

**VERBATIM DE LA REUNION PUBLIQUE**

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

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

—

***2 Décembre 2010***

***Villiers-le-Bel***

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

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

- Marie-Laure JOUSSET
- Michel ROSTAGNAT
- Joëlle FODOR ESKENAZY

**MAÎTRISE D'OUVRAGE :**

**SGP (Société du Grand Paris) :**

- Didier BENSE, Membre du directoire de la Société du Grand Paris
- Patrick MAUGIRARD
- Denis MASURE

*La séance est ouverte à 20 h 10 sous la présidence de Marie-Laure JOUSSET, membre de la Commission Particulière du Débat Public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris.*

**Marie Laure JOUSSET, Membre de la Commission Particulière du Débat Public sur le réseau de transport public du Grand Paris :** nous sommes heureux de vous accueillir dans cet espace Marcel PAGNOL pour le 27<sup>e</sup> débat organisé par la Commission Particulière du Débat Public sur le réseau de transport du Grand Paris. Avant que le Maire de Villiers-le-Bel ne vous dise un mot, je voudrais vous demander de vous asseoir le plus possible non pas tout à fait en haut, mais plutôt dans les premiers rangs. Bonsoir Monsieur le Maire. Je vous passe le micro.

**Didier VAILLANT, Maire de Villiers-le-Bel, Président de la Communauté d'Agglomération Val de France :** Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, il est souvent difficile de démarrer une réunion tant que tout le monde s'installe. Je veux dire, pour lancer le débat, même si ce n'est pas encore tout à fait l'heure, que pour une fois, notre territoire est privilégié. Mais vous allez dire : mais comment je dis que notre territoire est privilégié ? En effet, il y a déjà quelques mois, nous avons eu l'occasion d'accueillir une réunion organisée par la Commission du Débat Public dans le cadre du Cray Roissy. Et aujourd'hui, nous avons la chance d'accueillir une réunion de concertation dans le cadre du débat sur le Grand Paris. Dans les mois qui viennent, des décisions importantes, voire des décisions stratégiques, seront prises pour l'organisation des transports en région Île-de-France, bien entendu, concernant le métro du Grand Paris, bien entendu pour un dossier que vous connaissez bien qui est le Barreau ferroviaire de Gonesse, mais aussi pour d'autres projets. Je pense notamment au schéma directeur de la ligne du RER D. Des projets qui sont en cours comme le métro T5 entre Saint-Denis et Sarcelle-Garges. La tangentielle Nord. Arc Express. Autant de sujets qui, je l'espère, permettront à notre territoire, qui est un territoire enclavé, de faire en sorte qu'à l'issue de ces débats, à l'issue des choix qui doivent être faits, nous puissions non seulement être écoutés comme c'est avec le cas ce soir, mais que nous soyons surtout entendus. Notre territoire a des atouts. Des projets essentiels, pour l'Est du Val d'Oise, pourraient se réaliser si nous sommes desservis par des infrastructures de transport dans notre territoire, et quand je dis notre territoire, au-delà de Villiers-le-Bel, le Val de France, Gonesse, mais aussi l'ensemble de l'Est du Val d'Oise qui représente 250 000 habitants. Je compte sur vous tous pour qu'à l'issue de ce débat, chacun, et notamment ceux qui sont de ce côté de la table, reparte convaincu que la gare d'interconnexion entre le Barreau ferroviaire de Gonesse et le métro automatique quitte le statut d'optionnelle pour devenir définitive.

Je ne doute pas que chacun, que vous soyez habitants, citoyens, Présidents d'association, chefs d'entreprise, élus, vous aurez à cœur de convaincre tout le monde. Permettez-moi, avant de rendre le micro à la Présidente de cette soirée, de saluer les parlementaires : François PUPPONI, Député-maire de Sarcelles, de saluer Monsieur le Sous-préfet de Sarcelles, de saluer Didier ARNAL, Président du conseil général, de saluer mes collègues

Maires. J'ai aperçu Michel AUMAS, Maire d'Arnouville. J'ai aperçu Maurice LEFEVRE, Maire de Garges, et puis bien entendu, vous m'excuserez de ne pas les citer, tous les élus des villes environnantes.

Merci à tous. Bonne soirée, et en tout cas merci à ceux qui ont bravé le froid et la neige. Mais je pense que l'enjeu de ce débat et les décisions qui doivent être prises méritent que malgré le froid et malgré la neige, vous soyez présents. Merci.

### *Applaudissement*

**Marie Laure JOUSSET** : je voudrais vous présenter ceux qui sont sur l'estrade, les membres de la Commission Particulière du Débat Public : Joëlle FODOR ESKENAZI ; Michel ROSTAGNAT ; et moi-même, Marie-Laure JOUSSET. Et dans la salle, Henri WATISSEE, qui est aussi un membre de la commission. Nous sommes 12 membres, et nous nous sommes réparti les tâches, puisque nous tenons 56 réunions de débat public dans la région Île-de-France en quatre mois.

Je vais vous présenter maintenant le maître d'ouvrage, qui est d'abord Didier BENSE, membre du directoire de la Société du Grand Paris. A ses côtés, Patrick MAUGIRARD qui est aussi de la Société du Grand Paris, ainsi que Denis MASURE. Je leur passe la parole. Ils vont vous présenter le projet pour lequel le débat public a lieu en ce moment. Merci. Pardon, non excusez-moi. J'ai fait une bêtise. D'abord, il faut que je vous rappelle... Excusez-moi, je suis un peu novice. Il faut que je vous donne les... d'abord, Michel ROSTAGNAT va vous donner les procédures du débat public. C'est une affaire très sérieuse. Il faut qu'il l'explique.

**Michel ROSTAGNAT, Membre de la Commission Particulière du Débat Public sur le réseau de transport public du Grand Paris** : merci Marie Laure. Nous aurions pu intervertir les rôles, mais je pense qu'effectivement, il convient... Nonobstant ce que disait tout à l'heure Monsieur le Maire qui nous dit que, effectivement, vous avez une grande pratique du débat public, une pratique récente et une pratique professionnelle qui nous a été confirmée d'ailleurs par Claude BERNET, notre collègue qui a présidé au débat public sur le Cray Roissy. Cela mérite quand même quelques petits mots d'explication pour ceux d'entre nous ici qui sont pour la première fois dans un débat public. Qu'est-ce que c'est qu'un débat public ? A quoi ça sert ? Qu'est-ce que l'on attend de cette soirée ? Quelle est un petit peu l'économie de cette soirée ? Quelles sont les règles du jeu et qu'est-ce que vous pouvez en attendre, chacun en ce qui vous concerne ?

J'ai un petit diaporama qui va circuler, qui va commencer par un tout petit peu d'histoire, parce que c'est très utile quand même de savoir d'où l'on vient avec cette procédure de débat public. Je ne remonterai pas très loin. Je remonterai à 1992, donc une vingtaine d'années en arrière, même si la palabre sous le baobab est une pratique très ancienne, et qu'en France même, nous l'avons pratiqué depuis longtemps. Nous faisons un peu remonter notre pratique du débat public telle que l'on la voit ce soir à 1992, avec un rapport qui avait été à l'époque confié à un éminent préfet, Gilbert CARRERE, sur la politique des transports,

qui consistait à poser un peu la question de savoir qu'est-ce que l'on pouvait trouver comme idée sur la politique des transports. Et Gilbert CARRERE, qui est un grand préfet, un baroudeur, était allé effectivement faire des réunions comme celle de ce soir un peu partout. Il avait pris le pouls de tout le monde, des acteurs, des usagers, des curieux, et il avait conclu qu'il était bon d'avoir des lieux dans lesquels des grandes politiques ou des grands projets ayant un impact fort sur l'environnement et sur la vie quotidienne des gens puissent trouver à s'exprimer, indépendamment des processus décisionnels classiques qui sont le fait des autorités de l'État ou des collectivités après enquête d'utilité publique en général.

Le rapport CARRERE a été un peu un déclenchement de ce que nous vivons ce soir. Au même moment, l'ONU réunissait à Rio de Janeiro, au Brésil, un grand sommet qui est très célèbre d'ailleurs, parce que ça a été le grand sommet du développement durable qui a accouché des agendas 21 et qui comme toute manifestation internationale, j'y reviendrai, a beaucoup insisté sur le fait qu'il fallait que les populations, les individus, soient partie prenante, à leur mesure bien sûr, des grandes politiques et des grands processus décisionnels.

Ça a été traduit en droit français par la loi dite Barnier du 2 février 1995, qui a créé une instance, la Commission Nationale du Débat Public, CNDP, pour être le lieu portant cette préoccupation. La CNDP a commencé à vivre comme une institution qui n'avait pas encore un statut très clair, mais qui a commencé déjà à faire des débats publics. Et puis, la Communauté Internationale a remis le couvert à deux reprises, dont une est indiquée ici - c'est la convention d'Aarhus au Danemark signée en 1998 à l'échelon européen, l'Europe élargie selon l'ONU - où la France s'est engagée à ce que le grand public puisse être partie prenante du débat sur les grands projets d'aménagement ayant un impact sur leur environnement ou leur cadre de vie, avant même que les projets soient complètement bouclés. Et c'est un engagement qui a été pris devant la Communauté internationale, ce qui fait que ce soir, nous travaillons précisément sous le regard vigilant de la communauté internationale.

Une troisième convention a été celle de Johannesburg en 2002. C'était l'ONU qui s'est réunie, et je pense que les plus jeunes d'entre vous s'en souviennent mieux que de Rio peut-être. Mais là aussi, l'ONU a insisté. Toutes les parties prenantes, France en tête, ont fait valoir effectivement tout ce qu'elles faisaient, tout ce qu'elles avaient à faire pour mieux impliquer l'ensemble des citoyens dans l'aménagement de leur cadre de vie quotidien et à venir.

En 2002, au niveau français, nous avons passé un cliquet de plus. C'est-à-dire que la CNDP est devenue ce que l'on appelle, dans le jargon du Conseil d'État, une autorité administrative indépendante. C'est-à-dire un organisme qui ne répond pas, qui n'a pas à prendre ses ordres nulle part, ni au gouvernement, ni ailleurs, et simplement qui reçoit son budget du vote du parlement, mais à part ça, qui est entièrement autonome, et qui a un pouvoir d'autosaisine. C'est-à-dire que quand elle voit un gros projet, public ou privé, elle peut décider de s'en

saisir et d'organiser aux frais du maître d'ouvrage un débat public avec les intéressés.

C'est ce qui a été décidé dans la loi dite Démocratie de proximité du 27 février 2002. Tout ça pour vous dire que progressivement, nous sommes allés vers l'étoffement du corpus juridique, qui a donné notre Commission Nationale du Débat Public, et la petite Commission Particulière Grand Paris à laquelle nous appartenons. Voilà pour ce flash historique.

Maintenant, ce qu'il faut que je vous dise, c'est un petit peu comment nous souhaitons travailler, ce soir et en général. La Commission Nationale du Débat Public et les débats publics fonctionnent selon 5 principes que je vais un petit peu expliquer ici.

La neutralité, ça veut dire nous n'avons pas, nous trois ici, à prendre partie pour ou contre le projet qui est soumis au débat aujourd'hui. Nous n'allons pas vous dire : ce projet est génial ou ce projet est nul, même si nous pourrions le dire avec plus de forme. Nous sommes là uniquement pour faire en sorte que vous puissiez poser des questions auxquelles le maître d'ouvrage s'emploiera à répondre, et repartir de cette séance plus nourris, plus conscients, et plus au fait du sujet, et plus à même de former votre propre jugement.

L'indépendance, nous ne dépendons en l'occurrence de personne, si ce n'est du Président de notre Commission, François LEBLOND. Nous sommes entrés en phase un peu d'écoute, d'immersion dans la grande région parisienne, et nous écoutons comme ce soir ce qui nous est dit, et nous en ferons rapport après la clôture du débat, c'est-à-dire pendant les mois de février et mars, de façon à ce qu'à fin mars, la Commission Nationale du Débat Public puisse, sous notre proposition, rendre ce qu'elle appelle un bilan, c'est-à-dire un document qui expliquera ce qui s'est dit, et ce qui s'est dit de marquant pendant ces 4 mois de débat public.

L'équivalence, ça veut dire que l'on fonctionne un petit peu ce soir selon le principe : un homme-une voix. Ça veut dire que chacun, du premier au dernier rang, a le droit de s'exprimer, s'il le souhaite bien évidemment, soit par une prise de parole - il se signale aux hôtes, nous la voyons et nous lui donnons la parole - soit aussi par les autres moyens qui vous sont donnés, c'est-à-dire les petites feuilles que les hôtes que vous ont donné à l'entrée, qui vous permettent de, si vous n'avez pas envie d'intervenir oralement, de laisser un petit mot, auquel nous nous emploierons à donner lecture si nous avons un petit le temps. Enfin, je pense que ce soir, nous aurons le temps effectivement de passer toutes les questions. Soit encore par d'autres moyens, puisque depuis le 1<sup>er</sup> septembre, la Commission a ouvert un site Internet, sur lequel vous pouvez aller surfer quand vous avez un moment, et sur lequel vous pouvez intervenir à votre convenance.

Il est bien clair que là, nous sommes dans un principe de débat, c'est-à-dire que l'on n'est pas dans une instance délibérative. Nous ne faisons pas le travail des collectivités locales. Nous ne faisons pas le travail de la Société du Grand Paris. Nous sommes là un petit peu pour faire émerger vos questions, pour les collationner. Et ça aidera, le moment venu bien sûr, les assemblées délibératives, et la Société du Grand Paris pour ce qui la concerne, qui

aura à former son propre jugement, à prendre les décisions qui s'imposent.

La transparence, c'est que l'on se dit tout, bien entendu si vous posez des questions. Si vous ne posez pas de question, il n'y aura pas de réponse. Mais il n'y a pas de mauvaise question. Même des questions, qui sont un petit peu hors sujet, qui pourraient paraître hors sujet, auront des réponses. Peut-être que l'on vous répondra, c'est la Société du Grand Paris qui vous répondra, qu'elle n'a pas compétence, que ce n'est pas son dossier, qu'elle ne sait pas répondre. Ou bien que vous posez une question qui mérite examen, auquel cas la question sera notée, et réponse y sera apportée dans les jours qui viennent sur le site de notre Commission. Mais en tout cas, il n'y a pas de mauvaise question. N'hésitez pas.

Enfin, l'argumentation, c'est que l'on ne veut pas que... Nous souhaitons évidemment que les réunions soient courtoises, et que l'on s'écoute. C'est très important. Il faut que les questions soient bien claires, et les interventions pas trop longues. Nous donnons un temps objectif de 3 minutes. Nous souhaitons que les interventions ne soient pas beaucoup plus longues si possible. Peut-être que nous rappellerons à l'ordre ceux qui auraient tendance à s'épancher trop. Mais en général, ça se passe bien. Et nous souhaitons effectivement qu'il y ait un vrai échange, et non pas des invectives, ou tout ce que l'on voudra.

Voilà un petit peu selon quelles règles nous fonctionnons. Je vais maintenant passer à la diapo suivante qui vous expliquera où nous en sommes en termes de bouillonnement du débat. Aujourd'hui, depuis 2 mois que le débat est lancé, nous sommes à la mi-temps. Vous voyez les chiffres : 90 000 visites sur le site ; près de 500 questions reçues, dont les trois quarts ont fait l'objet de réponses publiées sur le site Internet. Les autres sont sous presse dans les cartons de la société du Grand Paris. Des avis émis par le public. Il y a 7 avis loi du 3 juin. La loi du 3 juin a reconnu à la région Île-de-France, au Conseil régional d'Île-de-France, aux Conseils généraux de la région Île-de-France, à toutes les mairies et intercommunalités de la région Île-de-France, aux associations de maires et à l'atelier internationale du Grand Paris, qui représentent les architectes, qui font beaucoup parler d'eux en ce moment, la possibilité de rendre un avis qui est un acte juridique, reconnu par la loi, sous réserve, je me permets de le rappeler à Messieurs et Mesdames les Maires, aux Présidents d'assemblée délibérante, qu'il soit rendu avant le 31 décembre. Nous espérons que vous partirez en vacances de Noël après l'avoir rendu. Effectivement, c'est un acte plus fort qui est l'acte des collectivités.

Et puis nous avons des cahiers d'acteur. Vous en avez 68 publiés sur le site, dont une bonne soixantaine a été en devanture ici. Des prises de parole sous forme d'un quatre pages en couleur, de personnes morales qui ont des choses à dire particulières. Ça peut être une communauté d'agglomération, ça peut être un grand groupe privé, un syndicat ouvrier, des gens qui ont des choses à dire sur ce projet de transport. Et vous avez ici la référence du site Internet de la Commission, sur lequel vous pourrez surfer à votre convenance, poser des questions, lire ce qui s'est raconté, et prendre connaissance du dossier.

Quelques mots pour terminer et quelques diapos pour dire où nous allons aller

prochainement, parce que certains d'entre vous pourraient avoir envie de s'y rendre. Bien sûr, les débats sont publics. Mardi, nous sommes à Sannois, à l'invitation de Monsieur PATERNOTTE son Député-maire. Le 9 décembre à Gonesse, ce n'est pas loin. Ensuite Aulnay, Issy les Moulineaux, Gif sur Yvette, Plateau de Saclay. C'est un peu plus loin. Mais vous pouvez y venir si le cœur vous en dit. Et il y en a d'autres encore effectivement, mais nous allons y venir je crois, parce que ce sont des réunions, si je ne dis pas de bêtise, qui sont réputées, des réunions communes avec Arc Express, qui de fait font l'objet d'une diapo suivante.

Demain, nous avons une réunion dite thématique, où nous allons essayer de creuser un peu la question de l'environnement et de la qualité de vie à Marne la Vallée, à la Cité Descartes. Et le 5 janvier, ce sera notamment très attendu sur le financement du réseau de transport, puisque le parlement aura entre-temps voté la loi de finances, et il y a des décisions très attendues sur le financement du projet. Cette réunion se tiendra à Paris.

Enfin, des réunions communes avec Arc Express qui est le projet porté par le STIF et par le Conseil régional d'Île-de-France, qui fait un tour de Paris à l'extérieur du périmètre. La semaine prochaine Villejuif, ensuite Gennevilliers, Saint-Cloud, Orly, Rosny sous Bois et Paris. Et j'ai dû oublier, vous disiez, la réunion d'Issy-les-Moulineaux. Elle n'est pas dans ma diapo, mais...

**Marie Laure JOUSSET** : non. Issy-les-Moulineaux était cité. Mais ça ne concerne pas le Nord. Elle était sur la diapo précédente.

**Michel ROSTAGNAT** : Voilà, et Saclay sur la diapo. Mais nous avons quand même plus d'une cinquantaine de réunions, 14 décembre pour Issy-les-Moulineaux, plus d'une cinquantaine de réunions à travers l'Île-de-France. Nous sommes ce soir à la 27<sup>e</sup>. Si vous voulez, pour terminer, nous sommes en formation relativement familiale. Je pense que l'on pourra bien se parler, bien s'écouter, j'espère aussi. 3 minutes par personne. Les hôtessees sont distribuées un petit peu équitablement dans les travées. N'hésitez pas à vous signaler, et puis nous essaierons de faire un peu tourner le micro et de faire en sorte que bien sûr, Monsieur BENSE et son équipe puissent vous apporter des réponses argumentées et convaincantes. Voilà Marie Laure.

**Marie Laure JOUSSET** : et maintenant, je pense qu'il est temps que le projet soit exposé par Monsieur BENSE et par son équipe, le projet Grand Paris.

**Denis MASURE, Membre de la Société du Grand Paris** : bonsoir, je vous remercie Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, je vais maintenant vous présenter le projet du métro Grand Paris. Nous vous remercions pour votre présence ici ce soir. Nous rappelons dans un premier temps les deux objectifs que poursuit la Société du Grand Paris ce soir. Dans un premier temps, vous expliquer le projet et répondre à vos différentes interrogations. Et deuxième objectif, bien entendu, recueillir vos observations et vos propositions. Mais avant de vous présenter le projet plus en détail, je vous propose de visionner un court film qui présente le contexte général du projet de métro du Grand Paris et son ambition.

