclusion, ce protocole pose donc les bases d'une amélioration remarquable des conditions de transports et de vie en Ile-de-France. La dynamique est en marche. Reste à souhaiter que se développent le long de ces réseaux, conformément aux projections et souhaits de tous, en partenariat avec les élus locaux, et notamment via les CDT (dont 17 sont déjà à l'œuvre, qui devraient aboutir d'ici 2012), ces pôles urbains où il fait bon vivre et autres zones d'excellence et d'innovation, qui renforceront l'attractivité internationale de la Région et le rayonnement de tout le Pays.

Débat avec la salle

À ce stade de la réunion, **François Leblond** fait remarquer que les débats sont, ce soir, articulés d'une manière un peu particulière, les représentants des deux CPDP, des deux maîtres d'ouvrage et autres institutionnels ayant été invités prioritairement à livrer leurs premières conclusions, avant que la parole ne soit donnée à l'assistance ; un parti-pris dont certains intervenants se sont plaints, précisément au nom du « débat citoyen ».

Un intervenant s'étonne notamment d'emblée qu'un accord intervienne entre l'État et la Région alors que les débats ne sont pas réellement achevés. Cet accord devrait être soumis au débat public ! Maintes autres interventions traduiront ensuite ce même désir que la consultation citoyenne se poursuive, au-delà d'un protocole qui « ne doit pas mettre un terme aux échanges » – sinon l'exercice de démocratie participative demeure incomplet –, mais bien davantage « ouvrir une nouvelle séquence dans ce grand débat », offrant de meilleures conditions de confrontation de deux projets dont on ne peut nier qu'ils ont des philosophies sous-jacentes différentes, et cependant non contradictoires. En bref, « la messe n'est pas dite ». Et pour une vision toujours plus solidaire du projet, il va falloir à présent s'atteler à la réalisation concrète de ces ambitions, selon une logique de « travail militant » qui associe encore la population aux décisions.

François Leblond livre alors deux premières questions écrites :

- la première concerne des enjeux de financement et plus précisément La Défense : « ne faudrait-il pas être plus drastique en termes de taxation des bureaux sur ce secteur, au lieu de continuer d'encourager le traditionnel clivage « bureaux à l'Ouest / logements à l'Est » en Ile-de-France ?

Daniel Canepa salue le bon sens de cette réflexion, confirmant qu'un tel équilibre habitat / emploi est important. Une convention existe à ce propos qui fait actuellement l'objet de négociations. Un CDT sur ce secteur abordera également le sujet, qui confèrera des obligations aux contractants en la matière.

- le second témoignage déplore le fait que le projet Grand Paris Express réponde insuffisamment au principe de desserte fine des territoires, notamment dans le nord des Hauts-de-Seine, à Colombes.

Jean-Paul Huchon réaffirme le fait que ledit principe est défendu prioritairement par le STIF, ajoutant que le nombre des gares n'est pas encore entériné.

L'intervention de **Jean-Vincent Placé**, vice-président du conseil régional d'Ile-de-France, vient alors rompre volontairement le « concert d'unanimité » entendu depuis le début de la réunion. En effet, si le débat public a apporté beaucoup et conduit à la convergence, il faut se rappeler que les deux projets sont porteurs de philosophies différentes : desserte fine des territoires privilégiée par Arc Express vs vitesse et attractivité économique mises en avant par le Grand Paris. Au final, il retient que c'est le projet gouvernemental porté par Christian Blanc qui va s'appliquer, sous les auspices de la SGP qui sera responsable de l'essentiel des financements. Ceci l'inquiète, car si les ressources annoncées ne se vérifiaient pas ou venaient à manquer, quels axes seraient alors considérés comme prioritaires ? En d'autres termes, Jean-Vincent Placé craint fort que la réalisation de ce métro automatique ne se fasse au détriment du Plan de mobilisation et des urgences franciliennes. Il met ici en cause tant la logique de financement que de phasage du projet, et souhaiterait que l'on ne se gargarise pas d'un moment historique et autre expression d'autosatisfaction, alors que l'État n'a pas fait son travail depuis 30 ans dans ce domaine des transports (il faut donc relativiser l'effort financier consenti à l'aune de cette échelle-temps) : mettons-nous simplement à la tâche, modestement !

