

## VERBATIM DE LA REUNION PUBLIQUE

sur les projets de réseau de transport public du Grand Paris et d'Arc Express

*Réunion commune organisée et animée par les Commissions particulières du débat public*

*7 Décembre 2010*

*Villejuif*

### MEMBRES DES COMMISSIONS PARTICULIÈRES DU DÉBAT PUBLIC

#### Projet de réseau de transport public du Grand Paris :

- François LEBLOND, Président de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris
- Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT

#### Projet Arc Express :

- Jean-Luc MATHIEU, Président de la CPDP sur le projet Arc Express
- Jean-Yves TAILLE

### MAITRISES D'OUVRAGE :

#### SGP (Société du Grand Paris) :

- André SANTINI, Président de la SGP
- Marc VERON, Président du directoire de la SGP
- Christian GARCIA
- Claire-Hélène COUX

#### STIF (Syndicat des Transports d'Île-de-France) :

- Christine REVAULT D'ALLONES, Administratrice du STIF
- Jean-François HELAS, Directeur des investissements
- Laurence DEBRINCAT, responsable des études générales

*La séance est ouverte à 20 h 08 sous la présidence de Jean-Luc MATHIEU, Président de la Commission Particulière du Débat Public sur le projet Arc Express.*

**Jean-Luc MATHIEU, Président de séance et Président de la Commission Particulière du Débat Public sur le projet Arc Express :** Mesdames et Messieurs, je vais vous demander de bien vouloir prendre place maintenant pour que nous puissions commencer sans plus tarder. Je vais, Madame le Maire, vous demander si vous voulez bien prononcer les quelques mots d'accueil qui feront de cette soirée un succès.

**Claudine CORDILLOT, Maire de Villejuif :** bonsoir à tous. Merci Monsieur le Président. Mesdames et Messieurs, je suis particulièrement heureuse de vous accueillir pour cette réunion commune aux deux projets de transport, Arc Express et Grand Paris. Ils vont vous être présentés dans un instant.

La question des transports fait partie du quotidien de tous : salariés, chômeurs, lycéens, étudiants, retraités. Pouvoir se déplacer aisément, c'est gagner en liberté et avoir accès à toutes les possibilités offertes par la métropole en termes d'emploi, de formation, de culture, de loisir, de sport. Nombre de ces trajets s'effectuent de banlieue à banlieue, et c'est pourquoi notre ville a été active dès l'origine au sein de l'association « Orbival, un métro pour la banlieue », créée à l'initiative du Conseil général. Je me réjouis ce soir qu'Arc Express et le Grand Paris reprennent tous deux, pour l'essentiel, le tracé de cette rocade traversant notre département d'Est en Ouest. C'est très positif.

Mais il m'apparaît incontournable de confirmer la station Aragon, optionnelle dans le projet Grand Paris. Elle permettrait l'interconnexion avec la ligne 7 du métro, au bord de la saturation, le futur tramway T7 qui desservira Orly et Rungis, et les 10 lignes de bus de notre gare routière. Elle donnerait accès à un fort secteur en développement sur l'axe de la Nationale 7, et permettrait de relier rapidement le pôle de développement Ardouanes, Seine amont.

Autre point positif, la station Institut Gustave Roussy, située au cœur du projet d'envergure internationale Cancer Campus, et de l'écoquartier qui verra le jour. Elle répond également avec une interconnexion du métro en rocade et de la ligne 14 prolongée, aux besoins des usagers d'aujourd'hui et à ceux de demain. Ce sont des milliers de salariés, de chercheurs, d'étudiants, de médecins, de malades et d'habitants appelés à la fréquenter chaque jour. Le lien avec Paris, le CHU de Bicêtre, les deux aéroports d'Orly et Roissy et la rocade, est un véritable atout pour ce secteur en devenir.