*Projection d'un film*

Voilà. Maintenant que ce cadre général est posé, nous allons vous faire une présentation plus en détail du projet de métro Grand Paris et de ses bénéfices avant, puisque nous sommes à une réunion de proximité, bien entendu de détailler la mise en œuvre du projet de métro Grand Paris, ses bénéfices pour le Villiers-le-Bel et le périmètre élargi autour de Villiers-le-Bel, avant de décrire rapidement sa mise en œuvre. Le projet de métro Grand Paris est parti d'un diagnostic qui est partagé par tous, à savoir l'organisation actuelle des transports en Île-de-France et le constat que dès lors que l'on franchit le périphérique, l'offre de transport en commun de banlieue à banlieue est extrêmement limitée. Nous rappelons les principaux chiffres : 64 % des déplacements internes à Paris se font en transport en commun. Dès lors que l'on franchit le périphérique, seuls 23 % des déplacements se font en transport en commun. Ce chiffre chute à 10 % pour les déplacements internes à la grande couronne.

Ceci est lié à une offre insuffisante de transport en commun. Et dès lors, comment s'étonner que 80 % des déplacements de banlieue à banlieue se font en véhicule particulier. Dès lors, le projet de métro Grand Paris répond à cette question posée, à savoir l'insuffisance des infrastructures de banlieue à banlieue. Le projet de métro Grand Paris vise à relier entre eux 9 pôles à développement économique mais également les zones de population et d'emploi. C'est un réseau en rocade constitué de 3 lignes, ligne verte, ligne rouge, ligne bleue, que je vous détaillerai juste après, et qui constitue un réseau de 155 kilomètres de lignes nouvelles. L'ensemble du territoire sera maillé par 40 nouvelles gares, et le trafic attendu sur ce réseau sera de 2 000 000 de voyageurs par jour à la mise en service, et à terme 3 000 000 de voyageurs. Enfin, la vitesse commerciale, vitesse moyenne de ce réseau, sera importante, très importante, de l'ordre de 65 km/h.

Je vais maintenant vous décrire chacune des trois lignes qui composent ce réseau, à commencer par la ligne rouge qui est une ligne qui fait 60 kilomètres, qui relie La Défense au Bourget, en rocade autour de Paris, en passant par le Sud et l'est de l'Île-de-France. Elle sera dotée de 23 gares, et accueillera 800 000 à 1 100 000 de voyageurs par jour. Elle reliera l'ensemble des infrastructures de transport existantes, lignes de métro, lignes de tramway, RER et Transiliens, comme vous pouvez le voir sur l'animation sur l'écran. En particulier, au sud de Paris, elle sera relativement proche dans la banlieue au niveau des Hauts-de-Seine. Puis au niveau du Val de Marne, elle reprendra les propositions de l'association Orbival entre Bagneux et Champigny. Enfin, dans sa section est, elle s'écartera de Paris et desservira des zones aujourd'hui très mal desservies et enclavées de l'est de la Seine Saint-Denis, comme à Clichy-Montfermeil et Aulnay, entre autres.

La seconde ligne du réseau de métro Grand Paris est la ligne verte. Cette ligne verte relie entre eux les deux aéroports de Roissy Charles-de-Gaulle et Orly en passant en rocade autour de Paris via La Défense et Versailles. C'est une ligne qui fait 75 kilomètres de long, et elle sera équipée de 16 gares, et accueillera 400 à 500 000 voyageurs par jour. Cette ligne

permettra une desserte fiable et robuste des aéroports. Nous rappelons que l'aéroport Charles-de-Gaulle est le deuxième aéroport européen en termes de trafic. Et comme vous pouvez le voir, elle sera maillée elle aussi à l'ensemble du réseau existant, mais également en développement et en projet. Mais il est important de remarquer que cette ligne verte propose plusieurs variantes ou options quand nous la défilons de Roissy vers Orly. Tout d'abord, la gare de Villepinte avec deux options qui ont déjà été débattues notamment à la réunion dédiée à Roissy-Villepinte. La station, la gare optionnelle de Gonesse, dont le Maire avait déjà parlé ce soir, et qui fera vraisemblablement l'objet d'un débat ce soir. Une option au niveau du port de Gennevilliers, et enfin deux variantes au niveau de la desserte de Versailles et au niveau du plateau de Saclay, où un faisceau de tracés possibles s'adaptera au projet d'aménagement du plateau de Saclay.

La dernière ligne du réseau est la ligne bleue. Cette ligne passe par le centre de Paris, et est en fait le prolongement au Nord et au sud de la ligne 14 jusqu'aux aéroports. Cette ligne, elle aussi, sera maillée sur l'ensemble des lignes de transport en commun existantes et en projet. Elle fera 50 kilomètres, et accueillera 1 000 000 de voyageurs par jour grâce à ses 22 gares.

Nous allons maintenant décrire les caractéristiques principales des rames de métro qui circuleront sur l'infrastructure construite. Comme je vous l'ai dit, ces rames seront rapides. Elles circuleront à 65 km/h de moyenne. C'est une vitesse considérable qui est trois fois supérieure aux vitesses constatées sur les lignes de tramway, et deux fois supérieures aux lignes de métro parisiennes, qui circulent à peu près à 30-35 km/h. Mais c'est aussi une vitesse supérieure à celle moyenne des réseaux de RER existants. L'ensemble des lignes sera automatique, ce qui permettra d'une part un rapprochement des rames entre elles, avec une très haute fréquence de jusqu'à 85 secondes entre deux passages consécutifs des rames de métro, donc un très fort débit.

Mais les automatismes permettent aussi une très grande flexibilité de l'offre, et en fonction des heures de la journée, et des opportunités par exemple dans l'année, l'offre sera modulée de 10 000 à 40 000 places offertes par sens et par heure. Ces rames répondront à tous les critères d'accessibilité, notamment pour les personnes à mobilité réduite. Elles permettront à l'intérieur un grand confort de circulation avec l'intercirculation entre les voitures, comme vous pouvez le voir aujourd'hui sur la ligne 1 ou la ligne 14 du métro parisien. Enfin, les quais des gares seront équipés de façades de quai qui permettent d'une part une mise en sécurité des voyageurs sur les quais, mais aussi permettent une meilleure régulation de la ligne, car la fermeture des portes permet une meilleure fiabilité dans l'intervalle entre les métros.

Puisque nous parlons des gares, nous allons maintenant détailler l'ambition recherchée par le projet de métro Grand Paris au niveau des gares. Vous voyez ici une illustration produite par les cabinets d'architectes au niveau de ce que pourrait être la gare intermodale du Triangle de Gonesse. Nous y reviendrons plus tard. L'ambition recherchée est que les gares soient à l'interface entre l'urbain, l'intermodalité du transport et les services. En ce qui

concerne le transport bien évidemment, les gares devront permettre des correspondances facilitées entre les réseaux de transport en commun - métro, tramway, RER, gares routières de bus - mais aussi entre les modes de rabattement, c'est-à-dire d'accès à la gare en mode doux, c'est-à-dire piétons et vélos. Et enfin, elles devront permettre le report modal, c'est-à-dire la valorisation des transports en commun, et laisser les véhicules particuliers dans des parcs relais qui devront faire l'objet d'une attention particulière pour favoriser l'usage du transport collectif.

Mais ces gares seront aussi l'occasion de remodeler les villes autour, grâce à une nouvelle dynamique urbaine, et aussi grâce aux services qui seront offerts aux voyageurs à l'intérieur de ces gares. Ces services partent tout simplement des services type commerces, alimentation, presse. Mais l'ambition est bien sûr de faire des services qui accompagnent le voyageur dans son parcours quotidien, mais qui sont aussi au service des habitants de la ville. Nous pensons à des services administratifs ou des services à la personne.

Je vais maintenant vous décrire dans une deuxième partie les bénéfices du projet. Ils sont principalement au nombre de trois grandes thématiques. Bien entendu dans un premier temps, les bénéfices en termes de transport, avant de vous développer les bénéfices en termes de développement social et économique et de développement durable.

Dans un premier temps, les bénéfices en termes de transport : le métro Grand Paris, qui est organisé en rocade, améliorera les transports et les déplacements pour les déplacements de banlieue à banlieue. Aujourd'hui, nous pouvons rappeler un chiffre : c'est que dans les 25 dernières années, les déplacements de banlieue à banlieue ont augmenté de 50 %. Or, les investissements en infrastructures n'ont pas suivi. Le projet du métro Grand Paris répond donc aux besoins d'aujourd'hui. Nous allons citer deux exemples de temps de parcours que proposera l'infrastructure construite : par exemple entre Roissy et La Défense, au lieu de 52 minutes aujourd'hui, le métro Grand Paris proposera un parcours en 29 minutes, soit un gain de 23 minutes. Un second exemple : entre la gare du Bourget et la gare de Chelles en Seine et Marne, il faut aujourd'hui plus d'une heure, et seul un quart d'heure, grâce à la liaison en rocade, sera nécessaire pour faire cette liaison.

Ainsi, le métro Grand Paris apportera un ballon d'oxygène à l'ensemble des infrastructures de transport en commun qui sont au centre de Paris, car il permettra d'éviter de passer par le centre de Paris, et il permettra ainsi une « désaturation » du réseau existant. Cette « désaturation » sera de l'ordre de 10 à 15 %. C'est un soulagement important pour les lignes centrales. Et en particulier au niveau de la ligne 13, 25 % de fréquentation en moins. Et également au niveau du RER B, les prévisions de trafic prévoient 30 % d'utilisateurs en moins grâce au réseau de métro Grand Paris.

Enfin, nous rappelons l'importance du maillage de l'infrastructure, puisque 85 % des 40 gares proposées seront en correspondance avec l'ensemble des autres modes, ce qui permettra un fort maillage, mais également l'ouverture sur l'ensemble du territoire national grâce aux 8 gares TGV, et aux 3 aéroports.

Le deuxième grand bénéfice du projet est évidemment le bénéfice sur l'attractivité économique et le développement de la région Île-de-France. Lors des diagnostics qui ont été faits il y a quelques années, 8 grands pôles de développement ont été identifiés et connectés entre eux. Ces pôles permettront la libération de la croissance et l'attractivité du territoire. Ainsi, notre projet a pour objectif de stimuler la croissance sur les territoires de développement. Mais il a également pour objectif d'améliorer la qualité de vie des habitants. Ainsi, il créera les conditions d'une meilleure accessibilité aux centres de recherche, aux universités, aux entreprises, et aux centres de formation. Les gares seront un atout pour l'implantation des entreprises industrielles ou tertiaires en capacité de proposer des emplois à la population active résidente. Elles seront aussi un atout pour fidéliser la population résidente, et permettre la valorisation de l'habitat en favorisant la rénovation urbaine. Nous y reviendrons plus tard. Cette politique d'aménagement prendra consistance au niveau des gares par la signature de contrats de développement territorial entre les services de l'État et les collectivités territoriales.

Le dernier point en termes de bénéfice du projet est bien entendu le développement durable. Nous ne reviendrons pas sur les effets bénéfiques sur l'environnement notamment liés à l'abandon de la voiture particulière au profit des transports en commun, et les bénéfices qui y sont liés. Mais nous souhaitons ce soir insister sur l'importance de l'évaluation stratégique environnementale qui a été menée par la Société du Grand Paris. Cette évaluation stratégique environnementale est une première pour un projet de cette nature. Elle a permis le plus en amont possible la prise en compte des enjeux environnementaux par l'élaboration d'un état initial concernant l'ensemble des items que vous pouvez voir en bas de l'écran - les éléments sur le bruit, les sols, les paysages, la pollution, l'hydrologie - afin d'avoir une connaissance exhaustive de l'ensemble de l'état initial de l'environnement, et de permettre une modélisation favorisant la meilleure implantation possible du métro.

Enfin, cette évaluation stratégique permettra un suivi pendant le chantier des conséquences du projet sur l'environnement.

En résumé de cette seconde partie, le projet de métro Grand Paris résout des paradoxes, puisqu'il répond à la fois aux attentes d'aujourd'hui, puisqu'il dessert des zones à forte population. Mais il répond aussi aux besoins de demain, car il proposera des débits de voyageur et desservira des zones à haut potentiel de développement. C'est aussi un projet qui n'oppose pas l'ouverture des territoires et le développement économique.

Nous allons maintenant nous concentrer dans cette troisième partie sur les bénéfices du projet de métro Grand Paris, nous avons mis comme titre Villiers-le-Bel, mais notre territoire d'étude ce soir, nous l'avons ciblé sur l'ensemble des quatre communes de la communauté d'agglomération Val de France : Villiers-le-Bel ; Sarcelles ; Garges-lès-Gonesse et Arnouville-lès-Gonesse. Et également la commune de Gonesse, puisque l'ensemble de ces cinq communes a décidé d'étudier ensemble les opportunités sur le territoire de l'arrivée du

métro Grand Paris.

Ce territoire, c'est un territoire de 4 400 hectares, dont l'assiette peut-être à peu comparée à celle de Paris intramuros. C'est un petit plus petit, mais l'échelle est la même, avec 165 000 habitants, dont 60 000 habitants à Sarcelles, 39 000 à Garges, et à peu près 26 000-27 000 habitants, que ce soit à Villiers ou à Gonesse.

Le premier élément de diagnostic, le Maire l'a rappelé, c'est l'enclavement du territoire, du fait de l'insuffisance des infrastructures de transport en commun et du réseau routier, et donc l'impossibilité pour les habitants de pouvoir accéder facilement aux pôles économiques environnants. Nous allons rappeler ces éléments avec la cartographie suivante.

Vous voyez ici apparaître en rouge les principales radiales du réseau routier. On voit qu'elles sont principalement orientées vers Paris en étoile : RN1, RN16, autoroute A1, autoroute A3, que vous connaissez parfaitement. Puis, pour les transports, les emprises de l'aéroport du Bourget et de l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle.

En ce qui concerne les transports en commun, l'infrastructure du RER B, l'infrastructure du RER D qui traverse évidemment le territoire avec les deux gares de Garches-Sarcelles et Villiers-le-Bel. Et enfin, pour mémoire le Transilien H et le début et l'amorce de la ligne à grande vitesse vers le Nord de la France, et aussi l'interconnexion Est.

D'un point de vue du diagnostic plus urbain et social, il est important de rappeler que l'ensemble des populations représente des populations très jeunes. 40 % de la population a moins de 25 ans, et souffre justement des difficultés d'accès aux emplois. Cette population est peu qualifiée, et l'ensemble de l'environnement urbain est relativement stigmatisé et souvent cité comme exemple d'une certaine forme d'échec des politiques d'aménagement urbain des années 60, 70 et 80. Et aujourd'hui, la politique de rénovation urbaine connaît un très haut niveau d'investissement, puisque plus de 900 000 millions d'euros sont prévus pour l'ensemble des opérations prévues au titre de l'agence nationale de rénovation urbaine.

Une autre conséquence de la relative pauvreté des territoires est la faible ressource des collectivités, et en conséquence, en moyenne, le faible niveau d'équipement du territoire concerné.

Un dernier point, c'est celui des nuisances sonores occasionnées bien sûr par l'aéroport de Roissy. Nous rappelons ici les différentes zones du plan d'exposition au bruit. Vous voyez ici qu'à peu près les trois quarts du territoire qui nous préoccupe ce soir se situent dans la zone dite « zone C » du plan d'exposition au bruit, ce qui fait que l'ensemble des mesures constructives doit prévoir des dispositions en termes d'isolement phonique. C'est extrêmement contraignant lorsque l'on souhaite faire des constructions, ou rénover l'existant.

En résumé, aujourd'hui, l'ensemble de ces contraintes sur le territoire en termes

d'accessibilité d'une part, et de nuisance sur les territoires, font que le solde migratoire constaté est négatif, du fait de ce manque global d'attractivité du territoire. Et en conséquence, le principal levier recherché aujourd'hui par les élus, mais également par la puissance publique au niveau de l'État, est de permettre l'ouverture de ces territoires pour redonner cette attractivité. Cela passe dans un premier temps par la réalisation, comme vous l'a cité Monsieur le Maire, des projets déjà décidés, et en premier lieu le Barreau de Gonesse qui reliera la ligne D du RER et la ligne B du RER. C'est une infrastructure de 11 kilomètres sur laquelle circulera un RER tous les quarts d'heure, et qui aura une préfiguration sous forme d'un bus à haut niveau de service en site propre.

La deuxième réalisation, elle aussi en rocade, c'est la réalisation d'un transport en commun en site propre sur le boulevard du Parisis. C'est une opération globale sur l'ensemble du Val d'Oise entre Bezons et Villepinte, et qui permettra, elle aussi, d'améliorer les déplacements en rocade sur le territoire du Val d'Oise.

Le troisième projet enfin, lui aussi en rocade, est celui de Tangentielle Nord, dont la première phase opérationnelle doit être mise en service en 2014 entre le Bourget et Sartrouville-Épinay. Sartrouville sera la deuxième phase.

On cite enfin le projet de métro T5, qui lui est un chantier bien avancé, pardon de tramway T5, entre Saint Denis et Garches-Sarcelles, qui doit être mis en service fin 2012, début 2013.

Sur la planche suivante, nous montrons l'insertion du projet de métro Grand Paris avec sur le territoire vraiment élargi les gares du Bourget Aéroport, Parc des expositions, et enfin bien sûr le terminus aéroport Charles-de-Gaulle. Vous constatez en code couleur que la gare de Gonesse, c'est un code couleur différent. Cela est lié au caractère optionnel de cette station qui est proposée, qui fait l'objet d'un débat, y compris bien sûr bien entendu ce soir, mais également la semaine prochaine, le 9, puisqu'une réunion publique est organisée à Gonesse la semaine prochaine.

Nous allons maintenant vous décrire les avantages de l'ensemble de ces projets en termes d'accessibilité grâce à ces cartes dites « cartes isochrones », qui montrent les temps de parcours pour relier un point à l'autre. Et ici, ces différentes cartes sont centrées sur le triangle de Gonesse. Vous voyez l'accessibilité actuelle et l'apport apporté dans un premier temps par la création de l'infrastructure du Barreau de Gonesse. Nous pouvons voir, si je reviens sur la planche précédente en différentiel, que toutes les zones qui sont le long du RER D seront bien plus accessibles. Et c'est tout l'intérêt du Barreau de Gonesse, à savoir permettre l'accès vers Roissy via le Triangle de Gonesse depuis les communes desservies par le RER D.

Mais vous constaterez sur la planche suivante l'apport de l'infrastructure du métro Grand Paris notamment en termes d'accessibilité, comme des gains de parcours de l'ordre de 20 à 30 minutes sur tout le Nord de la petite couronne, à savoir le nord des Hauts-de-Seine et la Seine-Saint-Denis.

Dernier point : ce sont les opportunités de développement évidemment liées à ces projets d'infrastructure. Nous avons rencontré les élus et les services des communes de la communauté d'agglomération Val de France d'une part, et de Gonesse. Ils nous ont livré leur réflexion par rapport à l'aménagement urbain. De manière évidente, les opportunités se situent au niveau du Triangle de Gonesse d'une part, et au niveau des franges qui accompagnent la future construction routière au niveau de l'avenue du Parisis, également au niveau des parcs des géants à Villiers-le-Bel. C'est ainsi que les cabinets d'architecte ont proposé le plan suivant proposé par la communauté d'agglomération Val de France et Gonesse, où l'on retrouve l'enjeu de l'avenue du Parisis, l'enjeu de l'aménagement du Triangle de Gonesse pour améliorer l'attractivité du territoire.