➤ **Orly, Massy, Saclay, Saint-Quentin-en-Yvelines, Versailles sur la sellette**

De nombreuses interventions ont eu trait au secteur suscité, encore très controversé

Pierre Simon, président de la CCIP, s'est d'abord réjoui du rapprochement opéré entre l'Etat et la Région, qu'il félicite pour leur pragmatisme. Un tel réseau de transport est un vecteur d'attractivité majeur pour la métropole ; reste à souhaiter que cela se concrétise rapidement : la crédibilité du projet sera liée aussi aux délais de réalisation. Quant au plateau de Saclay, source d'emplois et d'un développement économique considérable dans le futur, il souhaite vivement que la solution d'un mode de transport lourd soit retenue. Il note en outre que le législateur a d'ores et déjà demandé un effort financier considérable aux entreprises qui doivent aussi être récompensées.

Jean-Michel FOURGOUS, député-maire de Saint-Quentin-en-Yvelines, plaide par la même occasion le cas de sa communauté d'agglomération où riverains et entreprises – premières unités de solidarité en France, puisqu'elles reversent 50 % de leurs chiffres d'affaires TTC à l'Etat – demandent une gare supplémentaire. Pour mémoire, le secteur compte quelque 150 000 habitants et 100 000 emplois, souvent de haute technologie. **Yves Fouchet**, président de la CCI Versailles Val-d'Oise, rejoint ces préoccupations, indiquant que l'on ne peut en permanence ponctionner les entreprises, mais trouvant surtout inacceptable que la zone allant de Saint-Quentin à Saclay – où l'on trouve de grands noms comme Renault, Thalès, mais aussi un IRT, un IED – ne soit pas dotée d'une desserte adaptée à ses perspectives de croissance ! **Florence Castel** confirme le vif souhait de la SGP d'équiper ce territoire d'un moyen de transport puissant. **Marc Véron** ajoute qu'il faut bel et bien considérer la zone dans son entièreté et évaluer justement son potentiel de développement pour ne pas risquer de faire un choix pénalisant pour l'avenir. **Au nom du STIF, Jean-Paul Huchon** confirme quant à lui qu'un métro serait trop coûteux et n'offrirait pas, ici, d'efficacité immédiate. Il préfère une solution tramway, tram-train ou autre transport en site propre.

➤ **Ultimes demandes quant aux tracés et choix d'implantation des gares**

Si les intervenants saluent majoritairement le consensus qui s'exprime par ce protocole, certains profitent de ce dernier débat pour formuler d'ultimes demandes quant aux choix des tracés et gares :

- nous venons de citer la demande forte d'une nouvelle gare à Saint-Quentin-en-Yvelines !
- L'association « vivre et travailler à Colombes » regrette que la solution d'une gare à Colombes-Nord n'ait pas été retenue et a d'ores et déjà recueilli 1 000 signatures pour plaider cette cause. **Didier Bense**, membre du directoire de la SGP, rappelle que la SGP a pris soin de ne pas se superposer, dans ce secteur, au prolongement du tramway T1. La demande d'interconnexion à la ligne Transilien J a en tout cas été enregistrée.
- Un habitant d'Issy-les-Moulineaux regrette que l'on ne retienne pas l'idée de prolongement de la ligne 12 jusqu'à la place Léon Blum, en connexion avec le RER C. **Jean-Paul Huchon** note que la liaison évoquée ne fait pas partie du Plan de mobilisation, mais de la phase 2 du SDRIF.
- À propos de la desserte à l'Est et en réponse à un représentant de l'association « Gournay environnement », **les MO** confirment que tandis que le tracé Grand Est qui relie Bry-Villiers-Champigny à Chelles puis Clichy-Montfermeil n'est ni optionnel, ni remis en cause, les conseils généraux de la Seine-Saint-Denis et de la Seine-et-Marne se sont par ailleurs mis d'accord sur un « tracé commun » en proche couronne, proposition qui a été remise au ministre pour étude au sein du protocole. La demande d'un arrêt à Val-de-Fontenay – en connexion avec le RER A –, réitérée ce soir, a notamment été entendue. S'agissant de la desserte des parcs d'attractions, première destination touristique en Europe, **Daniel Canepa** indique qu'une convention a récemment été signée visant à s'assurer que le niveau de trafic est bien appréhendé et la solution *ad hoc* mise à l'œuvre.
- Un intervenant déplore enfin que le secteur de Brie-Comte-Robert et Provins soit complètement oublié : **le STIF** rappelle alors qu'il a financé 24 bus à Provins, dont les élus se disent très satisfaits. Une solution identique a d'ailleurs été mise en place à La-Ferté-Milon.