Concernant la ligne 14 toujours, les maires des villes concernées par le tracé de son prolongement ont travaillé et portent plusieurs propositions pour un tracé optimisé. Une station, au cœur des grands ensembles d'habitat collectif des trois communes : Chevilly-Larue, L'Haÿ-les-Roses et Villejuif, serait une avancée considérable permettant de désenclaver ces quartiers où vivent 17 000 personnes éloignées de tout mode lourd de

transport. Enfin, sans attendre la réalisation de ces projets, il faut aussi entendre l'urgence à améliorer, moderniser le réseau existant devenu vieillissant, insuffisant et surchargé.

Un dernier mot, car il m'apparaît nécessaire de poser la question du financement de ces transports de la métropole de demain. Il ne peut pas avoir pour unique base une taxe sur la spéculation immobilière liée à l'aménagement autour des gares, et une redevance du Syndicat des Transport d'Île-de-France, ce qui reviendrait à faire payer les collectivités.

Les acteurs économiques, en particulier ceux des grands pôles de développement, vont en tirer avantage, et il serait justifié qu'ils participent également à l'investissement. Pourrait aussi s'y ajouter une part de l'écoredevance poids lourd perçue par l'Etat. Mais je n'en dirai pas plus. Il faut laisser le temps à la présentation, aux échanges et à l'expression des besoins d'exigence. C'est ce que j'appelle de mes vœux.

**Jean-Luc MATHIEU** : merci Madame le Maire d'être rentrée, non seulement de nous avoir accueillis, mais d'être déjà rentrée dans le débat, si je puis dire, avec les *desiderata* d'une collectivité qui a adopté un certain nombre de délibérations à l'unanimité, ce qui en fait le poids.

Je voudrais juste, et rapidement pour que l'on puisse traiter les choses au fond, évoquer, pour ceux qui ne le connaissent déjà, bien que le débat ait commencé depuis deux mois, ce qui se passe. Nous sommes aujourd'hui dans une réunion publique. Les réunions publiques constituent le cœur de ce débat qui va durer quatre mois. Vous êtes à la confluence de deux débats : Le premier répond aux règles du code de l'environnement. C'est la Commission Nationale du Débat Public qui est créée pour décider si sur des projets d'intérêt national, avec une importance sociale et économique grande, et dont le coût dépasse un certain montant, elle estime nécessaire de se retourner vers les citoyens pour avoir un débat public. En l'occurrence, pour ce qui est du projet du Syndicat des Transport d'Île-de-France, le projet Arc Express, la Commission Nationale du Débat Public a décidé qu'il méritait, que ce projet méritait un débat pour recueillir vos opinions.

L'autre débat répond lui à une décision du parlement. C'est le parlement qui, le 3 juin dernier, en adoptant la loi sur le Grand Paris, a décidé qu'un débat public devait être organisé, également par la Commission Nationale du Débat Public, bien que cette organisation se fasse selon des règles extrêmement différentes de celles qui sont celles prévues par le code de l'environnement. Vous vous trouvez donc à une réunion, comme celle d'aujourd'hui, qui est à la confluence de ces deux décisions et de ces deux débats.

La Commission Nationale a prévue une coordination. Et cette coordination s'exprime notamment par des échanges, comme ceux que nous avons ce soir, avec les deux maîtres d'ouvrage, les deux protagonistes qui sont les supports de ces deux projets.

A la tribune, vous trouvez à la table du Syndicat des Transports, qui est à votre gauche, donc le Syndicat des Transports concepteur du projet Arc Express, Madame REVAULT D'ALLONES, conseillère régionale, Monsieur HELAS et Madame DEBRINCAT.

De l'autre côté, vous avez les représentants de la Société du Grand Paris, avec le Président SANTINI, Président du conseil de surveillance ; Monsieur VERON, Président du directoire ; Monsieur GARCIA et Madame COUX.