Nous citerons quelques projets majeurs. Premièrement, le Triangle de Gonesse qui à terme pourrait amener 40 000 emplois sur quasiment 2 000 000 de mètres carrés construits. Deuxièmement, une hypothèse, une décision aura lieu en février 2011 concernant l'implantation de l'infrastructure de Roland Garros. Troisième point, au cœur du Triangle de Gonesse, un projet, le projet Europa City, qui consiste en fait à créer un centre à la fois de loisirs, de commerces et de divertissement, qui accueillera de nombreux visiteurs puisque sur le chemin entre l'aéroport et Paris, avec une thématique internationale. Et d'ailleurs, le groupe Immochamp a réalisé un cahier d'acteur dont nous venons de prendre connaissance.

Dernier projet, c'est le projet de Dôme Multisport qui serait une salle de l'ordre de 20 000 places, dont les fonctionnalités peuvent être comparées à celles de Bercy pour accueillir des événements de première ampleur.

Ceci conclut la partie dédiée aux aspects locaux. Je vais maintenant très rapidement conclure ma présentation avec les éléments de mise en œuvre du projet. Tout d'abord, son coût : le coût estimé du projet global, il s'agit bien des 155 kilomètres d'infrastructure, est estimé entre 21 et 23 milliards d'euros, dont 80 % pour les infrastructures, et 12 % pour les matériels roulants. Et les acquisitions foncières sont incluses dans ce coût, puisque l'ensemble du projet sera livré clé en main au STIF.

Enfin, sa mise en œuvre : nous sommes pendant le débat public fin 2010-début 2011. La Commission Particulière du Débat Public tirera les conclusions du débat d'ici avril 2011, et la Société du Grand Paris disposera de deux mois pour décider d'un schéma d'ensemble du réseau pour lequel elle devra argumenter de la prise en compte des avis de tous émis pendant le débat.

La deuxième phase de consultation du public sera en 2012, avec les enquêtes publiques selon le Code de l'environnement et le Code de l'expropriation. Enfin, les travaux démarreront en 2013 pour des premières mises en service des premiers tronçons dès 2018, et une mise en service de l'ensemble du réseau en 2023.

Voilà, j'ai été peut-être un peu long. Je vous prie de m'excuser. Nous sommes maintenant à votre écoute si vous avez des questions et des observations. Je vous remercie.

**Marie Laure JOUSSET** : merci. Nous sommes tous disposés à entendre vos questions et à demander au maître d'ouvrage d'y apporter les réponses les plus claires, à vous de prendre la parole.

**François PUPPONI, Maire de Sarcelles** : François PUPPONI, Député-maire de Sarcelles. Ce sera la 4<sup>e</sup> ou 5<sup>e</sup> intervention que je fais lors d'une réunion. Je vais commencer peut-être à fatiguer ceux qui sont à la tribune, mais je crois qu'il est important de répéter les choses.

Ce que je constate avec satisfaction, c'est deux choses : premièrement, la gare optionnelle de Gonesse n'était même pas imaginée dans le premier tracé proposé par la société du Grand Paris, ce qui nous avait fait d'ailleurs bondir, parce que le paradoxe était que le département du Val d'Oise allait être le seul département qui serait traversé par le Grand 8 sans y avoir une gare. Et deuxièmement, nous ne pouvions pas imaginer qu'alors que l'on veut désenclaver un certain nombre de territoires, un des territoires le plus enclavé de l'Île-de-France, et vous l'avez dit, ne soit pas desservi par cette gare. Le travail des élus, nous avons été un certain nombre à rencontrer régulièrement Christian BLANC, à faire le travail qui était le nôtre, et y compris en tant que député à l'assemblée, intervenir dans le débat parlementaire, pour bien insister sur l'obligation de la nécessité de mettre cette gare. Je constate avec satisfaction qu'effectivement, cette gare qui n'existait pas est devenue optionnelle. Et c'est une bonne chose

La deuxième satisfaction que je retire ce soir, c'est que dans l'exposition, dans l'explication que vous venez de faire, vous exposez bien tous les handicaps de ce territoire. Et j'allais dire que quand nous écoutons votre exposé, nous ne pouvons pas conclure autrement que cette gare ne doit plus être optionnelle, mais doit être obligatoire. Nous ne pouvons pas dire tout ce que vous dites sur l'enclavement du territoire, la ghettoïsation, la paupérisation de la population, l'éloignement des emplois, et le fait qu'un des projets et un des principes de la Société du Grand Paris, c'est justement de désenclaver le territoire, et conclure à la fin que cette gare n'a pas de sens. De vous-même, en tout cas la Société du Grand Paris, d'elle-même, par l'explication qu'elle en donne, entraîne l'obligation que cette gare ait lieu. Alors, elle doit, selon moi, et selon nous les élus, avoir encore plus de sens, car comme vous l'avez dit, nous nous sommes battus aujourd'hui. Nous avons valorisé l'image de notre territoire, et nous avons démontré à des investisseurs importants... Par exemple le Dôme à Sarcelles, l'investisseur qui est une filiale de la Caisse dépôt s'y intéresse fortement. Et à Gonesse, il y a Immochamp. Il y a la fédération française de tennis. Bref, un certain nombre de projets et d'investisseurs sont là, et nous disent : nous, nous sommes prêts à venir. Nous croyons en votre territoire. Vous êtes bien situés, mais nous ne viendrons investir chez vous les centaines de millions d'euros, voire les milliards d'euros qu'Immochamp voulait investir, et donc créer les dizaines de milliers d'emplois que nous voulons créer, qu'à trois conditions : un, il faut le BIP ; deux, il faut le décrochement des quais du RER ; trois, il faut une gare dans le Triangle de Gonesse. Et la responsabilité qui est la vôtre dans le cadre de la Société du Grand Paris, c'est que si cette gare ne se fait pas, vous empêcherez les investissements que nous avons obtenus de se réaliser, et vous empêcherez la création de dizaine de milliers

d'emplois au cœur de nos territoires. Idem pour la région avec le Barreau de Gonesse : si ça ne se fait pas, nous empêcherons l'investissement. Et idem pour le Conseil général pour le BIP. Ces trois infrastructures sont indispensables non pas au désenclavement des territoires, mais sont aujourd'hui indispensables aussi à la réalisation d'investissements qui sont sur le point d'être réalisés, et qui ne se réalisent pas, car justement, nous n'avons pas ces infrastructures de transport et de désenclavement. C'est vraiment indispensable. C'est vital. Moi, je suis content que dans le débat qui est intervenu, les choses avancent. Nous le voyons bien, et je remercie la Société du Grand Paris. Mais je crois que maintenant, il vous reste une dernière chose à faire, c'est qu'effectivement, nous enlevions la petite étoile - j'ai vu que c'était une des seules gares optionnelles - et que nous ayons à la place de cette étoile un beau rond qui fasse qu'un jour, effectivement assez rapidement, cette gare voit le jour, et qu'ensuite à partir de là, nous puissions signer un contrat de développement territorial. J'en terminerai avec une seule question. Vous parliez des premiers travaux en 2013 et des premiers tronçons en 2018. Est-ce que l'on peut imaginer que parmi les premiers tronçons, il y a ceux au nord de Paris, et en particulier ceux qui nous concernent.

*Applaudissements*

**Joëlle FODOR ESKENAZI, Membre de la Commission Particulière du Débat Public sur le réseau de transport public du Grand Paris :** est-ce que le maître d'ouvrage peut répondre à la question de délai ?

**Didier BENSE, Membre du directoire de la Société du Grand Paris :** d'abord, bonsoir à tous. Comme nous le disions, nous en sommes à notre 26 ou 27<sup>e</sup> réunion. Je ne sais plus. C'est effectivement des réflexions que l'on voit partout. C'est-à-dire que débat après débat, nous nous apercevons lors de la présentation de ce projet que les élus, les responsables locaux et les collectivités s'emparent à l'évidence de cet outil qui est cette infrastructure, pour le saisir comme une opportunité formidable de valoriser leur territoire, et d'en développer l'attractivité.

On est ici dans une logique effectivement un petit peu semblable à ce que l'on retrouve dans toutes nos réunions de proximité. Ceci dit, la présentation que nous venons de faire, nous nous sommes quelque part approprié vos arguments. Ceci dit, il ne faut pas en conclure absolument que les décisions seraient prises. Ce n'est pas aujourd'hui le cas. Nous sommes effectivement là pour continuer à vous entendre et savoir dans quelle mesure nous pouvons articuler la décision de rendre, de ne plus rendre optionnelle cette gare et de l'affermir, et avancer un peu plus loin dans la certitude que les développements qui sont proposés, mais qui ne sont aujourd'hui que des propositions, peuvent effectivement prendre corps. Nous avons bien conscience qu'une décision attend l'autre. Et c'est ce cercle un peu d'attente qu'il faut interrompre. Ceci dit, le métro Grand Paris, nous avons eu l'honnêteté de présenter l'apport des différents projets. Nous vous avons montré, ce n'était peut-être pas très facile à percevoir, ce qu'apportait dans un premier temps le Barreau de Gonesse, et c'est déjà assez considérable en termes de désenclavement. Et c'est vrai que c'est un bon projet, parce que

d'une ampleur financière bien inférieure à ce que l'on propose. Mais nous sommes, nous, sur un projet d'échelle régionale. A l'évidence, le Barreau de Gonesse est un projet un peu plus départemental, même s'il est à cheval sur les deux départements. Nous ne sommes pas dans les mêmes ampleurs d'investissement pour des services rendus qui sont déjà importants. Il y a là aussi une vraie question. Alors, sur les travaux, d'abord les gares optionnelles, il y en a trois sur le tracé aujourd'hui, pour des raisons tout à fait différentes. Ici c'est vraiment : est-ce que l'on sait se convaincre que cette gare déclenche le développement et que le développement ne se fait pas s'il n'y pas la gare ? Les autres, ce sont plutôt des questions d'interconnexion qui ne figureraient pas dans le tracé de référence, puisque l'on parle de Villejuif ou Aragon au terminus de la ligne 7. Et j'ai oublié la troisième, c'est Sevran Beaudottes, non loin d'ici, pour justement être connecté à la branche du RER B qui se dirige vers Roissy à partir de notre ligne rouge. C'est donc sur des problématiques assez différentes même si nous avons vu, notamment dans le cas de Sevran, qu'il y avait là aussi des opportunités de développement autour de cette infrastructure.

Ensuite, en matière de priorité, aujourd'hui, nous ne sommes pas complètement focalisés sur ce débat de savoir par quel tronçon nous commencerions. Ce qui est clair, c'est que les demandes sont unanimes. C'est-à-dire ce que l'on entend là, nous l'entendons partout. Nous étions hier à Vitry dans le Val-de-Marne. Évidemment, les élus du Val-de-Marne, qui ont l'impression d'avoir beaucoup travaillé depuis quatre ans sur la recherche d'un consensus, considèrent que l'on doit obligatoirement commencer dans leur territoire. Mais nous avons entendu la même chose à Versailles. Nous entendons évidemment la même chose dans la Seine Saint-Denis. Tout ça va être probablement un peu difficile à accorder. Mais il est clair qu'il faut - ça fera partie de la décision globale et des discussions qui devront avoir lieu au sein de la société du Grand Paris - avoir une proposition de mise en œuvre qui ne fasse peut-être pas l'unanimité, mais qui finalement s'accorde sur une certaine logique dans la mise en œuvre. Ce qui est clair aussi, c'est que vu l'ampleur du projet, nous n'allons pas mettre tout en séquence. Nous commencerons à plusieurs endroits en même temps, et il y aura donc effectivement à la fin de cette décennie un cadencement de mise en service qui commencera à voir le jour. En tout cas, c'est aujourd'hui le projet que nous portons.

**Joëlle FODOR ESKENAZI** : merci Monsieur BENSE. Est-ce qu'il y a des questions au fond de la salle ? Oui.

**François DELCOMBRE, Conseiller municipal de Soisy-sous-Montmorency** : bonsoir, François DELCOMBRE, Conseiller municipal de Soisy-sous-Montmorency. Je veux juste intervenir sur un petit point qui peut paraître de détail, mais comme ça a été évoqué dans le diaporama, je pense que ça mérite une précision. Je trouve que ce n'est pas très correct de parler de liaisons BHNS entre Bezons et Roissy, ou enfin Gonesse. C'est la même liaison, puisqu'en fait, pour faire cette liaison BHNS, il faut construire une autoroute urbaine, le BIP auquel Monsieur le Député-maire de Sarcelles a fait allusion. Et construire une autoroute actuellement, c'est contraire à toutes les prescriptions, à toutes les conclusions du Grenelle de l'environnement. Il faut donc d'abord préciser quand nous parlons de ça qu'il s'agit d'une

autoroute. Et si l'intérêt de cette liaison en elle-même est évident, effectivement, nous pouvons trouver d'autres solutions, par exemple la solution tramway, qui serait beaucoup plus intéressante pour effectuer cette liaison. Merci.

**Joëlle FODOR ESKENAZI** : merci, une autre question ? Oui, au troisième rang.

**Dahmane MEBROUKI** : oui, bonsoir. Je suis Président d'association. Je rejoins l'intervention du Député-maire, Monsieur PUPPONI, concernant le Barreau de Gonesse et la gare de Gonesse que vous avez mis en optionnelle. En tant que citoyen et en tant que Président d'association, elle est nécessaire pour nous cette gare, pour désenclaver des populations qui sont exclues du bassin de l'emploi de Roissy. Ce serait un plus de leur permettre d'accéder plus facilement à l'emploi, d'une part. Et d'autre part, je voudrais poser une question : sur ce projet, vous ne nous avez pas parlé de la question quel est le tronçon qui sera aérien et quel est le tronçon qui sera souterrain ? Voilà, je vous remercie.

**Joëlle FODOR ESKENAZI** : merci. Monsieur le maître d'ouvrage ?

**Denis MASURE** : je vais répondre à la première intervention sur le boulevard du Parisis. Ce n'est pas dans les attributions de la Société du Grand Paris d'être maître d'ouvrage, c'est-à-dire de construire cette infrastructure. Nous, ce que l'on retient, puisque l'on a quand même, nous tenons attention à ce qu'il sera en correspondance, et ce qui permettra un maillage sur le territoire. Cette fonctionnalité apportée par un bus en site propre sur le boulevard du Parisis nous paraît très intéressante en termes de maillage, et également pour la desserte du Val d'Oise. Mais je pense qu'il appartient, je crois au Conseil général du Val d'Oise, de répondre sur cette infrastructure. Voilà, peut-être plus tard à l'occasion.

**Didier BENSE** : sur le sujet aérien-souterrain, nous avons des propositions qui sont majoritairement en souterrain. Et c'est en particulier là-dessus qu'est basé le calcul des coûts, et que sera basé le financement. Ceci dit, il est recherché effectivement, on nous a demandé d'envisager chaque fois que possible des insertions en aérien, notamment sous l'impulsion, disons-le, des architectes de l'atelier international du Grand Paris, qui considèrent que les tracés en aérien ont un certain nombre de mérites, et sont plutôt bénéfiques effectivement, au plaisir du voyage, si nous pouvons parler comme ça. Ce sont des termes d'urbanisme. Peut-être que ça fait sourire pour ceux qui prennent le RER tous les jours. Mais ce n'est pas totalement faux. Moi je suis assez convaincu aussi que l'homme n'est pas forcément fait pour se déplacer dans les cavernes. Nous avons fait ce travail notamment à travers l'évaluation stratégique et environnementale, et nous avons identifié un certain nombre de secteurs, je ne sais pas si nous pouvons avoir la carte des secteurs, sur lesquels nous pouvons proposer une insertion en aérien. Alors, en aérien pour nous, ça veut dire en règle générale plutôt en viaduc, parce que le diagnostic qui est fait quand même sur beaucoup de territoires, c'est qu'une ligne posée au sol, c'est une coupure urbaine. Alors évidemment, le jour où nous la posons, elle est très souvent dans la nature. Mais rapidement la ville rattrape la nature. Nous le savons, malheureusement. Et c'est plutôt quelque chose conçu en viaduc. Vous avez en rouge soutenu les endroits où effectivement, il

nous semble que l'on peut envisager de l'aérien. Vous avez raison de poser la question Monsieur, puisque dans la partie entre, pour faire simple, la sortie de l'aéroport puisque là nous sommes forcément, évidemment en souterrain, et la façon de rejoindre le deuxième aéroport du Bourget, il y a probablement des opportunités à envisager dans la mesure où, de plus, nous savons très bien que l'on est dans la zone d'exposition au bruit. Et il n'y aura jamais énormément de développement d'habitat dans ces zones-là. Là, c'est un débat qui est totalement ouvert. Je rajouterai que dans le coin, encore que ce soit plutôt en Seine Saint-Denis, nous avons également une petite opportunité sur la Nationale 2, je crois, au niveau d'Aulnay, qui est une très large avenue, et qui se prêterait assez bien à ce type de conception. Voilà.

Alors, sur le sujet de l'accessibilité à Roissy aussi qui était sous-jacente dans votre question à partir de Sarcelle Villiers-le-Bel, la gare optionnelle de Gonesse, me semble-t-il, n'est pas d'un apport déterminant sur ce sujet-là par rapport au Barreau. Alors, ça dépend évidemment de l'orientation du Barreau, mais ce n'est pas de notre ressort. Dans la mesure où vous êtes à proximité de cette ligne D, c'est bien le Barreau qui vous permettra de rejoindre alors soit la gare de Villepinte, dans un premier temps, si j'ai bien compris, et de rejoindre là le RER B. Il y a déjà une accessibilité extrêmement améliorée. Après, c'est le jeu des fréquences qui peut être différent entre le métro que nous proposons et la fréquence qui est prévue sur le Barreau de Gonesse, qui apporterait une amélioration significative. Mais je crois vraiment que ce n'est pas tant pour l'accessibilité à Roissy que c'est intéressant que pour l'accessibilité au reste. Mais là, encore une fois, la connexion existe à Villepinte. Voilà. Il ne faut pas lui prêter non plus toutes les vertus à cette gare optionnelle. Si nous l'avons mis comme optionnelle au départ, c'est parce qu'en termes de transport et d'accessibilité, par rapport au Barreau de Gonesse, elle avait un apport que l'on vous a montré, mais qui n'était pas absolument déterminant, en tout cas dans la zone la plus proche qui est celle qui semble vous intéresser, à savoir Roissy et le nord de la Seine Saint-Denis. Alors, cela ne remet du tout en cause par contre l'apport qu'elle aurait en matière de développement des emplois et d'effet d'entraînement par rapport au territoire, évidemment, qui est l'autre sujet.

**Joëlle FODOR ESKENAZI** : Monsieur au deuxième rang, s'il vous plaît ?

**Maurice LEFEVRE, Maire de Garges-lès-Gonesse** : Maurice LEFEVRE, Maire de Garges. J'ai bien entendu mon voisin, François PUPPONI, exprimer effectivement les actions majeures. Effectivement, je suis tout à fait d'accord avec lui. Et puis, il faut les appuyer. Il faut effectivement que cette gare du Triangle de Gonesse existe. Le transport dont nous parlons aujourd'hui, ce n'est pas pour se promener. C'est bien pour aller travailler. C'est pour un accès à l'emploi. Roissy est un pôle d'emploi important. C'est vrai. Mais il n'est pas tout seul. Il y a également le Bourget qui est un pôle d'emploi très important. Et nous constatons que l'accès au Bourget est un accès pratiquement inaccessible. Moi, ce que je proposerais effectivement dans ce débat, c'est que la ligne du T5, le tramway qui doit arriver à Garges et Sarcelles, ait sa continuité pour aller sur le Bourget. Nous savons qu'au Bourget, il y a des

possibilités aujourd'hui d'implantation, nous parlons d'Eurocopter, et je crois que notre population a le droit, elle aussi, de pouvoir accéder à ces emplois. Voilà. Je ne prendrai pas le micro plus longtemps. Je crois que c'est un axe prioritaire, et je voudrais qu'il soit effectivement inclus dans le débat.