➤ **Modernisation de l'existant !**

*Systématiquement évoqué lors des réunions publiques, le besoin de rénovation des installations existantes a été, ce soir encore, mis en avant, en particulier s'agissant du RER B. **Daniel Canepa** réaffirme le fait que, par ce protocole d'accord, sont traités à la fois la rénovation des réseaux actuels ET le projet Grand Paris Express : ces deux volets ne sont pas exclusifs l'un de l'autre. **Le STIF** indique pour sa part avoir engagé un schéma directeur spécifique pour le RER B, un plan d'urgence prévoyant 250 M€ pour la rénovation des infrastructures, des matériels roulants, mais aussi un travail approfondi sur la logique de desserte visant à créer une voie dédiée pour cette ligne. Le conseil du STIF a d'ailleurs procédé à une audition le 8 novembre dernier concernant la partie sud de la ligne, opérée par la RATP ; le but étant de mettre en place un système d'interopérabilité entre la SNCF et la RATP, pour plus d'efficacité. À terme, c'est le doublement du tunnel entre Châtelet et Gare du Nord qui est visé.*

➤ **Sur la notion de gouvernance**

Plusieurs intervenants, tout en prenant acte de l'accord signé entre l'État et la Région, se soucient à présent des enjeux de gouvernance dans la perspective de mise en œuvre du Grand Paris Express. Quelle est, en effet, l'utilité réelle de la SGP par rapport à l'autorité régulatrice qu'est déjà le STIF ? Comment vont s'articuler les responsabilités ?

Marc Véron précise qu'il n'y a pas d'empilement des autorités. La loi du 3 juin 2010 confie à la SGP des compétences spécifiques, indépendantes de celles dont est investi le STIF depuis l'ordonnance du 7 janvier 1959. Le but de l'intervention de l'État est ici « d'ajouter les forces et moyens utiles » pour que les chantiers en question avancent. La Région était en effet confrontée à un problème de volumétrie ne lui permettant pas de gérer à la fois la nécessaire réhabilitation des réseaux existants et de nouvelles réalisations pour le futur. **Jean-Paul Huchon** confirme que ce niveau d'engagement de l'État en matière de transports publics est inédit et précieux. La Région ne peut effectivement réaliser, seule, le Plan de mobilisation. Aussi le STIF se réjouit-il de saisir aujourd'hui l'opportunité unique d'un contexte de volonté politique partagée qui va permettre d'agir vite, pour le bénéfice de tous.

➤ **Divers**

- *Quid de CDG Express ?* **Daniel Canepa** précise que ce projet de liaison rapide entre CDG et la gare de l'Est est toujours d'actualité. Il ne fait pas partie du protocole d'accord Etat-Région, car il est basé sur une logique de financement différente – les discussions se poursuivent sur les termes du contrat de Partenariat Public-Privé (PPP) à conclure –, avec des acteurs qui ne sont ni le STIF, ni la SGP.
- *La spéculation foncière induite par le projet. Un intervenant constate à regret l'abandon du projet de taxation des bénéficiaires spéculatifs, puis s'inquiète de la spéculation foncière qui accompagnera inévitablement la réalisation du métro et des expulsions consécutives.* **Daniel Canepa** répond que les établissements publics fonciers ont déjà procédé à des acquisitions importantes dans les secteurs concernés et se veut globalement rassurant sur la notion de « maîtrise foncière » autour dudit projet.
- *Tarification : un habitant de Cachan demande une remise à plat des tarifs, et que les usagers de territoires à cheval sur trois zones ne soient notamment pas pénalisés !*

François Leblond conclut en déclarant que tous les témoignages et demandes ont été entendus et dûment consignés durant les mois passés. Les deux CPDP vont à présent rédiger leurs rapports respectifs ; leur mission n'est pas terminée. Puis la CNDP en fera elle-même la synthèse. C'est sur cette base que les arbitrages finaux pourront être pris et argumentés par les MO.

Il remercie tous ceux qui, en direct ou à distance via internet, élus, représentants des CPDP, des MO, d'associations ou simples citoyens, ont contribué à rendre ces débats constructifs, et clôt la séance.