Et au milieu, vous avez les membres, deux membres de chacune des commissions qui ont été désignées par la Commission Nationale du Débat Public : une commission qui est chargée plus particulièrement du débat sur le projet du réseau de transport du Grand Paris, avec son Président Monsieur LEBLOND et Madame AGUILA BALDIT ; et ici deux représentants de la Commission Particulière qui s'occupe du débat Arc Express, Monsieur TAILLE, et moi-même Jean-Luc MATHIEU.

Hors réunions publiques, vous avez des documents écrits. Vous voyez que cette table est abondamment garnie en documents élaborés par les maîtres d'ouvrage, aussi en contributions qui, lorsqu'elles sont imprimées s'appellent des cahiers d'acteur. Notamment, vous en avez un, puisque nous sommes dans la ville de Villejuif. Vous avez la ville de Villejuif qui est considérée comme un acteur de ce débat, et qui a fait un des cahiers que vous trouvez sur les tables. Il y en a d'autres, mais aussi hors débat, il est possible de poser des questions par écrit, de poser des questions sur le site Internet, des deux commissions d'ailleurs. Et il est bien prévu que nous-mêmes, nos commissions, accompagnons les maîtres d'ouvrage pour s'assurer qu'ils vous donneront des réponses jugées par nous satisfaisantes.

A la fin des débats, dans un cas comme dans l'autre, les deux maîtres d'ouvrage concluront en disant... D'abord, nous ferons chacun pour soi un compte-rendu des débats publics, puis les maîtres d'ouvrage décideront si oui ou non ils prolongent leur projet en le réalisant, selon quel timing, avec quels moyens, et selon quel tracé, puisqu'un certain nombre de tracés sont optionnels, et seront décidés en fonction de ce que vous dites.

Bien sûr, nous savons tous que beaucoup de choses se jouent derrière le rideau. C'est-à-dire que des tractations se font pour organiser la confluence, la coordination, la complémentarité de ces deux projets, et que selon toute vraisemblance, des décisions politiques seront prises, qui transformeront partiellement ou profondément le visage des deux projets qui vous sont présentés, et du débat que vous aurez ce soir.

Ce soir, pour résumer, pour conclure, je souhaite, nous souhaitons, c'est mon ami François LEBLOND qui distribuera la parole, je me permettrais d'intervenir autant que de besoin, mais très peu. La parole est donnée de préférence aux simples citoyens, parce que les élus ont pris des positions qui sont bien connues des uns et des autres, donc de préférence aux simples citoyens. Nous souhaitons que les questions soient posées de façon très ramassée, en deux minutes si possible, y compris lorsqu'il n'y a pas de questions, qu'il y a simplement des avis qui sont donnés. Nous les regrouperons éventuellement pour s'assurer que le maximum de réponses soient données à ces questions. Nous souhaitons que les maîtres d'ouvrage répondent de la façon de la plus brève possible, évitent les ping-pongs entre eux. Mais il est bien évident que si l'un demande la réponse, demande à dire quelque chose après que le premier se soit exprimé, la parole leur sera donnée, voilà. En tout état de cause, il est

8 heures et quart. Nous terminerons à 11 heures, c'est-à-dire dans 2 heures trois quarts, cette soirée. Je vais maintenant laisser la parole au Président LEBLOND, et surtout à la présentation des deux projets.

**François LEBLOND, Président de la Commission Particulière du Débat Public sur le Réseau de transport public du Grand Paris** : Monsieur le Ministre, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames, Messieurs, avec mon ami Jean-Claude MATHIEU, nous avons décidé que toutes ces réunions communes, nous les présiderions à tour de rôle. Ce soir, c'est moi qui présiderai. La fois prochaine, ce sera Jean-Luc MATHIEU qui présidera la prochaine réunion. Je vous souhaite la bienvenue à mon tour dans cette salle. Et je vais tout de suite donner la parole... Alors comme l'a dit notre ami MATHIEU, les deux maîtres d'ouvrage vont exposer leur projet l'un après l'autre. Je crois que le premier, c'est Arc Express. Nous allons donner la parole tout de suite à Arc Express. Vous avez la parole.