**Joëlle FODOR ESKENAZI** : merci monsieur.

**Patrick MAUGIRARD** : je pense que la question de Monsieur le Maire de Garges est une question importante, et il se trouve qu'hier, je discutais avec l'entreprise Eurocopter sur la question de l'accessibilité de cette zone. Et en discutant avec les gens d'ADP, il y a aussi un projet de développement d'ADP dans ces zones-là. Et la question de l'accessibilité de la zone d'Eurocopter et de la zone ADP, qui va aussi avoir une création d'emploi importante, est une question extrêmement importante. Alors il est vrai que dans le projet tel qu'il est exposé, où il y a une gare au Bourget, une gare sur l'aéroport du Bourget, qui font que l'on est assez loin. Il y a la problématique : c'est que l'on a une gare de la Tangentielle Nord, à Dugny/La Courneuve, où nous pouvons avoir aussi un rabattement bus ou autre dans le cadre d'une rocade autour de Dugny. Et c'est vrai que c'est une question, la question du T5, je pense que c'est une question importante d'une réflexion d'un mode puissant vers cette zone d'emploi Eurocopter ADP. Cela me paraît effectivement quelque chose à réfléchir. Et je pense que les territoires, nous en discutons hier avec les élus de la communauté d'agglomération aéroport du Bourget, ça me semble être une question très importante à travailler entre les territoires.

**Joëlle FODOR ESKENAZI** : merci. Je crois qu'il y a une question au fond de la salle.

**Didier BENSE** : si je peux juste compléter, parce que là, nous touchons à des questions importantes. Rappeler ce qu'est la Société du Grand Paris : la Société du Grand Paris est créée par la loi du 3 juin pour proposer, concevoir et construire l'infrastructure du métro Grand Paris. Ici s'arrêtent sa responsabilité et ses prérogatives. Elle n'est en particulier pas en charge de définir les sites propres, les tramways, ce qui se passera sur le RER, puisque tout cela reste bien entendu de la prérogative du Syndicat des Transports en Île-de-France. Je crois qu'il faut bien expliquer le rôle des uns et des autres. Ceci dit, nous avons deux préoccupations. Une, c'est de faire en sorte que nos gares soient efficaces et accessibles à un maximum de personnes. Pour cette simple raison de bon sens, nous sommes évidemment préoccupés par tout ce qui permet une bonne accessibilité à nos gares. Et de ce point de vue là, les modes de rabattement, les tramways, les lignes de bus ultérieurement, et puis nous avons cité le cas des modes doux et des parkings de rabattement, font partie de nos préoccupations, et font partie, c'est la deuxième chose, de par la loi, des recommandations que la Société du Grand Paris sera amenée à faire - mais il s'agit bien uniquement de recommandations - lorsqu'elle livrera son schéma de principe. Le schéma de principe, ce sera les tracés et les gares. Et il s'accompagnera, conformément à ce que nous demande la loi, d'un certain nombre de recommandations de modes un peu structurants, et en particulier de transport en site propre. Ce que nous pensons, c'est que

ces recommandations complémentaires, nous ne les ferons pas tout seuls. Evidemment, tout ça devrait être sérieusement discuté avec les personnes en charge, donc le STIF, puisqu'eux ont un certain nombre de réflexions, en particulier dans le prolongement de ce que l'on appelle le plan de mobilisation pour les transports.

**Joëlle FODOR ESKENAZI** : merci Monsieur BENSE. La parole au fond.

**Ilham MOUSTACHIR, Maire adjointe chargée du développement économique de l'emploi et de la formation professionnelle à Gonesse** : comme l'a dit Monsieur PUPPONI, Député-maire de Sarcelles, je le rejoins sur certains points. Sauf que moi, je trouve que le mot « optionnelle » reste vraiment frustrant pour la population de notre territoire. Vous avez rappelé un diagnostic qui est tout à fait juste, et j'ai noté quelques phrases et quelques mots. Je vais le rappeler. Vous avez dit que sur notre territoire, la population est fragile, peu qualifiée, très jeune, souffre du chômage, et est de faibles ressources. Vous avez dit aussi que le manque des infrastructures de transport en commun est un frein pour le développement social, économique, et pour le développement durable aussi. Vous avez rappelé aussi quelques projets, notamment, au Triangle de Gonesse, Europa City qui va créer 10 000 emplois à peu près. Et vous savez aussi que les investisseurs et les entreprises ne viendront pas s'il n'y a pas d'infrastructure. Ma question, elle est peut-être un peu délicate, mais : comment vous convaincre, comment convaincre les décideurs pour avoir vraiment une gare au Triangle de Gonesse, mais une gare définitive et non pas optionnelle. Est-ce qu'il faut laisser cette population en souffrance, sans emploi, sans ressource, ou il faut agir ? Voilà ma question, merci.

**Joëlle FODOR ESKENAZI** : merci Madame.

*Applaudissement*

**Didier BENSE** : je crois qu'il faut, à ce stade-là, expliquer effectivement comment les choses vont se passer. Il y a effectivement un débat extrêmement riche qui engage l'avenir des transports en Île-de-France. Alors, il y a ce débat-là. Il y a celui d'Arc Express, celui d'Eole et bientôt celui qui concerne l'interconnexion de TGV au Sud. C'est vraiment une période extrêmement intense de réflexion pour tout le monde sur l'avenir des transports structurants pour l'Île-de-France et derrière ça, effectivement, sur ce que l'on pose en matière de cartes de développement territorial. A l'issue de ces grands débats, nous avons un processus à suivre, qui consiste d'abord à ce que les Commissions Particulières du Débat Public produisent une synthèse. Et cette synthèse, c'est quoi ? C'est : j'entends, les gens qui ont tel avis, j'entends les gens qui ont d'autres avis, j'entends les gens qui apportent des arguments pour dire cette gare est optionnelle, et elle ne doit pas l'être. Et tout ça est normalement consigné. Et à partir de ce type de réunion, et donc nous en avons une aujourd'hui à Villiers, nous en avons une la semaine prochaine, exactement dans 7 jours à Gonesse, qui va un peu ressembler à celle-là, j'imagine, sur la tonalité, il y a l'analyse des cahiers d'acteur, et l'analyse des contributions sur le site Internet. Je parle un peu à votre place. Je m'en excuse. Tout ça est délivré le 31 mars. Derrière ça, la Société du Grand Paris, de par la loi du 3 juin,

est un peu plus encadrée, en réalité, que ne l'est un maître d'ouvrage classique qui obéit à la loi générale, puisqu'il doit fournir un rapport argumenté et public, de la façon dont il a appréhendé toutes les remarques qui ont été consignées par la Commission Particulière du Débat Public, et les réponses qu'il y apporte sur la base d'argumentations et d'études amenées à répondre.

Ce rapport-là sera examiné, en particulier dans un premier temps par le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris. Ce conseil de surveillance dans lequel siègent, en particulier, un certain nombre d'élus, et Monsieur ARNAL le sait bien, puisqu'il est un des membres de ce Conseil de surveillance. Nous pouvons compter sur gens là pour défendre les intérêts de chacun de ces territoires. Voilà comment les choses vont se passer. La façon de nous convaincre, c'est effectivement d'argumenter comme vous le faites ce soir, en sachant que ce type d'argumentation, nous le retrouvons effectivement dans beaucoup d'occasions. Et puis d'avoir la capacité, le moment venu, à montrer que tout ça est suffisamment cristallisé avec les investisseurs, qu'il y a effectivement des projets qui ne sont plus des projets d'opportunité au cas où il y aurait une gare, mais des projets qui se cristallisent. Imaginons un moment, soyons fous, que la décision de la Fédération Française de Tennis considère que c'est Gonesse la bonne implantation de Roland Garros. Je crois que c'est le type de décision qui est de nature à emporter effectivement la chose. Ceci dit, j'ai fait la même réponse à Versailles, puisque Versailles est également candidat. Je suis désolé, mais, voilà, nous ne sommes pas partie prenante dans ce dossier, bien évidemment. Voilà comment les choses vont se passer. Nous, aujourd'hui, nous écoutons vos arguments. Nous avons essayé à travers nos présentations de les traduire le plus fidèlement possible. Nous l'avons peut-être fait avec une certaine sincérité. Ce qui fait qu'il ne faut pas se méprendre. Ce sont bien vos arguments que nous avons reportés. Et à partir de là, tout cela suivra le processus que je viens de décrire. C'est quelque chose d'assez transparent. C'est ce qu'il faut retenir, puisque ce rapport, il sera publié. Le Président du Conseil de surveillance sera auditionné par les chambres des deux assemblées parlementaires. Tout cela est extrêmement transparent en réalité.

**Joëlle FODOR ESKENAZI** : merci pour cette précision. Monsieur au fond de la salle qui demande la parole depuis un moment.

**Yassine AYARI, Garges-lès-Gonesse, Les Verts 95** : bonsoir, je m'appelle Yassine AYARI. Je viens de Garges les Gonesse. Et aujourd'hui, j'interviens pour les Verts Val d'Oise. Je voudrais introduire mon propos aujourd'hui par rapport à une certaine gêne, ne serait-ce que sur la forme du débat, puisque j'ai l'impression en fait qu'il nous fait une présentation conventionnelle du Grand Paris, sans tenir compte réellement de l'actualité. Par exemple, on nous parle d'un plan de financement, alors que l'on sait très bien que ce financement n'est pas du tout bouclé, qu'il y a eu des changements. C'est-à-dire qu'il n'y a plus aujourd'hui la possibilité de le financer par la spéculation foncière autour des gares, mais plutôt la possibilité de choisir une taxe qui va être subie par le contribuable. La critique des architectes, qui a été abordée du bout des lèvres, mais qui était une critique en fait

beaucoup plus globale puisqu'initialement, c'est un grand projet urbain. Le Grand Paris aujourd'hui, se réduit à un métro. Je vous invite par exemple à revoir, par exemple, les propos de Jean NOUVEL sur le sujet. Encore plus important et encore plus inquiétant, et j'attire l'attention des élus dans la salle, le rejet du SDRIF par le Conseil d'État, dans le cadre duquel il y a le projet Arc Express qui est issu d'une concertation extrêmement large, et qui part d'un plan de diagnostic de mobilité. Et puis à mon avis, c'est une intuition, mais à mon avis, qui n'est pas délirante, une certaine forme de désintérêt de la part de l'État puisque de manière tout à fait anecdotique, vous le savez, la délégation du Grand Paris a été complètement oubliée dans le gouvernement Fillon 3, et a été ajoutée en urgence, me semble-t-il, 48 heures plus tard. Tout cela pour dire que, semble-t-il, la tendance aujourd'hui, ce serait plutôt, en tout cas nous le voyons dans les dernières conférences de presse qu'il y a eu avec Jean Paul HUCHON, une négociation pour fusionner ce qu'il est possible de fusionner entre Arc Express d'une part, et le Grand Paris d'autre part. Ce sont des suggestions. Elles sont discutables. Mais le fait est qu'aujourd'hui, tous ces aspects d'actualité ne sont pas du tout cités dans le débat. Et ce qu'on peut craindre aujourd'hui, et là je pèse mes mots, c'est la cannibalisation du projet Arc Express, qui part, comme je vous l'ai dit d'un diagnostic de mobilité, par le projet du Grand Paris qui lui, manifestement, relie tous les centres économiques et financiers, mais qui ne relie pas beaucoup les habitants entre eux puisque, et là à mon avis, un diagnostic au moins devrait commencer par les problèmes qui sont posés par l'existant. Je vais vous donner un exemple très simple. Je suis un usager de la ligne 2. Aujourd'hui, la semaine dernière pardon, il y avait 30 % de réduction des trains à cause des feuilles mortes. Ça vous donne une idée un peu de l'existant et du matériel roulant. Et ça, ce sont des investissements qu'il faut faire sur les lignes elles-mêmes. Cette amélioration ne va pas provenir du fait que l'on a rajouté une ligne par ci ou une ligne par là.

**Joëlle FODOR ESKENAZI** : quelle est votre question monsieur ?

**Yassine AYARI** : j'y viens, merci. Ensuite, cette mise en concurrence, finalement, est renforcée par le fait que le Grand Paris, dans sa structure, est issu d'une loi qui contredit le SDRIF, comme je vous l'ai dit en introduction. Ce que j'aimerais savoir, c'est si jamais il n'est pas possible dans le Val d'Oise, qui est très pauvre en transport collectif, plutôt d'envisager un réseau de tramway, plutôt Est-Ouest, plutôt nous allons dire parallèle à la Tangentielle Nord, plutôt nous allons dire d'Argenteuil vers la zone de Bobigny. Et je sais directement que l'on va me parler de budget. Plutôt avec des étapes, en évoluant par étape, c'est-à-dire probablement avec des bus en site propre, et puis ensuite des mises à niveau progressives. Je vous donne juste un chiffre : un bus en site propre, ça commence avec 6 millions d'euros du kilomètre. Un métro en souterrain, c'est 150 millions d'euros du kilomètre. Je pense que, voilà, de ce point de vue là, il n'y a pas photo. Et un dernier mot par rapport à l'accès à la plateforme aéroportuaire. Je ne nie pas du tout le fait qu'effectivement, il y a une relégation urbaine qui a une forme de ghettoïsation. Mais j'attire votre attention... Je suis sûr que vous vous en doutez, mais cela n'a pas assez été évoqué. Le gros problème, c'est aussi le

problème de la formation et disons-le, le problème de la discrimination. Et ça, ça ne va pas se régler à coup de métro automatique.

*Applaudissements*

**Joëlle FODOR ESKENAZI** : Monsieur le maître d'ouvrage, est-ce que vous voulez préciser quelques points de l'allocution de Monsieur ?

**Didier BENSE** : oui. Il y a beaucoup de choses qui ont été dites, qui sont à la fois très riches, qui posent un problème très vaste, et puis à la fois un certain nombre de contrevérités qu'il faut quand même essayer de rectifier. Sur le fait que finalement nous n'avons plus qu'un projet de métro, je m'inscris totalement en faux. Ce qui est vrai par contre, c'est que ce n'est pas la Société du Grand Paris qui va s'occuper de tout l'urbanisme de l'Île-de-France. Ça, c'est le travail des gens qui sont au travail, des élus locaux, des collectivités, avec lesquels nous travaillons. Il a été dit à tort que la Société du Grand Paris allait spéculer, allait acheter les terrains 400 mètres autour, allait faire ce qu'elle voulait dans les villes. Ce n'est pas du tout comme ça que les choses se passent. Et puisque vous parlez des architectes, aujourd'hui ces fameux architectes, effectivement lorsqu'ils sont tous les 10, ils font valoir un point de vue qui est le leur. Mais lorsqu'ils sont, je dirais, en affaire, ils répondent tout à fait normalement aux consultations d'urbanisme qui sont lancées par vos élus, par vos Maires. Et nous les retrouvons aujourd'hui au travail sur la quasi-totalité des territoires. Cela veut dire que tout le monde est au travail en matière d'urbanisme et d'architecture, et est au travail autour des principes du Grand Paris.

Sur la carte qui a été sortie, je ne sais pas si nous pouvons la voir, par les architectes qui proposent finalement... Alors, nous la prenons comme une carte où ils disent : ce n'est pas une carte, c'est une méthode. Nous retrouvons quoi là-dedans ? Nous retrouvons, vous l'avez là avec une superposition par rapport aux lignes rouge, verte, bleue du métro de Paris. Nous, cette carte-là, il y a bien sûr un certain nombre de principes et d'alternatives différentes, mais nous ne nous en offusquons pas parce que finalement, avec leurs regards d'urbanistes, ils disent quoi ? Ils disent les territoires auxquels s'intéresse le métro Grand Paris sont les bons territoires. Ils disent, et c'est la première fois que l'on voit ça, qu'il faut effectivement desservir le plateau de Saclay. C'est leur fameuse ligne jaune qui est en bas. Il faut aller à Roissy. Il faut aller dans l'est de la Seine Saint-Denis. Nous, nous y voyons comme une sorte de validation des principes de desserte qui sont les nôtres. Après, évidemment, il y a les discussions à avoir en matière de structure d'exploitation. Ils proposent de faire un certain nombre de métros aériens sur des autoroutes urbaines. Tout cela nécessite probablement des études et des chiffrages sérieux, ce qui n'a pas été fait, à ma connaissance, sur le projet des architectes. Mais il y a là-dedans vraiment matière à travailler et à réfléchir.

Alors après, sur le sujet que vous avez évoqué aussi du désintérêt de l'État, ce que j'en vois moi, depuis la mise en place de ce gouvernement, c'est tout à fait l'inverse de ce que vous dites. Je peux vous dire que les réunions se multiplient entre le Ministre de la ville, nous,

évidemment l'ensemble du gouvernement. Les gens sont au travail, et sont au travail effectivement pour avoir un projet intelligent. Un projet intelligent, ce n'est pas le projet de l'un qui l'emporte sur l'autre. Vous avez parlé de concurrence, et ces mots-là n'ont jamais été utilisés dans les débats. Et il a été souligné par la Commission Particulière du Débat Public que l'on avait un certain nombre de réunions communes. Nous avons dû faire la 5<sup>e</sup> hier. Chacun est bien sûr sur ses positions, mais les mots qui sont utilisés par les uns et par les autres parlent de complémentarité et parlent de convergence. Je pense que depuis le début, l'un comme l'autre, nous sommes rentrés dans ce débat avec l'idée qu'à l'issue de ce formidable débat... Je rappelle qu'il y a 4 débats. Cela fera 80 réunions publiques de ce type-là, des contributions formidables, avec l'idée qu'à l'issue de ça, il ne peut pas rien se passer en matière de vision pour les transports ferroviaires en Île-de-France.

Alors après, vous dites notre problème, c'est notre RER, c'est les feuilles mortes. Oui, il y a eu un sous-investissement sur les infrastructures franciliennes depuis 20 ans, nous allons dire tout gouvernement confondu. Nous avons fait relativement peu de choses. Il y a eu dans les années 90 9 kilomètres de ligne 14, et le début de la ligne Eole, point. Ce n'est pas à la hauteur de l'évolution de la mobilité. 50 % de déplacements en plus banlieue-banlieue, nous n'avons pas répondu à cela. C'est vrai que l'on n'a pas répondu à cela. Et donc nous sommes dans une situation où il faut à la fois traiter nous allons dire le quotidien, c'est-à-dire ce qui existe aujourd'hui, et intervenir sur les installations pour les fiabiliser, pour les intensifier, pour les cadencer - vous dites ça comme vous voulez - et puis pour les connecter à travers des sites propres. Et puis il faut à la fois prendre un coup d'avance, parce que si nous ne faisons que cela, nous allons être sans arrêt dans le retard et dans le rattrapage. Il faut prendre un coup d'avance pour poser des infrastructures qui restructurent le transport en Île-de-France, en n'obligeant pas les gens à aller à la gare du Nord, à Saint-Lazare, à Montparnasse et à Châtelet pour faire du banlieue-banlieue, ce qui est aujourd'hui ce que vous vivez probablement avec la ligne D. C'est cela le projet. Alors évidemment, vous avez raison de le souligner, cela pose des difficultés de financement. Et c'est là je pense qu'intervient la Société du Grand Paris. Elle est créée pour isoler ce financement qui est nécessaire, qui est colossal. Nous ne l'avons pas dit dans notre présentation : 22 milliards, c'est un projet réellement d'intérêt national. Et c'est pour cela que l'État s'en empare, d'abord parce qu'il est sur le terme long, et deuxièmement, parce que cela représente un effort financier qui n'est pas à la portée très facilement des collectivités locales, je vais le dire comme ça. Et la Société du Grand Paris sera l'instrument qui portera le financement et la dette, et remboursera cette dette dans le temps long, qui est celui de l'Etat. Nous parlons aujourd'hui d'un remboursement sur 40 ans. Pour mémoire, le métro de Paris, les emprunts ont été faits en 1897, et ont été remboursés pour la dernière échéance en 1977. A l'époque, nous empruntions sur 80 ans. C'est ce type de mécanisme qu'il faut essayer de reproduire. Cela pose le problème derrière des ressources qui seront affectées à la Société du Grand Paris, puisqu'il faudra bien rembourser ces emprunts-là. Mais ça, c'est toute la question du débat sur les coûts et les financements que nous aurons le 5 janvier, lorsqu'en particulier, les lois de finances auront été votées par le parlement.

**Michel ROSTAGNAT** : peut-être avec la permission de Monsieur ARNAL qui a demandé la parole, mais peut-être que j'anticipe sur sa question, une question a été posée aussi sur, précisément, le financement du projet et sur les dispositions actuellement en discussion au parlement. Alors peut-être que vous pourriez faire un petit point d'actualité, même s'il est tout à fait provisoire et s'il sera évidemment beaucoup plus complet le 5 janvier après le vote de la loi de finances sur ces questions.

**Didier BENSE** : d'accord. Alors, simplement pour rappeler un certain nombre de choses apportées au débat. Il y a un rapport qui est assez fameux concernant le financement des transports en Île-de-France, de tous ces projets, que l'on appelle le rapport CARREZ, Monsieur CARREZ étant le rapporteur de la commission des finances, quelqu'un qui connaît très bien ce domaine, et qui a publié son rapport à mi-2009 en préconisant un certain nombre de mesures, en particulier fiscales, pour financer l'effort que tout le monde considère aujourd'hui comme nécessaire, à la fois pour traiter des sujets du ressort du STIF, pour faire simple, le plan de mobilisation, et pour construire l'infrastructure dont nous avons besoin à l'évidence en complément de tous les RER, tous les Transiliens et tous les métros qui existent aujourd'hui. La loi de finances qui est proposée aujourd'hui dans les parlements reprend un certain nombre de ces mesures, pas toutes, concernant alors la taxe sur les bureaux, une redevance sur la création de bureaux, et la mise en place d'une taxe spéciale équipement qui permet effectivement de financer, d'avoir une mesure fiscale finançant d'abord les études, et ensuite qui permettra de rembourser en partie les emprunts que la Société du Grand Paris doit faire. Par rapport à ce qu'avait imaginé Monsieur CARREZ au cours de son travail, il y a une mesure qu'il n'avait pas pris en compte, c'est le fait que l'Etat allait doter la Société du Grand Paris d'un capital de 4 milliards. Cela veut dire que l'on est d'ores et déjà avec les mesures fiscales qui sont en cours de discussion. C'est pour cela qu'il y a de la certitude dans ce que l'on dit, et que la date du 5 janvier est bien choisie, parce que là, nous saurons précisément de quoi nous parlons. Par rapport aux ressources identifiées par le rapport CARREZ, nous avons déjà ce différentiel de 4 milliards en notre faveur. A l'époque, Monsieur CARREZ considérait que l'on savait financer quelque chose de l'ordre de 15 milliards. 15+4, nous voyons que l'on commence à s'approcher très sérieusement de la cible. Après, il faut travailler encore le sujet pour savoir ce qui se passe, à partir du moment où il y a une mise en service, et pour identifier des recettes complémentaires autour du Grand Paris. Dans ces recettes-là, il n'y a pas le terme que vous avez employé, Monsieur, sur la spéculation foncière. Le propos de la Société du Grand Paris n'est pas de spéculer sur le foncier. Par contre, il avait semblé, c'est ce que vous évoquiez, qu'il était judicieux, comme cela se fait dans pas mal d'endroits, de capter une certaine forme d'enrichissement qui se produira autour des gares. C'est-à-dire que nous savons tous que quand nous construisons une infrastructure ferroviaire, les gens qui sont propriétaires, c'est tant mieux, en profitent. Leurs biens se valorisent, et leurs terrains se valorisent. Les appartements sont plus chers, etc. C'est en particulier constaté dans toute la vallée du Rhône avec l'ouverture du TGV Sud Est.

Or, des gens qui n'ont pas contribué à l'investissement s'enrichissent. Très bien. Est-ce que l'on ne peut pas capter une partie de cette richesse-là au profit de celui qui a investi, à savoir la Société du Grand Paris. Il y avait des mécanismes de ce type-là dans la loi du Grand Paris. Nous prélevions une petite partie de l'enrichissement, nous parlions de 10 %, 15 % pardon, de la plus-value opérée par quelqu'un qui revendrait son bien en profitant de l'effet de levier Grand Paris, parce qu'il est bien placé par rapport à la gare.

Ce mécanisme-là aujourd'hui, il a un défaut, à savoir que l'on ne sait pas très bien estimer année après année combien il va effectivement rapporter. C'est un défaut un peu technique. Et aujourd'hui, les gens discutent sur : est-ce que c'est la bonne mesure pour aller chercher ce financement-là ? C'est assez technique. Mais l'idée, c'est ça. Ce n'est pas d'encourager soi-même la spéculation. De toute façon l'infrastructure va enrichir autour d'elle. Je crois que ce que l'on présente à Gonesse en est quand même un exemple assez formidable. Aujourd'hui, ce sont des terres. Demain, c'est peut-être un centre d'activité. A l'évidence, les gens, j'imagine, je ne sais pas s'ils sont là, que les investisseurs qui présentent ce formidable projet qui s'appelle Immochamp, ils le font pour avoir une rentabilité de leurs biens. Pourquoi ils ne contribueraient pas au financement par exemple de la gare ou d'une partie du réseau ? C'est une question que l'on peut se poser. Ce serait assez légitime.

**Joëlle FODOR ESKENAZI** : monsieur, vous avez la parole.

**Didier ARNAL, Président du Conseil Général du Val d'Oise** : Didier ARNAL, Président du Conseil général. Je voudrais d'abord remercier le Président et la Commission pour avoir accepté deux réunions supplémentaires dans notre département. Je sais que votre calendrier, le nombre de réunions est déjà très élevé. Je crois que c'est un signe de respect, et je tenais à vous remercier d'avoir accepté à la fois ici Villiers-le-Bel, mais également sur les rives de Seine Argenteuil Bezons. Je crois que dans la présentation qui est faite, nous finissons par la connaître presque par cœur après avoir participé à pas mal de réunions, ce qu'elle met également en évidence, c'est qu'il y a des temps qu'il ne faut pas rater. Vous avez parlé des villes nouvelles, la création du métropolitain, il y a un peu plus d'un siècle, les villes nouvelles, les années 60-70. Et je crois que l'on arrive à une nouvelle période effectivement qu'il ne faut pas rater.

Puisque le montant des investissements prévus, les infrastructures prévues, ce que ces infrastructures inévitablement généreront derrière, c'est effectivement une période, un débat et un moment que pour un département comme le nôtre, que nous ne pouvons pas rater. Cela explique, je crois en partie, la réaction très vive, il y a un peu plus de 18 mois maintenant, des élus de ce département et du Conseil général en particulier, sur le sort qui était fait au Val d'Oise dans le cadre de ce grand débat et de ces projets d'envergure pour l'avenir de la région Île-de-France. Et je crois, même si aujourd'hui, ce n'est pas gagné du tout, mais je crois que la détermination, la volonté, l'acharnement des élus de ce département, et quelle que soient les tendances politiques, puisque vous parliez d'avis sur ce grand projet, je pense qu'en début de semaine prochaine, le département sera en mesure

de donner un avis sur le projet, et un avis à l'unanimité de toutes les responsabilités ou sensibilités politiques de l'assemblée départementale. Et je crois que savoir que c'est largement partagé sur ce département.

Sur ce débat, et cet enjeu pour notre département, je crois que les projets à la fois de la Société du Grand Paris, mais aussi ce qui est une réalité sur notre département et sur ce territoire peut-être en particulier, c'est l'action à travers le plan de mobilisation des transports, qui est déjà une réalité sur quelques réalisations. Mais sur quelques projets financés auxquels le Conseil général participe fortement, je pense au Barreau de Gonesse, et je pense aussi à toutes les études qui sont actuellement en cours sur le désenclavement de ce secteur à travers des sites propres, les trams en cours, le T2 et le T5, le T5 sur Sarcelles avec, j'espère, une prolongation en site propre ou en trame. Les discussions autour des enveloppes financières arbitreront ces choix-là. Mais déjà, il y a donc un certain nombre d'opérations engagées, de réalisations engagées relativement importantes.

Je pense qu'il faut à travers ce débat, et à travers l'enjeu qui concerne effectivement les financements, là encore je crois être conscient d'une réalité. Vous parliez de gare optionnelle sur une ligne. Sur le Val d'Oise, il n'y en a qu'une gare optionnelle. Et ce que je disais à certains de mes collègues, voire même à des interlocuteurs de la Société du Grand Paris ou autres, c'est comment pouvoir envisager, dans le Val d'Oise, que nous n'ayons qu'une seule gare ? Je ne reviens pas sur l'enjeu, l'intérêt indispensable et nécessaire à ce territoire. Mais comment une seule gare, alors que l'ensemble des autres départements, à l'exception de la Seine et Marne, 40 gares, vous disiez, se répartissent, et tant mieux... Heureusement, ce n'est pas un problème de concurrence ou de volonté d'avoir plus ou moins que nos voisins. 40 gares. S'il y en a une qui doit à un moment perdre le caractère optionnel et devenir enfin une gare définitivement actée, décidée, c'est bien celle du Val d'Oise. Je crois qu'il faut... Je sais que vous l'entendez régulièrement, et que nous vous le répétons régulièrement. Je crois que c'est très important : nous ne pouvons pas accepter que la seule unique gare de ce département, qui pour l'instant, et c'est normal, puisque le débat est en cours, a encore le caractère optionnel, qu'elle ne devienne pas définitive à l'issue et dans les arbitrages définitifs et les décisions.

Sur l'autre aspect qui est, puisque cela a été évoqué, sur le désenclavement de ce secteur, qui est l'avenue du Parisis, si la société du Grand Paris veut effectivement avoir cette responsabilité, être le maître d'ouvrage et financer cette opération, je pense que les discussions pourraient aller très vite.

Je crois qu'il y a déjà un travail conséquent qui se fait, à la fois sur la nécessité d'avoir des dessertes locales qui soient enfin de véritables dessertes locales. Et je crois que par rapport à l'échange qu'il y a eu sur ce sujet-là, aujourd'hui, l'avenue du Parisis n'a plus rien d'une autoroute urbaine, absolument pas, au contraire. Elle est reconfigurée, et sa version définitive, sur laquelle nous travaillons depuis 18 mois maintenant, devrait amener à avancer quelques propositions, n'a plus rien d'une autoroute urbaine, et au contraire, en

complément des transports ferroviaires, des transports en commun, ce dont souffre aussi une partie de ce territoire, c'est bien justement de ces dessertes locales qui ne fonctionnent pas. Et je crois que là encore, à travers ce débat sur le BIP, bien évidemment qui constitue un des éléments de désenclavement, dans quelques mois, nous serons en mesure, je pense... Par exemple au moment des arbitrages définitifs par exemple sur le fait que cette gare optionnelle devienne une gare définitive, un certain nombre d'annonces seront également faites sur ce sujet-là.

Je n'ai pas de question. J'ai simplement une nouvelle fois cette demande, cette exigence. C'est l'intérêt pour cette partie du territoire et ce qu'il entraînera inévitablement derrière à travers les investissements, l'installation et les créations d'emplois. Et puis je crois rattraper ce qui n'a pas été fait - et c'est une exception européenne, et presque au-delà - à la création de l'aéroport Charles-de-Gaulle. Quand cette décision a été prise de créer un aéroport d'envergure internationale, et il l'est aujourd'hui... Les chiffres sont là. L'aménagement, 50 kilomètres à la ronde de cet aéroport, n'a pas été prévu, n'a pas été pensé, et n'a pas été réalisé. Là encore, s'il y a une raison supplémentaire d'utiliser ces débats, d'utiliser cette période d'arbitrage et de décisions importantes sur les infrastructures importantes, cette notion de rattrapage sur ce territoire est indispensable.

Nous sommes le seul territoire sur lequel il y a un aéroport comme l'est Charles-de-Gaulle, et qui n'est pas sur... Regardons ce qui existe ailleurs en Europe, dans l'Europe du Nord, aux États-Unis : les aéroports ont un aménagement sur le périmètre de 30, 40 ou 50 kilomètres à la ronde, qui à la fois nous ferait pâlir d'envie, mais qui surtout explique peut-être, parfois pas seulement, mais explique le classement de cet aéroport sur la qualité de ses services, la qualité d'accès, bref, la capacité d'être compétitif avec d'autres aéroports internationaux. Là encore, sur cette décision, prenons en compte ce rattrapage indispensable qui n'a pas eu lieu, et les investissements qui n'ont pas été faits par l'Etat à la création de cet aéroport.

**Joëlle FODOR ESKENAZI** : merci Monsieur ARNAL.

*Applaudissements*

J'ai une question au fond. Vous avez une réponse à apporter à Monsieur ARNAL ? Monsieur BENSE, un commentaire ?

**Didier BENSE** : juste un peu une confirmation : nous ne sommes pas intéressés par la maîtrise d'ouvrage des structures routières ou autoroutières. Simplement, nous sommes intéressés par contre... Je pense que dans certains territoires, d'une façon générale, mais c'est particulièrement vrai quand nous nous éloignons un peu des zones denses, il ne faut pas opposer l'usage de la voiture particulière et celui des transports en commun, parce qu'il nous semble qu'il y a une vraie complémentarité, et qu'il faut articuler les deux intelligemment. Nous parlions des architectes tout à l'heure, ils font la même analyse. Ils proposent un certain nombre de choses aux alentours des grandes autoroutes radiales. C'est vrai que nous, nous sommes assez concernés de savoir si une gare qui serait posée ici ou là,

elle a une accessibilité piétonne. Cela renvoie à la densité d'habitat qu'il y a autour de la gare. Éventuellement une accessibilité cycliste. C'est intéressant. C'est un mode totalement sous-développé. Évidemment, ce soir, ça paraît un peu difficile. Mais quand même, ce sont des modes qui se développent très bien dans beaucoup de pays. Et nous ne voyons pas très bien parce que la géographie de Paris permet en réalité de faire du vélo sur une distance un peu supérieure à la zone habituelle de 800 mètres autour de la gare pour laquelle nous considérons que les gens vont à pied. Et puis bien sûr la voiture. C'est-à-dire qu'évidemment, vous avez évoqué le cas de la Seine et Marne qui a une gare. En fait, elle en a deux, puisque la gare de Champs est un peu à la limite. Mais c'est vraiment en bordure de la Seine et Marne. Les gens qui sont un peu plus en profondeur de la Seine et Marne se posent la question de savoir comment ils peuvent faire. Ils peuvent utiliser les lignes de rabattement s'ils habitent à proximité. Ils peuvent aussi utiliser la voiture dans les premiers kilomètres.

C'est quelque chose qu'il ne faut pas rejeter *a priori*. Alors après, bien entendu, nous cherchons à nous inscrire dans les bonnes valeurs, à développer l'autopartage, à développer la voiture partagée, à faire des parkings qui proposeront des recharges électriques, etc., puisque tout existera à l'évidence à la fin de la décennie. Mais il faut absolument articuler les deux. C'était un peu le sens de notre présentation en reprenant cette histoire de boulevard du Parisis, qui effectivement n'est pas forcément une autoroute urbaine. Mais je crois qu'il faut avoir cette réflexion - mais vous l'avez dans le cadre de votre approche urbaine - de maillage de cette gare par rapport à tout son environnement, si nous voulons qu'elle soit effectivement efficace, et qu'elle apporte aux habitants au-delà du périmètre immédiat, sachant qu'en plus cette gare optionnelle, si nous la faisons, elle n'aura pas beaucoup d'habitants autour pour les raisons que vous savez. Il faudra aller chercher la zone de chalandise un peu plus loin.

**Joëlle FODOR ESKENAZI** : oui, allez-y Monsieur.

**Kazadi REX, Action Républicaine pour le Progrès Social** : bonjour, Kazadi REX, Président de l'Action Républicaine pour le progrès social à Villiers-le-Bel. Je voudrais vous poser une question. La Société de Grand Paris œuvre pour le désenclavement d'un certain nombre de régions. J'aimerais savoir : est-ce que dans votre politique, comme nous avons pu l'entendre ici et là par les élus, c'est pour faire venir des entreprises et pour créer de l'emploi ? Est-ce que la Société du Grand Paris, vous travaillez avec des entreprises pour que les entreprises viennent dans les régions, puisque vous investissez des millions pour faire des gares, etc. Parce que moi, je me dis, on nous parle souvent de Villiers-le-Bel et de désenclavement pour aller à Roissy. Moi, je pense que l'on peut mettre un métro ici pour faciliter le transport d'un certain nombre de citoyens pour aller travailler à Roissy Charles-de-Gaulle. Mais si les gens de Roissy ne sont pas capables d'embaucher les habitants de Villiers-le-Bel, l'investissement pour une gare à Villiers-le-Bel ne servira à rien. Est-ce que vous, vous travaillez avec des entreprises pour les inciter, lorsqu'elles s'installent, lorsqu'il y aura un désenclavement et qu'elles vont venir dans la région, dans des villes comme Villiers-le-Bel, est-ce que vous les incitez à engager, à embaucher les habitants et les gens qui vivent à Villiers-le-Bel ? Voilà ma

question.

**Joëlle FODOR ESKENAZI** : merci monsieur. Monsieur BENSE ?

**Didier BENSE** : ça, Monsieur, c'est un peu le travail de la Société du Grand Paris. Mais je dirais que c'est le travail de tout le monde, effectivement, de développer les atouts de tous les territoires. Aujourd'hui, nous nous sommes fait le relais, à travers notre présentation, du travail que porte votre communauté d'agglomération, à laquelle s'est associée la ville de Gonesse. C'est un phénomène que l'on retrouve partout. Nous, ce que l'on apporte, et nous sommes prêts à contribuer auprès des élus à travers cette argumentation, ce que l'on apporte, c'est l'infrastructure. Les entreprises, pour s'implanter, quand elles envisagent un investissement important, elles regardent un certain nombre de choses. Est-ce que je vais savoir recruter les employés ? Est-ce qu'ils sont formés ? Est-ce qu'ils savent habiter pas trop loin ? Est-ce qu'ils vont pouvoir rejoindre mon entreprise en transport en commun ? Ce sont des choses que toutes les entreprises regardent avant de faire un investissement. Et des fois, elles se contentent d'un ou deux de ces facteurs. Et parfois elles sont très exigeantes, parce que l'investissement est important et elles veulent vraiment qu'il y ait la totalité, c'est-à-dire des gens à embaucher, des gens bien formés, des gens qui sont capables d'accéder facilement aux emplois.

L'Île-de-France, de ce point de vue là, a un certain nombre d'atouts incontestables. C'est-à-dire que l'on a par exemple une certaine stabilité politique. Ce n'est pas que c'est toujours la même majorité, mais par rapport à des pays émergents, nous sommes plus rassurants que d'autres. Nous avons un niveau de formation qui est plutôt reconnu. Et puis par contre, aujourd'hui, en matière d'image que l'on renvoie au niveau de la circulation, c'est considéré comme des régions les plus invraisemblables, au moins au niveau de l'Europe. Et au niveau des transports en commun, il y a l'hyper centre qui a une très bonne réputation avec ce métro qui a été conçu avec des stations très proches les unes des autres. Mais par contre, tout le monde sait, y compris les investisseurs étrangers, qu'il y a des difficultés de déplacement à travers la région. Nous, nous apportons d'abord ce diagnostic-là, et une solution. Et nous essayons de faire partager notre analyse à l'ensemble des décideurs.

Alors après, tous les acteurs sont au travail pour retourner le regard des investisseurs et des entreprises sur l'Île-de-France. Nous avons l'autre jour l'intervention de Monsieur Pierre SIMON qui est le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie, qui passe son temps à vendre l'Île-de-France en réalité à l'étranger, et qui a dans sa mallette de VIP, comme on dit, la présentation du projet Grand Paris, parce qu'aujourd'hui c'est un atout majeur d'attractivité de l'Île-de-France. Et c'est vrai que les gens, à nouveau, s'intéressent à ce qui se passe, et en particulier s'intéressent à la façon dont nous allons aboutir sur ce grand débat autour des transports. Voilà, j'ai essayé de répondre. Nous ne considérons pas que nous avons à nous substituer aux élus locaux et aux acteurs des territoires. Nous sommes à leur côté autant que de besoin pour les aider à argumenter autour des atouts que le Grand Paris apporte aux territoires.