**Christine REVAULT D'ALLONES, Administratrice du STIF** : merci Monsieur le Président. Mesdames et Messieurs, bonsoir. Nous sommes à la 6<sup>e</sup> réunion d'Arc Express dans le Val-de-Marne après Créteil, Saint-Maur, Champigny, Arcueil et Vitry. Si nous pouvons aisément constater que la région, les collectivités et le STIF continuent d'avancer en proposant une complémentarité crédible des projets, notre inquiétude persiste concernant les financements des transports en Île-de-France, l'État ne semblant pas prêt à prendre toute sa part dans l'amélioration des transports dans notre région. La région porte un projet d'ensemble de développement de son territoire, le schéma directeur, un projet concerté durant quatre ans avec les élus, les acteurs socioéconomiques, les associations et les citoyens. Nous nous préoccupons aussi du développement économique de l'Île-de-France en visant la création de 30 000 emplois par an, mais dans un souci de justice sociale et de développement durable de nos territoires.

Le SRDIF est aujourd'hui mis à mal l'incurie de la méthode BLANC. Et ce sont des centaines de projets locaux, de logements, de développement économique, de transport qui sont aujourd'hui juridiquement bloqués. Le développement des transports constitue un axe structurant du schéma directeur. C'est une priorité de la région, et c'est aussi le sens de notre engagement au côté du STIF, dans l'organisation des débats publics d'Arc Express.

C'est pourquoi nous portons le plan de mobilisation pour les transports d'Île-de-France, acte majeur de notre ambition, un plan sur 10 ans, de plus de 18 milliards d'euros auxquels se sont engagés la région, les départements et le STIF.

Trois objectifs majeurs : répondre aux urgences en modernisant les RER, en rénovant le matériel roulant et en désaturant la ligne 13, accélérer les projets de transport, les bus, les tramways, le réseau des tangentielles et les prolongements de lignes de métro ; et préparer l'avenir par des grands projets de transport tels que le projet d'Éole à l'Ouest, et bien sûr la rocade Arc Express. Au total, 61 projets à réaliser d'ici 2020 sur tous les territoires d'Île-de-France. La rocade Arc Express est un élément central du plan de mobilisation. Nous avons privilégié l'efficacité en identifiant deux arcs prioritaires pour la désaturation rapide du

réseau central, les arcs Sud et Nord, soit un demi million de voyageurs par jour, et en choisissant de commencer par l'arc Sud qui sera mis en service dès 2017.

La loi impose au STIF de présenter l'ensemble des tracés à l'étude, et nous nous y soumettons, bien entendu. Ce sont donc trois hypothèses techniques de tracé pour chacun de ces deux arcs qui sont présentées. Mais nous respectons aussi la volonté des acteurs locaux, puisque le STIF a veillé à reprendre l'ensemble des stations proposées par l'association Orbival. La région s'est battue pour que ces débats publics aient lieu. Il faut que les Franciliens puissent s'exprimer sur le projet Arc Express et le plan de mobilisation, ainsi que sur le projet du gouvernement. Le Président HUCHON a insisté sur la nécessité de corriger la loi Grand Paris pour approuver le schéma d'aménagement, et redonner au STIF ses pleines compétences de maître d'ouvrage des grands projets franciliens.

Le Président de la région a formulé une contribution régionale pour la complémentarité des projets portés le STIF et l'État, en complétant Arc Express par un arc à l'Est desservant Marne-la-Vallée, Chelles, et Clichy Montfermeil, en proposant des solutions de desserte renforcée des aéroports, notamment, et ça nous concerne particulièrement ce soir, la desserte de l'aéroport d'Orly par la prolongation de la ligne 14 ou de la ligne 7, solution moins coûteuse, et en intensifiant aussi l'effort de modernisation des RER.

La question des financements reste une question centrale. Or, l'État n'a toujours pas apporté des garanties de sa participation au plan de mobilisation. Les refus systématiques de la Société du Grand Paris de s'exprimer sur le sujet auront même conduit à l'annulation de la réunion du 8 novembre qui était prévue à Nogent-sur-Marne sur cette question. La loi de finances rectificative n'apporte pas de réponse satisfaisante, car ne figure toujours pas la dotation de 4 milliards d'euros promise à la Société du Grand Paris. Et l'Etat siphonne les ressources identifiées pour le plan de mobilisation au profit de la Société du Grand Paris.

Dans le Val de Marne, et à Villejuif en particulier, je sais le soutien des élus locaux réunis au sein de l'association Orbival pour le projet Arc Express, et le plan de mobilisation, et je m'en réjouis. Plusieurs tracés sont mis au débat ce soir, et nous allons pouvoir en discuter ensemble. Je vous remercie.

**Laurence DEBRINCAT, Responsable des Etudes Générales du STIF** : bonsoir. Nous allons commencer par regarder un film de présentation générale du projet, avant de rentrer plus en détail sur les tracés variants que nous vous proposons.

#### *Projection de film*

Arc Express est donc un projet porté par de nombreux partenaires, la région, et les départements d'Île-de-France dans le cadre du plan de mobilisation pour les transports, que vient d'évoquer Madame REVAULT D'ALLONES. C'est donc un projet qui fait partie d'un ensemble cohérent pour améliorer les transports collectifs dans notre région dans les dix ans à venir. C'est un projet qui est porté par le STIF, piloté par le STIF à l'instar de tous les projets de transport collectif en Île-de-France, un projet sur lequel nous avons engagé un dialogue

avec les élus locaux dès 2009. Je vais vous expliquer en quoi Arc Express s'inscrit dans l'évolution de l'Île-de-France, pourquoi c'est un projet pour tous les Franciliens, quelles en sont ses caractéristiques, et comment le projet avance.

L'Île-de-France et son réseau de transport, vous le connaissez aujourd'hui, c'est principalement le réseau de métro dans Paris qui a été prolongé en proche couronne, et les lignes de train et de RER organisées en étoile autour de Paris. Quand nous regardons les densités de population et d'emploi, nous constatons aujourd'hui qu'elles sont très denses dans Paris, mais aussi en proche couronne. Vous voyez, ce sont les taches bleues foncées sur cette carte. Le besoin de déplacement qui est généré par la proche couronne est extrêmement fort. Nous comptons environ 10 millions de déplacements internes à la petite couronne chaque jour. Mais le réseau de transport collectif n'y répond qu'imparfaitement. Et la plupart de ces déplacements sont effectués en voiture. 75 % des déplacements motorisés sont faits en voiture. Il manque donc aujourd'hui un chaînon dans le réseau de transport collectif. Ce chaînon, c'est bien une rocade performante en proche couronne. L'évolution récente de l'Île-de-France nous a d'ailleurs confortés dans ce constat. Ces 15 dernières années, la moitié de la croissance démographique de la région s'est localisée à moins de 20 kilomètres de Paris. C'est donc là que nous avons décidé de positionner le fuseau d'étude d'Arc Express qui s'inscrit en rouge sur cette carte.

Alors, Arc Express est un projet que nous avons envie de faire de longue date, puisque vous le savez, le besoin ne date pas d'hier. C'est aujourd'hui un projet soutenu par les élus locaux, en particulier par l'association Orbival qui soutient la partie Sud-Est du projet dans le Val-de-Marne. Arc Express est un projet que nous étudions au STIF depuis 2008, avec des études qui ont été financées par la région et par l'Etat. Nous nous sommes posé différentes questions.