**Joëlle FODOR ESKENAZI** : merci Monsieur. Oui, allez-y. Monsieur avait demandé depuis un moment, effectivement, oui.

**M. DUCOS, Président Action Formation Emploi Sarcelles, dirigeant de Rugby** : bonsoir. Ma clé d'entrée dans le débat va être un peu différente. D'abord, cela fait 25 ans que j'attendais qu'il y ait des initiatives d'envergure sur ce territoire, en tant que Président d'association dont le travail quotidien est de remettre ou de permettre à des gens de retrouver de l'emploi ou d'accéder à l'emploi, la deuxième en tant que dirigeant sportif, avec les projets sportifs qu'il y a. Donc, je me réjouis.

Par contre, nous avons dans l'immédiat quelques obstacles à surmonter, qui sont des propositions. Nous parlons beaucoup des emplois à Roissy. Aujourd'hui, qui n'est pas bilingue et trilingue, pour nos populations, nous n'avons pas d'accès aux emplois à Roissy, et je ne rajoute pas d'autres critères. Alors, nous avons un autre problème à régler, qui est le problème de l'illettrisme, en particulier pour des salariés qui sont encore dans les entreprises et dont le niveau de formation ne permet pas les reconversions internes. Et nous avons un problème d'illettrisme pour une partie de la population de ces territoires-là.

Alors moi je dis que nous avons inventé l'ANRU pour l'urbanisme. Il faut inventer une ANRU pour les problèmes de formation. En particulier : quels sont les métiers où il faut posséder 400, 800, 1 500 mots de vocabulaires par profession pour être reconnu, et accéder à ces professions. Nous avons, excusez-moi, je résume parce que j'avais écrit pas mal. Alors illettrisme, langue, et troisièmement, nous avons à surmonter les handicaps sur les formations, sur les métiers en évolution.

A l'heure actuelle, nous sommes à la veille d'une révolution industrielle à mon avis, par l'utilisation, la maîtrise et l'exploitation des énergies nouvelles. Or aujourd'hui, nous savons à peu près utiliser toutes ces techniques pour des maisons individuelles, mais ce n'est pas passé au stade industriel, pour passer de 250 kWh de consommation/mètre carré/an, à 50 kWh. Et nous avons là à reconsidérer tout le contenu des métiers, que ce soit électricien, plombier, thermicien, car c'est la domotique, demain, qui gèrera tous ces complexes-là. Et nous avons donc un plan de formation s'inspirant des méthodes pédagogiques de l'AFPA, pour former dans les cinq ans qui viennent et dix ans qui viennent, tous ces corps de métiers qu'il faut reconsidérer. Je m'arrête là parce que...

**Joëlle FODOR ESKENAZI** : vous voulez parler des nouvelles filières, c'est ça ?

**M. DUCOS** : c'est-à-dire que toutes les énergies nouvelles potentielles vont fonctionner par bouquet. Une énergie renouvelable, toute seule, ça ne fonctionne pas. Il faut le solaire. Il faut le thermique, la géothermie, l'isolation des bâtiments, etc. Cela touche à tous les métiers existants, mais à des métiers nouveaux sur lesquels il faut travailler sur les contenus. Et ces métiers-là, à mon avis, ces ensembles-là, un bâtiment, un ensemble de bâtiments, des bâtiments publics, seront régulés par la domotique. C'est-à-dire la synthèse de métiers actuels qu'il faut reconsidérer et compléter. Alors, je ne suis pas dans le domaine des

transports, mais je me réjouis de toutes ces perspectives.

**Joëlle FODOR ESKENAZI** : je vous remercie de votre contribution Monsieur, merci beaucoup.

**Didier BENSE** : nous sommes évidemment très loin des prérogatives, des compétences et des qualifications de la Société du Grand Paris. Seulement, votre intervention me fait inmanquablement penser à ce qui se passe autour de la cité Descartes. Nous avons parlé de ces fameux territoires de projets. Un de ces territoires de projets, c'est la cité Descartes que l'on considère comme ayant vocation à être un cluster, un pôle de développement, une grappe d'entreprises, d'écoles, de centres de recherche, de centres d'expertise autour de ce que l'on appelle la ville durable, autour de toutes ces questions de nouvelles énergies, des nouveaux matériaux et de leur mise en œuvre. C'est effectivement un des concepts autour de ce Grand Paris. Pour répondre un peu à ce qui a été dit au cours d'une des premières interventions qui disait que finalement, nous avons juste un projet de transport, cela va un tout petit peu plus loin. Nous avons un projet de développement. Et nous avons un projet également qui celui de jouer sur tous les paramètres du développement de demain, dont celui autour de la ville durable et de tout ce qui est écoconception des bâtiments, par où il faudra bien passer, et si possible prendre une longueur d'avance pour après vendre ce savoir-faire à d'autres.

**Joëlle FODOR ESKENAZI** : et des nouveaux matériaux aussi.

**Didier BENSE** : oui, tout à fait.

**Michel ROSTAGNAT** : peut-être pour, puisque nous arrivons à mi-temps du débat, et que j'ai vu, nous avons vu pas mal de mains se lever, je vais leur demander de se relever. Je pense qu'il y a Monsieur du cinquième rang à gauche qui veut parler le premier, mais pour aider Monsieur le Maire de Gonesse au premier, Monsieur derrière le Maire de Gonesse. Et il me semble que là-bas, là-haut, il y avait quelqu'un. Il avait également deux personnes qui ont demandé la parole. Cela nous fait cinq et même six avec monsieur, sept avec Monsieur le Maire de Villiers-le-Bel. Nous avons de quoi faire effectivement pendant un certain temps. Nous allons essayer de suivre à peu près l'ordre, mais en tout cas, je vais laisser opérer mon amie Joëlle. Voilà. Il faudra sans doute effectivement que vous vous rappeliez à notre bon souvenir si par hasard nous vous avons oubliés, mais nous allons essayer de faire au mieux.

**Joëlle FODOR ESKENAZI** : Monsieur, je vous en prie, si vous voulez poser votre question.

**Jean Luc BRAC, L'Écho Régional** : oui, bonsoir. La question que me pose, c'est combien il y aura de gares à Gonesse ? Puisque l'on nous parle de la gare du Barreau de Gonesse. On nous parle de la gare du métro. On nous parle de gare optionnelle. Laquelle est optionnelle ? D'autre part, au sujet du Barreau de Gonesse, les questions que je me pose concernent son utilité. L'idée avait été lancée alors que la liaison Creil Roissy n'était pas à l'ordre du jour. Là actuellement, RFF est en train de, va construire sa liaison Creil Roissy. Il mettra l'aéroport de Roissy à 5 minutes de la gare de Louvre ou la gare de Fosse-sur-Villiers. Est-ce que cela vaut vraiment le coup de créer le Barreau de Gonesse ?

**Joëlle FODOR ESKENAZI** : merci de votre question. Monsieur le maître d'ouvrage ?

**Didier BENSE** : je ne suis pas le meilleur avocat du Barreau de Gonesse même si nous pensons, effectivement, que c'est un projet intéressant notamment vis-à-vis de sa facilité de réalisation. Je vais répondre à la première partie de la question. Pour nous, concernant le Grand Paris, à Gonesse, il y a une gare proposée comme optionnelle. C'est la gare du métro automatique, qui vous connectera directement à Roissy au Nord, à Bourget, Pleyel, Saint-Denis, Défense, et Versailles au Sud. C'est cela l'apport de la gare éventuelle de Gonesse.

**Joëlle FODOR ESKENAZI** : il y avait une question au deuxième rang, je crois.

**Bruno RACINE, Habitant de Val de France, animateur de réseaux de développement territorial** : oui, bonjour. Mon intervention serait un argument complémentaire à ceux qui ont été développés aujourd'hui, et à d'autres réunions d'ailleurs. Ce témoignage part de l'enquête qui avait été menée par le comité de bassin d'emploi de l'Est du Val d'Oise il y a un peu plus de 10 ans, auprès d'une centaine d'entreprises, et qui avait déjà noté l'isolement des entreprises sur leur territoire, et leurs attentes d'une véritable dynamique de développement entre le bassin d'activité et d'emploi et le pôle de Roissy. Elle avait souligné la notion de bassin d'emploi à l'échelle de l'Est du Val d'Oise, et l'importance de son articulation avec la plateforme aéroportuaire.

Le projet Val de France-Gonesse, avec cette nouvelle gare du métro Grand Paris, et le Barreau RER B-RER D associés, est un élément phare pour répondre à ces attentes et permettre un codéveloppement du bassin et de la plateforme de Roissy. Ce codéveloppement économique et social, indispensable, devient alors possible avec ce projet, d'abord, en favorisant l'effet d'entraînement de la plateforme sur le développement des entreprises et de l'emploi du bassin, mais aussi en créant une dynamique locale qui amplifiera le rayonnement et l'attractivité globale de la Plaine de France.

A l'inverse, si l'on ne favorise pas cette opportunité de relier l'est du Val d'Oise au réseau Grand Paris, avec le projet Val de France Gonesse, alors nous aurons ce que l'on constate depuis si longtemps : une plateforme aéroportuaire, magnifique outil technique, mais tournée sur elle-même, mais tournant le dos à son territoire, territoire qui se vide de ses potentialités, qui s'appauvrit durablement, et qui affaiblit l'image de notre pays. Alors, nous jouons perdant perdant. Alors, jouons gagnant-gagnant, et décidons de donner une priorité extrême à ce projet, au regard des enjeux que constitue cette porte d'entrée de l'Île-de-France et de la France. Voilà les problèmes que je voulais vous soumettre.

**Joëlle FODOR ESKENAZI** : merci Monsieur. Est-ce que le maître d'ouvrage veut préciser quelques éléments, non ?

**Didier BENSE** : non. C'est très clair.

**Joëlle FODOR ESKENAZI** : merci. Monsieur au premier rang ?

**Michel AUMAS, Maire d'Arnouville, Vice Président de Val de France** : Michel AUMAS, Maire d'Arnouville. Je voulais dire que les quatre Maires de Val de France, et le maire de Gonesse, nous sommes tous solidaires du projet. Et nous défendons tout ce projet de gare d'interconnexion entre le Barreau de Gonesse, pour lequel nous nous sommes battus et je pense que nous allons obtenir satisfaction, et le métro du Grand Paris. Pourquoi ? Parce que l'on a besoin, dans ce secteur, d'une gare qui sert à la fois pour desservir le secteur du Triangle de Gonesse, mais aussi il ne faut pas oublier que nos populations pensent toutes travailler sur Roissy. Il y a quand même un certain nombre de personnes qui vont travailler aussi sur La Défense ou sur Paris. Et au lieu de passer par le RER D et le RER A par exemple, qui est fort encombré avec l'interconnexion à Châtelet, qui ne fonctionne pas toujours bien, les gens pourront à ce moment-là passer par la gare de l'interconnexion du Triangle de Gonesse, et rejoindre La Défense, avec un gain de temps de transport, et certainement de confort.

Par ailleurs, je voulais dire aussi que je suis... Je pense qu'en ce qui concerne la gare d'interconnexion, nous sommes encore sur des schémas peut-être un peu anciens. Car dans certains pays, on crée les infrastructures, et les aménagements autour. Là, dans le cadre du métro automatique, nous avons effectivement positionné des gares à des endroits, certaines gares, où il y a effectivement une concentration de populations ou d'activités. Et nous savons qu'il y aura des dessertes. Nous avons donc positionné telle gare. Et puis il y a des gares aussi qui doivent être positionnées pour le futur, dans le cadre d'aménagement de territoires. Et là, nous nous posons la question de savoir s'il est nécessaire d'aménager, de créer ces gares pour des aménagements futurs. Je crois que là, c'est une profonde erreur, car dans beaucoup de pays d'Europe, nous ne nous posons pas la question. Nous créons les infrastructures, et nous faisons les aménagements autour. Nous savons pertinemment qu'à partir du moment où il y a des gares, il y a des aménagements autour. Nous vous avons fait des projets concrets. Il faut nous croire. Et la création de cette gare d'interconnexion amènera automatiquement des développements d'activité et des aménagements autour de cette gare, ce qui justifie pleinement la création de cette gare, et que ce soit une gare pleine et entière.

**Joëlle FODOR ESKENAZI** : merci Monsieur le Maire.

*Applaudissements*

Il y a une question au fond, oui madame.

**Danielle LAROCHE, Habitante de Villiers-le-Bel** : oui, bonjour. Je m'appelle Danielle LAROCHE. Je suis une habitante de Villiers-le-Bel. Alors moi, quand j'ai vu votre vidéo, j'ai été vraiment enchantée, parce que vous avez bien diagnostiqué effectivement tous les handicaps que pouvait trouver notre banlieue. Surtout qu'il faut dire que maintenant sur Villiers-le-Bel ou les communes environnantes, les jeunes ont quand même un pourcentage de chômage de 25 %, ce qui est au-dessus du national quand même. Il faut quand même le savoir. Je pense qu'effectivement ce Barreau est nécessaire pour pouvoir faire en sorte que

les jeunes puissent aller travailler, et les autres personnes. Et moi, quand j'ai vu votre diagnostic, comme je vous ai dit, j'étais contente.

Mais maintenant, quand je vous entends parler, je me dis : qu'est-ce qu'il faut faire pour leur faire comprendre que notre ville, notre banlieue a réellement besoin de ce pari ? Parce que moi, je suis dans une commission de handicap. Et comme nous parlons handicap, quand nous avons un handicap, nous mettons des taux d'invalidité. Et je peux vous dire qu'avec ce que vous avez trouvé, je vous mets une invalidité à 75 %. Alors qu'est-ce qu'il faut, effectivement, pour que vous arriviez à comprendre que c'est vraiment nécessaire sur nos communes ?

*Applaudissements*

**Joëlle FODOR ESKENAZI** : merci de votre intervention Madame. Ce sera indiqué dans le débat, et ce sera retranscrit.

**Didier BENSE** : sur les deux interventions, je ne sais pas si nous pouvons projeter la carte là, comprendre la logique du réseau, nous n'avons pas totalement écarté de notre réflexion ce qui se passait sur votre territoire, ce qui explique encore une fois le caractère optionnel de tout cela. Nous parlions de ce qui se passait à Arnouville, etc., et de l'obligation de passer par Paris. Avec le métro Grand Paris, cette obligation n'existe pas puisque sur la ligne D, comme sur la ligne H, vous avez une connexion que l'on souhaite la plus efficace possible, au stade de France, la gare dite Pleyel, qui vous permet ensuite effectivement de rayonner sur La Défense. C'était l'exemple que vous citiez Monsieur le Maire. Et c'est probablement plus rapide que de rejoindre par un premier transport à partir vos centres-villes, la gare optionnelle de Gonesse. Là, vous prenez votre ligne D habituelle, mais vous ne pénétrez pas dans le centre de Paris, et vous gagnez déjà beaucoup de temps.

En fait, ce n'est évidemment pas juste une branche. Nous nous focalisons sur ce qui se passe autour de Gonesse, mais c'est l'ensemble d'un réseau qui offre ce service, et qui améliore les temps de transport de façon globale. C'est pour cela que quand nous regardons cela, il ne faut pas, comme le font certains parfois, opposer tel bout du réseau à tel autre. Il y a vraiment une logique assez générale qui consiste à relier les territoires entre eux, à relier les pôles on va dire un peu spécialisés dans l'entrepreneuriat que sont les aéroports, puisqu'il y a peu d'habitat, justement aux pôles d'habitation. C'est ce que l'on a cherché à faire.

Après que faut-il faire pour nous convaincre ? Mais je crois que ces réunions-là sont faites pour ça. Encore une fois, nous ferons l'instruction de ce qui sera apporté. Je pense qu'après ce que l'on a entendu à Roissy, les différents cahiers d'acteur, le fait d'organiser cette réunion aujourd'hui, d'en faire une autre une semaine plus tard à Gonesse, la répétition ayant ses vertus, il est probable que la Commission Particulière relaie votre besoin. Après, encore une fois, tout cela doit prendre une bonne réalité au moment de la décision, c'est-à-dire effectivement, quelle vision nous avons de la façon dont nous allons concrétiser le développement de ce territoire sur le Triangle de Gonesse, autour de cette gare. Parce que

nous pouvons toujours - je ne vais pas rejoindre tout à fait ce que dit Monsieur le Maire - poser une gare dans les champs. Cela ne se fait que si quand même nous avons une vision assez immédiate du rendement que cela a, parce que d'une part, c'est un investissement. D'autre part, les gens sont parfois assez jaloux de leur prérogative de vision de l'aménagement. Nous avons entendu beaucoup de choses en tant que Société du Grand Paris quand nous avons posé nos gares par rapport à des visions qui sont différentes. Nous parlions du SDRIF tout à l'heure. Le SDRIF a une vision de ce que doit être l'aménagement du territoire pour les X prochaines années. Ce n'est pas tout à fait la vision du Grand Paris. Nous avons donc aussi des frictions autour de cela. Sur le cas du Triangle de Gonesse, je pense qu'il n'y a pas forcément énormément d'écart, ni sur Saclay d'ailleurs. Saclay Sud, quand nous regardons le SDRIF, c'est un peu le même projet de développement. Par contre, la façon de le desservir n'est pas totalement partagée entre nous, entre les régions. C'est l'objet d'un certain nombre de discussions. Voilà ce que je pouvais dire en réponse à ces deux interventions.

**Joëlle FODOR ESKENAZI** : merci Monsieur BENSE. Oui Monsieur ?

**Daniel NENIN, Président Association de Protection de l'Environnement ASSARS** : bonsoir, Daniel NENIN, Président d'une association qui s'occupe d'environnement et de rivière. Tout d'abord, je voudrais dire que notre région est sinistrée depuis la fin de la guerre, je dirais à tout sens du terme. Le désenclavement s'impose. L'emploi, il faut le ramener. La formation, il faut la faire. C'est certain. Ceci dit, je suis tout à fait d'accord sur l'ensemble de ces projets dans la mesure où l'environnement est repensé à l'aune d'un petit peu de ce qui doit se faire maintenant.

Maintenant, la question c'est l'articulation de tous ces projets par rapport à la nouvelle donne. Je dirais le tempo est donné par l'Europe, mais la France fait des transpositions. Et je dirais qu'il va y avoir des choses qui vont émerger à l'horizon 2015 et plus. Il s'agit du, soit du SAGE, soit les bleues trames vertes. Enfin, il y a beaucoup de projets : le plan climat-énergie, et des choses comme ça. Et moi, la question que je me pose, en tant qu'environnement, c'est : comment va se faire cette articulation par rapport à ces projets qui sont nobles, mais où là, disons la qualité du futur n'est pas que le travail, mais c'est la vie quotidienne. C'est la circulation douce. C'est tout cela.

Et moi je dis : attention. Il ne faudra pas mener les projets phares en oubliant un petit peu les choses qui vont arriver. Merci.

**Michel ROSTAGNAT** : juste avant que Monsieur BENSE ne vous réponde, enfin que l'équipe de Monsieur BENSE ne vous réponde, nous avons demain une réunion sur l'environnement précisément, où nous parlerons spécifiquement des questions d'environnement en relation avec le projet. Sachez-le. Cela se passera à Marne la Vallée. Enfin d'ores et déjà, vous allez avoir un bout de réponse.

**Denis BENSE** : pour remercier d'abord de l'intervention, puisqu'effectivement, un projet n'a

d'intérêt que s'il est dans les valeurs du développement durable au jour d'aujourd'hui. Ça marche sur trois pattes. Il faut quand même le rappeler. Ça marche sur l'économique, sur le social et sur l'environnemental.