Tout d'abord, la question des enjeux urbains : où sont les centres villes ? Où sont les pôles importants d'emploi ? Cela nous a permis de déterminer les endroits où nous devons passer. Deuxième question, les solutions techniques : faut-il passer en aérien ou en souterrain ? Quel matériel roulant choisir ? Quelle vitesse pour le projet ? Troisième question, les points de correspondance : où peut-on se raccorder avec le réseau de transport collectif existant ou futur ? C'est très important de savoir si c'était plus ou moins facile de se raccorder.

Ces études nous ont confortés dans le fait que les arcs Sud et Nord sont prioritaires, l'Arc Sud parce qu'il dessert le Val de Marne, qui souffre aujourd'hui d'un déficit flagrant de transport collectif, alors même que les déplacements y sont particulièrement difficiles en rocade à cause des coupures naturelles, la Seine, la Marne, ou des coupures artificielles comme les faisceaux ferroviaires. Et les études sont désormais finalisées sur les arcs Est et Ouest, ce qui nous permet de proposer désormais des tracés sur ces territoires.

A quoi sert Arc Express ? Le premier apport du projet, c'est de faire gagner du temps sur des trajets qui vont être rendus directs grâce au projet. Par exemple, pour aller d'Issy Val-de-Seine jusqu'à l'Institut Gustave Roussy, nous mettrons 21 minutes, soit 29 minutes de moins qu'aujourd'hui. Pour aller de Champigny, toujours à l'Institut Gustave Roussy, nous allons

gagner 20 minutes. Mais le gain de temps sera aussi fort pour des trajets entre la grande et la petite couronne, grâce aux correspondants qu'offrira Arc Express avec l'ensemble du réseau de RER, de trains et de métro. Exemple : 44 minutes de Versailles à Villejuif, soit 19 minutes de moins qu'aujourd'hui.

Alors gagner du temps évidemment, c'est intéressant. Mais cela permet surtout d'atteindre plus de destinations sans passer plus de temps à se déplacer. Et cela vaudra aussi bien pour les habitants de grande couronne que de petite couronne. Sur cette carte, chaque petit carré rouge vous montre le nombre d'emplois supplémentaires que l'on pourra atteindre en moins d'une heure en transport collectif grâce à Arc Express. Plus les carrés sont rouges foncés, plus nous gagnons. Je vous donne deux exemples : depuis Créteil par exemple, nous atteindrons 250 000 emplois de plus en moins d'une heure. Et depuis Orsay située en grande couronne, ce sera encore environ autour de 200 000 emplois supplémentaires atteints en moins d'une heure. Comme vous le voyez, grâce aux correspondances du projet avec l'ensemble des lignes de trains, de RER et de métro, le gain sera aussi bien pour les habitants de petite que de grande couronne.

Alors grâce à ces gains de temps, le trafic que l'on estime sur le projet sera très important. 270 000 voyageurs par jour sur l'arc Sud dès sa mise en service. 250 000 voyageurs par jour sur l'arc Nord, et nous attendons un million de voyageurs par jour sur la boucle complète. Je vous donne un ordre de grandeur : sur la ligne 1 du métro par exemple, il y a aujourd'hui 750 000 voyageurs par jour. Vous voyez donc que le trafic sur le projet Arc Express est évidemment considérable.

Deuxième apport du projet : la décharge du réseau de transport collectif. Vous le savez aujourd'hui, de nombreuses lignes atteignent leur saturation notamment dans leur tronçon parisien. Arc Express permettra de décharger le réseau en moyenne de 5 à 10 %, ce qui par exemple sur une ligne de métro très chargée, représente trois à quatre rames pleines à l'heure de pointe, et donc beaucoup plus de confort pour les voyageurs qui les utilisent. L'effet sera aussi extrêmement fort sur les lignes de bus en proche couronne dont certaines atteignent aujourd'hui aussi la saturation.

Arc Express est aussi un projet de transport pour la ville d'aujourd'hui et pour la ville de demain. En offrant une desserte fine avec une station tous les kilomètres à 1,5 kilomètre, Arc Express dessert les centres villes et va conforter les équipements importants. Il va désenclaver certains quartiers aujourd'hui mal desservis, et notamment des quartiers en politique de la ville. Nous en comptons une vingtaine autour des stations d'Arc Express. Arc Express accompagnera le développement économique de l'Île-de-France en desservant les pôles d'emploi. Il favorisera la réalisation des projets de développement urbain des villes, des projets de logement, des projets d'activité. Il en suscitera de nouveau. Arc Express est un projet bénéfique pour l'environnement. En favorisant l'usage des transports collectifs, nous estimons que ce sera 150 000 voitures en moins chaque jour en Île-de-France.



Alors, quelles sont les caractéristiques du projet ? Déjà quelques chiffres : d'abord, effectivement, Arc Express, ce sera le métro de demain. Nous avons mené des études comparatives sur ce qui se fait aujourd'hui en matière de métro à l'internationale. Nous en avons conclu plusieurs choses : tout d'abord, Arc Express sera un métro automatique, parce que c'est la solution qui permet d'adapter au mieux l'offre de transport à la demande.

Un métro automatique plus moderne que celui que l'on connaît aujourd'hui sur la ligne 14, parce qu'il sera équipé, doté des équipements de dernière génération. Ce sera aussi un métro plus large que celui que l'on connaît à Paris, 2,80 mètres, c'est-à-dire plutôt large comme un RER, ce qui permettra de circuler facilement dans les rames. Et c'est un projet que nous concevons pour être évolutif. Pouvoir allonger la longueur des trains pour pouvoir permettre d'augmenter la capacité de transport offerte.

Quelques chiffres maintenant : plus de 50 stations nouvelles pour environ 70 kilomètres de rocade ; 30 stations en correspondance avec 28 lignes de trains, de RER, de métro et de tramway. Plus de 20 stations intermédiaires. Il y aura des correspondances avec le réseau de bus à chaque station d'Arc Express. Une vitesse moyenne de 40 km/h, ce qui correspond à la ligne 14 aujourd'hui. Une rame toutes les deux minutes à l'heure de pointe, et évidemment, ce métro sera accessible aux personnes à mobilité réduite.

Cette carte a dû être distribuée à l'entrée. Aujourd'hui, grâce aux études que nous avons menées, nous sommes en mesure de vous proposer plusieurs variantes de tracé, qui sont soumises au débat. Chaque variante de tracé qui est proposée ici est techniquement faisable. Elles sont toutes intéressantes du point de vue des transports. En revanche, elles diffèrent par les territoires qu'elles desservent localement. Et c'est pour cela que nous avons besoin de votre avis ce soir, parce qu'au-delà de l'opportunité de l'ensemble du projet Arc Express en rocade, le débat doit nous permettre de faire émerger le tracé pour l'arc Sud et pour l'arc Nord.

Alors, nous allons revenir plus en détail par la suite de l'exposé sur les tracés possibles pour l'arc Sud. Ce qu'il est important de noter, c'est que tous les tracés de l'arc Sud passent à Villejuif Louis Aragon, et même dans trois stations qui sont un tronc commun. Nous avons construit les variantes de tracé d'Arc Express à partir de ce point qui, pour nous, est un invariant.

Il est possible de combiner les différentes variantes de tracé d'Arc Express qui s'affichent maintenant les unes après les autres ; le tracé bleu qui part du T2 et qui rejoint le RER A, nous y reviendrons plus tard ; le tracé vert qui est plus au Sud ; le tracé rose qui est une combinaison. Mais d'autres combinaisons sont possibles. Et vous allez voir s'afficher sur la carte que le tracé du projet Orbival correspond effectivement, dans le Val de Marne, à une combinaison de nos différentes possibilités.