Il me semble que le projet que l'on propose aujourd'hui, c'est un projet qui joue bien sur ces trois piliers. L'économique, nous en avons beaucoup parlé ce soir. Je ne vais pas développer plus avant, mais il est clair qu'un des objectifs affirmé et assumé du métro Grand Paris, c'est d'aider au développement économique des territoires.

Social, cela renvoie effectivement à tout ce caractère de désenclavement que l'on a évoqué ici, de la même façon que l'on a évoqué en Seine-Saint-Denis, que l'on évoque dans le Val de Marne, et que l'on évoque à peu près sur la quasi-totalité du tracé en réalité, même en Essonne où nous étions autour de Massy. Ce ne sont pas des villes qui sont réputées comme étant les plus riches, qui ne sont pas spécialement des nids d'entreprises prospères. Ceci est l'image que l'on a voulu nous donner, mais la réalité est évidemment tout autre. Nous sommes complètement au service des Franciliens. 2 000 000 de voyageurs, ce ne sont pas que des banquiers qui vont de leur hôtel particulier à La Défense, contrairement à ce que certains ont voulu dire. Nous sommes sur un projet qui a cette utilité sociale.

Sur le plan environnemental, cela a les vertus que peuvent avoir tous les transports en commun. Cela a probablement aussi des effets néfastes, incontestablement, puisque l'on intervient sur les terres, sur les planètes. C'est pour ça que l'on a lancé très tôt notre évaluation stratégique environnementale, pour savoir un peu où nous mettions les pieds. Quels allaient être les impacts négatifs que l'on pouvait avoir ? Dans quelle mesure nous savions les récompenser ? Et puis au-delà de ça, quels étaient les apports à long terme que l'on allait avoir vis-à-vis des engagements de la France dans le cadre du Grenelle ? Il y a le transfert modal. Nous n'en avons pas beaucoup parlé. 10 à 15 %. Ce n'est jamais très facile à évaluer, parce que l'on est sur des horizons 2025 et 2035. Comme vous le savez, prédire l'avenir c'est quelque chose d'assez compliqué surtout quand il s'agit du futur. Mais nous sommes entre 10 et 15 % de report modal. C'est-à-dire que les utilisateurs du métro Grand Paris sont des gens qui abandonnent leurs voitures pour faire des déplacements qu'ils faisaient auparavant en voiture.

Au-delà de cela, nous pensons que l'on a un certain nombre aussi qui fera des trajets plus courts grâce aux gares excentrées dans lesquelles nous aurons localisé des parkings de rabattement. Tout cela va dans le bon sens en matière d'atteinte des objectifs du Grenelle. Je ne vais pas après vous faire tout l'article et l'attirail sur tout ce qui accompagnera le projet en matière d'écoconception. Je crois qu'aujourd'hui maintenant, plus personne ne se lance dans ce genre d'investissement sans embarquer cette considération-là. Il est évident que l'on essaiera d'avoir des gares qui sont les moins consommatrices possible, voir des gares à zéro énergie. Mais cela paraît un peu hors d'atteinte quand même, vu le nombre d'installations de sécurité que l'on doit mettre.

**Joëlle FODOR ESKENAZI** : merci Monsieur BENSE. Je crois que Monsieur le Maire de Gonesse

avait demandé la parole.

**Jean Pierre BLAZY, Maire de Gonesse** : oui, merci madame. Je voudrais deux ou trois remarques rapides, et puis deux questions plus techniques. Si nous pouvions reprojeter la carte notamment présentant la partie du tracé aérien et puis souterrain, pour poser ma question.

Je crois que, bien évidemment, pour la Société du Grand Paris, ici comme la semaine prochaine à Gonesse, nous devons démontrer l'intérêt de faire en sorte que ce qui est une gare optionnelle devient une gare, une vraie gare. Cela a été dit par mes collègues, et par beaucoup d'intervenants. Je crois qu'il ne s'agira pas d'une gare au milieu des Champs. Nous en avons fait ailleurs, mais je crois que ce sera une gare qui sera implantée sur un territoire qui est un territoire de projets. Et nous travaillons ensemble avec Val de France sur ce projet de territoire depuis déjà plusieurs mois. Et vous le savez, et je voulais le dire et le redire, car depuis plusieurs années, ce n'est pas parce que le projet du Grand Paris est arrivé, c'est déjà antérieurement qu'ont débuté, et depuis bien longtemps, les premières réflexions sur le Triangle de Gonesse. Je ne serais pas plus long, mais je voulais le rappeler. Mais surtout pour dire aussitôt qu'aujourd'hui, et depuis deux ans, il y a un véritable projet, et que la crédibilité du projet, la meilleure des crédibilités, c'est qu'aujourd'hui, des investisseurs s'intéressent à ce territoire.

Et pour ne parler que d'aujourd'hui même, puisque j'étais au salon du Palais des congrès au SIMI, j'ai eu aujourd'hui des contacts - et je ne parle pas d'Europa City, je ne parle pas de la FFT - avec une entreprise, un promoteur d'immobilier d'entreprise qui s'appelle DELTA, qui est un groupe hollandais et qu'un autre groupe, la SILI, qui est présente sur Paris Nord II, juste en face du Triangle, va nous écrire dans une lettre d'intention pour développer dans le cas de notre projet de campus d'activités tertiaires, à partir du moment évidemment où déjà il y aura, et ce n'est pas le lieu aujourd'hui de le démontrer, mais ce n'est plus à démontrer, l'intérêt du Barreau de Gonesse, mais qui plus est, quand il y aura la gare du métro automatique, la possibilité d'augmenter les potentialités de développement économique de ce territoire.

Voilà. C'est pour la démonstration. Alors, les questions. Sur cette carte, nous voyons, vous en avez parlé tout à l'heure, les tronçons qui sont en aérien, et les tronçons qui sont en souterrain. Tout le monde voit que le tronçon en aérien entre Roissy et le Bourget passe par Gonesse. S'il est en aérien, je vais faire un peu une boutade, nous ne voudrions pas voir les trains passer, en aérien.

Mais nous voudrions évidemment avoir la gare pour profiter du développement. Ma question, c'est : évidemment, le coût en aérien est beaucoup moindre que le coût en souterrain. Je ne sais pas comment ensuite la Société du Grand Paris décidera en termes de phasage. Nous avons compris qu'il pourrait y avoir des tunneliers qui vont opérer dans différents endroits, ce qui serait une très bonne chose évidemment pour l'ensemble du projet. Mais nous pouvons penser aussi que les contingences financières étant ce qu'elles

sont, nous choisirons aussi, et parce que c'est un tronçon majeur, qui part de l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle, de commencer par les tronçons finalement les moins coûteux. Alors quel est aujourd'hui, d'après vos estimations, le coût du tronçon Roissy Charles-de-Gaulle le Bourget, et notamment le coût entre Le Bourget et Saint-Denis Pleyel, là où nous serons en souterrain ?

Et puis ma deuxième question : nous entendons des critiques sur cette ligne bleue qui va jusqu'à Orly, et qui évidemment traversera Paris avec la ligne 14. Et on dit : oui, mais on va saturer la ligne 14. Sur cette question importante, quelles sont vos réponses ? Parce que bien évidemment, nous sommes favorables *a priori* à la réalisation de l'ensemble de cette ligne qui permettra de relier les deux aéroports franciliens.

**Joëlle FODOR ESKENAZI** : merci Monsieur le Maire. Est-ce que Monsieur le maître d'ouvrage peut répondre à ces questions ?

**Didier BENSE** : oui, sur quelques éléments de coût. Là, nous parlons de l'infrastructure. L'infrastructure, nous allons arrondir, c'est à peu près 19 milliards. Cela fait un coût de 120 millions d'euros au kilomètre pour donner des ordres de grandeur, donc un peu moins que ce qui a été évoqué tout à l'heure. C'est un coût complet.

L'aérien est assez difficile à estimer. C'est pour cela que je ne vais pas me risquer à vous donner un coût équivalent. Ce qui fait la vertu de l'aérien, c'est quand nous arrivons à produire le viaduc de façon très linéaire, et de façon un peu industrielle. Et ce qui en fait les surcoûts, ce sont tous les points particuliers à franchir. De ce point de vue, nous ne sommes pas totalement convaincus qu'il n'est, ni rapide, ni particulièrement économique, de faire un métro en aérien sur une autoroute urbaine, pour des tas de raisons. D'abord, les autoroutes urbaines, elles sont en général assez fréquentées. Donc nous ne les interrompons pas comme ça. Nous travaillons de nuit, avec donc des surcoûts. La plupart du temps, les communes environnantes ont commencé à demander des couvertures partielles totales. Et à chaque fois, ce sont des études et des ouvrages spécifiques. Et à la fin, au lieu d'avoir un viaduc produit de façon industrielle et récurrente, nous avons une série d'ouvrages d'art spécifiques qui posent des problèmes, et nous avons perdu du temps. Et assez souvent, nous sommes arrivés dans des horizons de coût équivalents.

Là où le territoire que l'on évoque est assez intéressant, c'est qu'effectivement, il y a assez peu de points spécifiques. Il faudra franchir l'autoroute A1. Il faudra franchir la ligne B. Cela peut se faire d'ailleurs ponctuellement en souterrain. Il ne faut pas qu'il y ait trop de passages derrière en souterrain parce qu'à chaque fois, c'est une coupure urbaine de quelques centaines de mètres, et c'est un coût spécifique.

Par contre, c'est vrai que de part et d'autre, il y a des longueurs suffisamment significatives dans des terres que l'on n'espère pas trop chères, parce qu'il y a aussi un gros différentiel en matière d'expropriation quand nous faisons un viaduc. Il faut mettre les piles. Il faut indemniser pour les nuisances, etc. Tout ça est à regarder assez finement. Bref, je fais

simple. Sur un environnement comme celui de Gonesse-Tremblay, le coût du gros œuvre va être assez considérablement diminué, probablement de l'ordre de 30 à 40 %. Je parle du coût du gros œuvre. Ce n'est pas l'économie sur les 120 millions d'euros, parce que dans les 120 millions d'euros, vous avez la voie. Et dans les deux cas, vous avez la même voie. Vous avez les systèmes. Dans les deux cas, vous le même système. Il faut faire attention aux légendes qui feraient qu'un viaduc serait soudainement absolument très bon marché. Ce n'est pas tout à fait vrai. Néanmoins, ça a un intérêt économique incontestable. Et cela permet effectivement, dans le cas qui nous préoccupe, probablement de faire des travaux de façon assez efficace.

Sur la deuxième question qui concerne la ligne 14 et son prolongement jusqu'à Roissy, c'est un sujet, c'est une des questions que nous nous posons clairement dans le dossier complet du maître d'ouvrage. Ça doit être à la page 142, paragraphe 2.2.2. Vous le savez probablement, le fait de prolonger la ligne 14 jusqu'à Roissy emporte finalement les choix techniques de la ligne 14. La ligne 14, elle est comme elle est. Nous n'allons pas la reconstruire dans le centre de Paris. Aujourd'hui, il y a 9 kilomètres de gare du Nord à Olympiades. Et pour faire simple, elle est sur pneus, et elle marche comme un... Elle a les principes de conception d'un métro. Ça, c'est une première critique que nous avons. Est-ce que ce sont les bons choix techniques pour une ligne à caractère régionale ?

La réponse que nous avons, c'est que ça marche. Il est quand même important que ce que l'on propose marche. C'est tout à fait adapté. Ça peut rouler plus vite, puisque nous proposons une vitesse de pointe de 100 km/h, ce qui est assez raisonnable vis-à-vis du type de desserte que nous avons. Et ça permet d'avoir une vitesse commerciale de 65 km/h, qui est celle que nous avons annoncée.

En matière de charge, la question n'est pas ce qui se passe au Nord très honnêtement, puisque ce qui se passe au nord, dans notre jargon, est à contre-pointe. C'est-à-dire que l'on va effectivement avoir des gens soit qui vont aller vers Roissy... Mais ce tronçon-là, entre Saint Denis et Roissy, est assez peu chargé par rapport à la capacité que l'on offre. C'est même un peu indécent, disons-le, dans la situation générale du transport, d'avoir ce niveau d'offre dans le dossier. Et ce sera un problème en matière de coût d'exploitation, parce que l'on a des taux de charge qui sont de l'ordre de 25 à 30 %, ce qui est peu dans une région comme la nôtre en termes de normes.

Le sujet du prolongement au Nord n'est pas du tout un sujet de surcharge, parce qu'au contraire, cela amène des gens dans le sens qui est le moins chargé sur la ligne 14. La ligne 14 est très attractive au contraire pour les gens du Sud. Le rôle de la ligne 14 aujourd'hui, c'est une ligne curieusement qui est complètement dans Paris, mais qui a un rôle totalement régional.

C'est-à-dire que la plupart de ces déplacements, ce sont des déplacements régionaux, des gens qui prennent la ligne D à partir de Melun, enfin à partir du Val de Marne et de l'Essonne, et qui se rendent à la gare de Lyon pour finir à Saint-Lazare ou ailleurs dans Paris,

des gens qui prennent la ligne C et qui se rendent à la Bibliothèque, pour finir de la même façon à Saint-Lazare. C'est cela le trafic de la ligne 14. Et dans la structure du réseau Grand Paris, ce rôle est en fait confirmé, et voire amplifié. Le problème est plutôt sur le flux sud-nord que sur le flux nord-sud pour faire simple. Ce que l'on indique dans le dossier, c'est qu'effectivement à l'horizon 2035, dans les hypothèses urbaines qui sont les nôtres et qui, comme vous le savez, sont parfois contestées dans leur ambition. Ambition à la fois en matière de chiffre, puisque l'on est sur un dimensionnement qui envisage 1 000 000 d'emplois supplémentaires à l'horizon 2030. Et on nous oppose que ce n'est pas la tendance. Nous ne travaillons pas sur de la tendance. Nous travaillons pour créer quelque part un choc et un delta d'attractivité économique. Mais on nous dit : c'est un peu agressif. C'est probablement vrai sur les premières années, incontestablement. La crise va ralentir l'effet attendu. Et on nous oppose aussi la vision d'urbanisme assez dense autour des gares que l'on a. En réalité, le niveau de trafic de l'A14 va être lié à l'urbanisation que l'on réussira ou pas sur la branche Sud en particulier, et sur les lignes C et D. Tout cela est quand même dans des perspectives très lointaines. Ce que l'on dit, c'est qu'à l'horizon 2035, la totalité de la ligne 14 dans le centre Sud-Nord est utilisée pour écouler le trafic nécessaire à l'échelle régionale.

**Joëlle FODOR ESKENAZI** : merci Monsieur BENSE. Oui, Monsieur au fond ?

**Daniel CARIANI, Habitant d'Ecouen - Militant EELV** : oui bonsoir. Moi je voudrais juste faire une très rapide intervention, concernant le Triangle de Gonesse. Nous entendons parler effectivement de gros projets qui viennent évidemment en lieu et place de terrains agricoles, de champs cultivés, de maraîchers. Et j'aimerais juste rappeler que l'Île-de-France est actuellement incapable de se nourrir. Quand nous faisons un repas, nous avons 90 % des aliments que l'on a mangés qui viennent d'ailleurs que de l'Île-de-France. Est-ce que l'on ne pourrait pas se poser la question, et se dire : est-ce que les terrains agricoles doivent être préservés ? Est-ce que l'agriculture n'est pas une activité économique à part entière ? Est-ce que l'on ne peut pas développer sur le Triangle de Gonesse des maraîchers et de la culture biologique qui créent aussi beaucoup d'emplois ? Voilà, c'était ce que je voulais dire. Merci.

**Joëlle FODOR ESKENAZI** : merci Monsieur. Vous pouvez commenter parce que répondre, je ne pense pas que ce soit le sujet.

**Didier BENSE** : ça peut être le sujet effectivement. Est-ce que l'on développe sur des terres agricoles ? Plutôt non, soyons clairs. Ce n'est pas exactement le projet de la Société du Grand Paris. Nous avons les mêmes problématiques. Nous avons plein de problématiques. Il y a celle que vous avez citée, à savoir préserver une activité agricole. C'est incontestablement un objectif à l'échelle francilienne. Nous avons des problématiques de logement, et des problèmes de développement. Il faut trouver les bons curseurs.

Sur les problématiques agricoles, il y a deux grandes zones en cause sur le projet, qui est celle où nous sommes ce soir et celle de Saclay. Sur Saclay, une solution a été trouvée, semble-t-il, à la satisfaction de la profession et des élus à travers la protection d'une zone

agricole de 2 300 hectares qui est dans la loi du Grand Paris. Et je dirais que de plus, le fait de prévoir un métro structurant avec une gare qui va finalement installer une polarité assez forte au milieu des Champs - cette fois je reprends l'expression - cela évite justement la consommation des terres un peu anarchique.

Notre conviction, et cela figure dans le rapport d'évaluation stratégique environnementale, c'est que le métro Grand Paris, loin de consommer les terres et de favoriser l'étalement urbain, par rapport à la nécessité de construire des logements, va économiser un certain nombre d'hectares. Alors, le chiffre figure dans le rapport. J'ai peur de dire des bêtises, mais c'est de l'ordre de 13 000 hectares en réalité, avec et sans Grand Paris, si nous voulons créer les logements qu'il faut créer. Je rappelle que la loi Grand Paris a un objectif de 70 000 logements par an en régime de croisière, pour rattraper le retard et avoir une offre de logement un peu plus décente que ce que l'on a aujourd'hui au niveau de l'île de France.

**Joëlle FODOR ESKENAZI** : merci Monsieur BENSE. Monsieur le Maire de Villiers-le-Bel ? Vous pouvez reprendre le micro Monsieur, parce que l'on ne vous entend pas.

**Daniel CARIANI** : merci de me redonner la parole. Je voulais simplement rappeler que le Triangle de Gonesse, cela ne peut pas être des logements. Nous sommes en zone C. Il n'y a pas de logement. Ce n'est que du développement économique. Et nous savons aussi que quand nous créons un emploi ici, il va être détruit ailleurs. Si toutes les zones économiques qui étaient construites en France créaient des emplois, nous n'aurions plus de chômeurs. Nous serions obligés de faire venir des gens de la terre entière. Et ce n'est pas le cas. Voilà, merci.

**Joëlle FODOR ESKENAZI** : Merci. Monsieur le Maire ?

**Didier VAILLANT** : merci. Premièrement des remerciements, deuxièmement, une question. Les remerciements auprès de la Société du Grand Paris. Si je rappelle un petit peu, un an en arrière, nous étions quelques-uns à rencontrer Christian BLANC, à qui nous réclamions une gare et qui nous a dit : ok. Une gare, mais pourquoi faire ?

Et à partir de ce moment-là, nous nous sommes mis au travail pour répondre à la question. Quand je dis nous, c'est Val de France et la ville de Gonesse. Nous avons d'abord lancé une étude sur les déplacements, une étude sur l'aménagement qui a été confiée à Rolland CASTRO. Et puis dans le cas de la préparation de ce débat, nous nous sommes rencontrés, et donc à la suite de nos échanges, j'ai pu voir que vous aviez repris dans votre présentation une partie, la plus grande partie de nos projets. Je voulais premièrement vous remercier, et deuxièmement réaffirmer aux uns et aux autres que ce ne sont pas les choix de la Société du Grand Paris, mais que ce sont bien des dossiers portés par les élus.

Après, à la question : est-ce que c'est l'œuf qui fait la poule ou est-ce que c'est la poule qui fait l'œuf ? Je ne vous la poserai pas. Je pense pour ma part qu'entre infrastructures de transport et aménagement, c'est une coproduction que l'on doit avoir, parce que de la même manière que l'on dit il nous faut une gare, il faut effectivement que cette gare, nous

sachons à quoi elle serve.

Comme nous approchons de la fin de cette réunion, je vais me situer dans l'optique où nous avons la gare, et où l'on est au stade de la préparation du contrat de développement territorial. Ma question, c'est : ce contrat de développement territorial, qu'est-ce que l'on y met dedans ? Avec qui aussi ? Et quel est son délai de réalisation ?

**Joëlle FODOR ESKENAZI** : merci Monsieur le Maire. Monsieur BENSE, si vous voulez bien préciser ?

**Didier BENSE** : d'abord déjà pour donner quelques clés de compréhension pour ceux qui ne sont pas avertis de tous ces sujets. Le contrat de développement territorial, c'est un nouvel outil d'aménagement qui est créé également par la loi du Grand Paris. La loi du Grand Paris, vous voyez donc bien que ce n'est pas juste un réseau de transport, mais qu'elle se préoccupe aussi de logement, de protection agricole et de développement territorial.

Le contrat de développement territorial, c'est un contrat qui est signé, c'est une partie de la réponse, entre les communes, les collectivités de communes préférentiellement, et le Préfet de région, l'Etat pour faire simple. Ce sont les deux types de signataires.

Dedans, nous y définissons les objectifs de développement du territoire. Chacun va défendre ses propres objectifs, en sachant que le travail du Préfet de région, par définition, c'est d'appliquer les objectifs définis par la loi. En matière de transport, il y a le métro Grand Paris de base. Il y a aussi les modes de rabattement qu'il faut évoquer. Je pense que le Préfet de région, à l'exception effectivement des zones dans le PEB, va être très préoccupé de développer le logement avec les bons ingrédients de mixité sociale, puisque le logement et le logement social doivent aller de pair. Et puis les communes vont être préoccupées de savoir comment elles vont réussir à financer les équipements publics. Mais tout cela peut figurer. Il y a une liste assez exhaustive dans la loi de ce qui peut figurer dans le contrat de développement territorial. Ça touche à la formation, au transport, aux équipements publics, et au logement. La durée de ce contrat de développement territorial, en réalité, est à la discrétion des signataires. Et nous verrons si le décret d'application est plus précis. Il est en préparation. Mais typiquement, nous pensons à des durées de l'ordre d'une génération, 15 ans, 20 ans. C'est ce type de durée là. Après, il peut être reconduit, mais c'est ce type de durée là que l'on se donne quand il s'agit de modeler en réalité un territoire à cette échelle.

Autre règle du jeu : le contrat de développement territorial doit être signé entre l'État et les collectivités dans un délai de 18 mois à la connaissance du schéma d'ensemble. Mi-2011, nous avons le schéma d'ensemble, à savoir le tracé et les gares. 18 mois après, fin 2012, l'Etat représenté par le Préfet de région et l'ensemble des communes qui souhaitent s'engager dans un contrat de développement territorial - il n'y a aucun caractère obligatoire - ont 18 mois pour discuter et établir ce contrat de développement territorial qui fixera les grandes lignes directrices sur la base d'études que vous êtes déjà en train de mener depuis un certain nombre de mois avec les urbanistes et d'autres types d'études, pour définir les

grandes lignes de développement du territoire. Je rajouterai que ces contrats de développement territorial font l'objet d'une enquête publique. Ce n'est pas quelque chose qui se passe à l'insu de tout le monde. C'est porté évidemment par l'ensemble des signataires encore une fois. Je ne sais pas si j'ai répondu à l'ensemble des questions.

**Michel ROSTAGNAT** : Monsieur le Maire, vous avez votre réponse ou vous avez encore...

**Joëlle FODOR ESKENAZI** : vous voulez une précision Monsieur le Maire ? Quelle est la durée par rapport...

**Didier VAILLANT** : parce que vous avez évoqué le fait que les contrats de développement territoriaux seraient soumis à enquête publique ? Avant signature ?

**Didier BENSE** : il me semble que oui. C'est 18 mois pour être à l'enquête publique, quelque chose comme ça. Il faut que je révise la loi. Là, vous me posez une... Je suis désolé. Cela fait partie des questions auxquelles nous répondrons ultérieurement. Oui, ils sont soumis à enquête publique puisqu'en tant que document urbaniste, vous savez que certaines parties de ce contrat de développement territorial peuvent prendre le pas sur les schémas directeurs, les SCOT, les PLU, et tous ces jolis outils, et notamment vis-à-vis du SDRIF en l'état.

**Didier VAILLANT** : parce que comme nous sommes persuadés que l'on vous a convaincus, nous nous positionnons déjà dans le futur.

**Michel ROSTAGNAT** : il nous reste une vingtaine de minutes avant de clore le débat, avant l'extinction des feux. Si vous vouliez bien, les personnes qui avaient encore envie de parler, il y en a une à gauche. Et c'est tout. Est-ce qu'il y en a d'autres qui se déclarent ? Au premier rang également, au deuxième rang également. Monsieur à gauche d'abord.

**Jean Pierre BREMER, Président de l'Entente Deuil - Garges Hockey 95** : oui je voudrais me positionner un petit peu différemment par rapport à ce qui se dit sur ce débat. Je m'appelle Jean Pierre BREMER. Je suis Président d'une association sportive, en l'occurrence le Hockey sur glace sur Garges, territoire tout à fait concerné. J'ai une question précise, et puis je voudrais faire par la suite une petite remarque également sur ce que j'ai pu voir et entendre aujourd'hui. C'est vrai que l'on a parlé de tous les problèmes, tous les handicaps de cette zone qui doit être désenclavée, avec tous les problèmes sociaux d'accès à l'emploi. Je voudrais venir sur un autre domaine. C'est vrai que je suis dans le sport. Je travaille dans le sport depuis très longtemps. Je pense qu'il y a aussi un handicap qui est important pour cette zone, c'est son image qui doit être justement rehaussée. Dans tout ce que j'ai entendu, il y a quelque chose forcément en tant que sportif qui m'intéresse beaucoup, qui m'interpelle : c'est la réalisation de grands projets autour de toute la zone autour de cette gare en gestation. Nous avons parlé de Roland Garros. Nous avons parlé du centre Europa. Nous avons parlé du Dôme à Sarcelles. Je pense que toutes ces réalisations seraient des réalisations très importantes pour justement redonner une image différente à toute cette zone de Gonesse, du Val de France. Il y a une nécessité, si nous voulons réaliser tout cela,

d'avoir une vraie desserte et un vrai accès en fait pour toutes ces installations.

C'est une des premières choses. Je vais juste donner un petit exemple. Je m'occupe effectivement d'un club de Hockey sur glace. Je peux vous dire que je reçois des gens qui viennent des États-Unis, du Canada, de République Tchèque, de Slovaquie, de Suède, et qui viennent sans aucune arrière-pensée. Et quand je leur dis : il y a un club de Hockey sur Garges qui est en première division nationale en l'occurrence, ils viennent, et je reçois des mails en permanence pour venir chez nous. Actuellement, je ne suis pas capable d'embaucher un joueur français, parce que quand je leur dis : venez jouer à Garges-Lès-Gonesse, personne ne veut le faire. Et ça, je pense que c'est un des points essentiels. Alors que l'on est à côté de Roissy, et que nous avons vraiment une ouverture sur le monde. Je pense que si nous voulons avoir ces installations, si nous voulons redonner une image différente, il faut impérativement que l'on ait tous ces accès qui se fassent. Ma question est quand même assez précise : dans le projet du Grand Paris, ce que j'ai entendu en premier, avec mon oreille un peu sélective, c'est que le Nord, la Plaine de France, toute cette partie du Val d'Oise, serait le pôle culturel et sportif du Grand Paris. Je voudrais savoir si c'est toujours d'actualité, si cela fait partie des projets, et si ça va se concrétiser d'une manière ou d'une autre. C'est une question précise.

Ensuite, je voulais juste faire une petite remarque par rapport à ce que j'ai pu voir. Il y a quand même sur tout le projet présenté deux zones qui sont franchement exclues du système. C'est effectivement tout le Val d'Oise, à l'exception peut-être cette petite enclave de Gonesse. Et puis nous avons la Seine-et-Marne. Ce que je remarque, c'est qu'actuellement, les dessertes, quand nous sommes ici sur la région pour ces zones-là, le Val d'Oise, que ce soit Cergy ou par exemple Marne-la-Vallée, c'est la francilienne. Nous avons parlé tout à l'heure du boulevard du Parisis qui serait effectivement à mon sens aussi une voie de circulation indispensable pour arriver à désenclaver la zone. Et nous nous apercevons en définitive que cette gare de Gonesse, cette gare optionnelle, est véritablement au confluent de ces voies d'accès automobile qui sont actuellement quand même les plus pratiques et les plus fréquentées.

Quand j'entends dire qu'il y a un problème peut-être d'urbanisation, j'ai presque envie de dire que c'est presque une chance, parce que l'on a la possibilité justement d'avoir des parkings, d'avoir un accès pour les automobilistes, avec une voie d'accès rapide et directe pour ces deux zones qui sont actuellement un peu oubliées du Grand Paris, sur le reste de la région parisienne.

**Joëlle FODOR ESKENAZI** : merci monsieur. Est-ce que Monsieur BENSE peut répondre ?

**Didier BENSE** : sur le terme des oubliés du Grand Paris, c'est un terme que l'on a beaucoup entendu en particulier dans le Val d'Oise incontestablement, même en Seine et Marne. Nous avons quand même me semble-t-il des propositions, et puis j'ai coutume de dire qu'il n'y a pas de perdant en réalité. C'est vrai qu'il y en a qui gagne plus que d'autres. En matière de transport, si c'est l'expression sèche d'un réseau de métro, en réalité, il n'y a pas de perdant.

Tout le monde a à gagner par le jeu de connexions, parce que ça, nous les avons quand même un peu travaillé, même si ici ou là, nous avons quelques reproches. Et globalement, nous vous avons montré que dans le Val d'Oise, nous savons amener la ligne H à Pleyel, la ligne C, etc. Il y a des gains de temps quand nous allons vers les grands pôles que l'on relie. C'est effectivement le premier élément de réponse.

Après, pour le culturel, il est vrai qu'il nous a paru important dans la réflexion d'essayer d'avoir des marqueurs sur les territoires, qui sont ceux que l'on a rappelés dans le film. Et à Pleyel, il y a le marqueur de la création numérique, parce qu'il y a une concentration un peu particulière d'entreprises qui travaillent dans le domaine de la création numérique. Nous sommes assez proches du culturel dans ces domaines-là. Ceci dit, il n'est absolument pas question de spécialiser un territoire à outrance. Ce n'est pas comme ça que cela fonctionne aujourd'hui. Les territoires n'ont pas besoin d'être très spécialisés, au contraire. Ce que l'on appelle le cluster financier à La Défense, nous savons tous que les activités de la finance, c'est à peu près 30 % de l'activité de La Défense, et puis qu'il s'y passe des tas d'autres choses, notamment des sièges sociaux d'entreprises d'énergie, etc. Mais c'est important d'avoir ce marqueur-là, parce que là je rejoins ce que vous dites, il y a des questions d'image dans le développement des territoires. Et il faut impérativement que ces marqueurs forts soient identifiés. Il y en a un qui est particulier, c'est celui des biotechnologies avec ce que l'on va essayer de faire autour de la lutte contre le cancer, à Gustave Roussy. Aujourd'hui personne ne connaît Villejuif. C'est très francilien. Je suis à Villejuif, excusez-moi, je suis à Villiers, je suis à Gonesse. En réalité, dès que l'on est un peu loin, tout cela se confond. Et puis en fait, les gens viennent à Paris. Ce que vous dites, les Tchèques, les Romains, ils viennent à Paris et ils viennent en Île-de-France. Ils ne viennent pas à Garges.

Il faut essayer de gommer un peu ces particularismes, et donner des images plus fortes que celles des simples limites communales, voire départementales. Excusez-moi Monsieur ARNAL, mais il faut avoir des images et des porteurs assez forts.

**Jean Pierre BREMER** : à mon sens, le projet a aussi un certain sens, justement par rapport à la présence du Stade de France à Saint Denis. Nous avons vu ce qu'a pu amener le stade de France sur le territoire de Saint Denis. Mais c'est vrai que d'avoir une grande salle qui soit dans le prolongement du grand stade, c'est-à-dire à quelques kilomètres et d'un accès quasi direct et facile, cela semble avoir une certaine cohérence. C'est pour cela que ce projet me paraissait particulièrement intéressant.

**Joëlle FODOR ESKENAZI** : oui. Monsieur, vous aviez demandé la parole ?

**Rémi ROBICHON, Étudiant, habitant de Villiers-le-Bel** : bonsoir, Rémi ROBICHON, je suis étudiant, et j'habite à Villiers-le-Bel. Je tenais avant tout à remercier la Société du Grand Paris ainsi que nos élus pour le travail qui émanait. Et sans rentrer encore plus dans le détail dans la même veine que l'ont fait nos élus, je pense plus particulièrement aux jeunes et aux questions qui peuvent se poser à l'heure actuelle par rapport aux pôles d'emploi et aussi à la région au niveau de l'image qu'elle a, des entreprises, des infrastructures. Et je veux, comme

les élus, vous exhorter à pousser ce projet, à pouvoir le mener à bien, car il offre aux jeunes de très grandes opportunités.

**Joëlle FODOR ESKENAZI** : merci Monsieur.

*Applaudissements*

Y a-t-il encore une question ? Oui, Monsieur FAYET.

**Antoine FAYET, ICADE** : bonsoir Madame. Je représente ICADE. Je voudrais faire deux remarques. La première, c'est que dans tous les grands équipements que l'on vient d'évoquer, des grands équipements qui ont un support immobilier, le ton de cet investissement n'est pas tout à fait le même ton que celui de l'investissement d'un réseau de transport. Et le cadencement, l'échéancement du projet tel que vous l'annoncerez lorsque vous rendrez vos conclusions, conditionnera la suite des travaux. C'est-à-dire qu'en gros, le rythme d'un projet immobilier, c'est entre trois et cinq ans, entre sa conception et sa livraison. Les échéances de temps que nous venons d'évoquer sont, vous l'avez dit, jusqu'à 25 ou 30 ans. Nous voyons que la réponse des investisseurs que nous sollicitons, et nous-mêmes étant investisseurs, elle est totalement liée à la certitude de la disposition d'un équipement public de transport. Chaque fois qu'il y a une anticipation immobilière sur un transport absent, c'est un échec. C'est de la ghettoïsation, Nous le savons, à Clichy etc., quand nous avons construit sans avoir les transports.

Pour les grands équipements que l'on vient de voir, il est certain que pour le Dôme de Sarcelle qui est situé sur des terrains, et qui sera situé sur des terrains qui nous appartiennent, la présence du lien entre Sarcelles et la gare de Gonesse est indispensable. C'est-à-dire que le lien, je ne vais pas me prononcer sur le Barreau quel que soit le système, mais si la liaison entre cet équipement et la gare de Gonesse n'existe pas, il ne peut pas y avoir un investissement. Un dôme, c'est un investissement de plus de 150 millions d'euros. Il y a une forme de priorité ou d'engagement ferme, puisque l'on est sur du long terme dans des transports par rapport à l'immobilier qui est dans du plus court terme, même si cela s'échelonne sur cinq années. C'était la première remarque.

La seconde porte sur le fait que quand nous voulons rassembler - nous avons cité le grand stade à Saint Denis, un aréna ou un dôme donc 20 000 personnes, il faut que l'on puisse les amener finalement dans la même heure, ou l'heure précédant le spectacle sportif ou culturel. Et il faut qu'ils puissent sortir dans la même heure qui suit. Cela suppose une capacité pour amener les gens à un endroit donné et pour les emmener, quand le spectacle est fini, parce que l'on ne peut pas l'échelonner ou le distiller avec une espèce de robinet qui coulerait avec un débit faible. Voilà. C'était les deux remarques que je voulais faire.

**Joëlle FODOR ESKENAZI** : merci Monsieur.

**Didier BENSE** : sur la question de la capacité d'emport et finalement de la gestion des grands événements, qu'ils soient sportifs ou culturels, par les transports en commun, c'est un sujet

important. Il est vrai que le métro automatique est une réponse technique assez intéressante de ce point de vue là. Nous en avons une grosse expérience aujourd'hui à travers ce que fait la RATP sur les événements du palais omnisport de Bercy. C'est un système qui n'a pas toutes les rigidités que peuvent avoir les systèmes traditionnels, et donc qui s'adapte assez facilement en temps réel à quelque chose qui se passe du moment que l'on l'a un tout petit peu prévu. Mais à la limite, dans la journée, cela suffit presque. Nous jouons au train électrique. Nous dégarons un train, et nous l'envoyons. Et nous rajoutons de l'offre à la sortie de l'événement. Ça, c'est effectivement une réponse assez intéressante.

Sur ce que vous disiez sur les temporalités, je ne peux pas, je ne sais pas comment vous rassurer sur le sujet. Nous, ce que l'on souhaite, c'est aller le plus vite possible. Une fois que l'on a dit ça, le plus vite possible, il y a des incontournables. Nous savons très bien qu'un projet d'infrastructure en France, c'est plutôt dix ans que huit, cinq ans, j'allais dire de tracasseries, non, de construction administrative, et puis cinq ans de vraie construction. Aujourd'hui, nous sommes sur un projet qui essaie de réduire un peu la construction administrative. Cela passe par la loi et par des dispositions particulières. Nous applaudissons, mais quand nous essayons de faire cela, tout compte.

La CPDP, au lieu d'avoir trois mois, elle a deux mois pour rendre son rapport. Le maître d'ouvrage, au lieu d'avoir trois mois comme dans une voie classique, il a deux mois avec le Grand Paris. Puis il y a quelques mesures d'exception, comme ça, qui se rajoutent, y compris excusez-moi, en matière d'expropriation, il y a quelques facilités supplémentaires. Le législateur a essayé effectivement de mettre en œuvre des moyens qui soient quand même des moyens supportables par tout le monde, à savoir en respectant les prérogatives des élus et des citoyens et leurs droits fondamentaux, évidemment, pour accélérer tout cela. Nous souhaitons aller le plus vite possible. Cela passe évidemment par le fait qu'à un moment donné, les financements pourront être disponibles.

Il nous semble que le montage qui est proposé avec une dotation en capital de la Société du Grand Paris de 4 milliards, un fléchage de recette fiscale... Déjà dans la loi de finance, c'est assez important. Citons un chiffre : c'est 390 millions d'euros par an de prévus aujourd'hui, sur 40 ans. Cela commence à faire des choses assez significatives. Nous croyons que les conditions sont réunies pour que ce projet avance et se fasse autour d'un projet qui fasse la synthèse de tout ce qui est aujourd'hui en débat, et qu'ensuite les échéances que nous avons annoncées soient respectées du mieux possible. Alors évidemment, quand nous vous présentons ces échéanciers-là, nous n'intégrons pas tous les recours qui ne manqueront pas d'avoir lieu. Il y en aura. Combien de temps ? Est-ce qu'ils seront sérieux, fondés ? Est-ce que l'on aura fait la bêtise qui fait que l'on perd un an ? Quand nous sommes dans ces cadres-là, nous n'intégrons pas tout cela. C'est clair. Mais nous sommes sûrs qu'il y a des tronçons qui verront le jour en 2018. Et nous ferons notre possible pour que les derniers voient le jour en 2023, comme nous l'avons indiqué.

**Joëlle FODOR ESKENAZI:** merci Monsieur BENSE. Y a-t-il encore une dernière question ? Je crois que l'on a répondu à tout le monde. Alors, c'est parfait. Je vais passer la parole à Madame la Présidente qui va clore la séance certainement.

**Marie Laure JOUSSET :** je voudrais vous remercier d'être venus, d'être restés, d'avoir posé des questions aussi intéressantes. J'espère que les réponses que la Société du Grand Paris vous a apportées vous ont dans l'ensemble satisfait. Je crois qu'en conclusion, nous pouvons dire que nous avons entendu qu'il fallait retirer le qualificatif d'optionnel à la gare de Gonesse. Il me semble que...

*Applaudissements*

Rendez-vous donc à Sannois le 7 décembre, et à Gonesse le 9 décembre. Et nous reparlerons de tout cela. Bonne soirée.

**Joëlle FODOR ESKENAZI :** merci, bonsoir.

*Fin de la réunion à 22 heures 54*