Alors Arc Express, comment nous l'avons dit, n'est pas le seul projet de transport collectif en Île-de-France. Il s'inscrit dans le cadre des 61 projets du plan de mobilisation pour les

transports. Sur cet ensemble de 60 projets, la moitié sont aujourd'hui en travaux et seront mis en service avant 2014.

Il s'agit de prolongements de lignes de métro qui seront en correspondance avec Arc Express. Il s'agit du prolongement des quatre lignes de tramway existantes, de la création de quatre nouvelles lignes. Il s'agit aussi de l'amélioration des lignes de RER, de leur régularité et de leur confort. La création de projets nouveaux, le RER A à l'Ouest, les lignes de tram-train en grande couronne. 300 kilomètres de site propre pour autobus qui seront réalisés en proche et en grande couronnes. Arc Express fait donc partie de cet ensemble. Et c'est bien cet ensemble qui permettra de répondre aux besoins de déplacement des Franciliens.

Comme l'a dit Madame REVAULT D'ALLONES, les compléments au plan de mobilisation viennent d'être présentés courant novembre par la région Île-de-France. Ces projets complémentaires sont en cours d'étude. Ils s'appuient notamment sur la création d'un arc complémentaire d'Arc Express à l'Est, qui constituerait un deuxième niveau de rocade.

Plus spécifiquement, dans le territoire qui nous concerne ce soir, les projets qui sont à l'étude dans le cadre de ces compléments sont le prolongement de la ligne 14 de la station Olympiade à la station Maison Blanche, qui offrira ainsi une correspondance performante avec la ligne 7, et une liaison de métro depuis Paris vers le secteur d'Orly, avec deux solutions possibles : première solution, continuer à prolonger la ligne 14 jusqu'à Orly ; ou deuxième solution, un prolongement de la ligne 7 depuis Villejuif Louis Aragon jusqu'à Orly.

Alors Arc Express est un projet qui avance. Le coût du projet est estimé de l'ordre de 7 à 8 milliards pour la boucle complète, et une première tranche de financement est inscrite au plan de mobilisation à hauteur de 3,5 milliards d'euros, avec un engagement de la région, de la ville de Paris et des départements de petite couronne. Cela permettra de mettre en service l'arc Sud et de démarrer les travaux de l'arc Nord. Nous avons souhaité réaliser le projet par tranche cohérente. La mise en service de l'arc Sud est prévue pour 2017 et les travaux de l'arc Nord débiteront en parallèle.

Alors en conclusion, Arc Express est un projet qui va apporter une réponse concrète pour vos déplacements. C'est un projet porteur d'avenir et de développement pour le territoire régional. Nous l'avons conçu au plus près de vos besoins de déplacement, et c'est pour cela que nous avons besoin ce soir de votre avis sur les différentes variantes que je vais vous présenter maintenant plus en détail sur votre territoire, après un petit film qui va vous présenter les tracés possibles pour l'arc Sud.

#### *Projection d'un film*

Nous allons maintenant voir plus en détail les tracés sur le territoire des quatre communes qui nous intéressent ce soir : Arcueil, Cachan, le Kremlin-Bicêtre et Villejuif. Ces quatre communes sont à dominante essentiellement résidentielle, Villejuif étant la plus peuplée, et aussi celle qui offre le plus d'emplois. Elles sont situées dans la vallée scientifique

de la Bièvre, et accueillent de nombreux établissements d'enseignement supérieur et de nombreux établissements dans le domaine de la santé.

Nous allons donc regarder plus précisément le tracé sur ce territoire. L'objectif est de vous montrer quelles sont les stations que nous prévoyons sur les différentes variantes de tracé d'Arc Express, sur le territoire de ces quatre communes, et de vous expliquer ce qu'elles vont desservir, et en quoi elles répondent au besoin de déplacement de ce territoire. Nous allons voir successivement les variantes sur le tracé vert, le tracé bleu, et le tracé rose. Comme je l'ai dit tout à l'heure, il est possible de combiner ces variantes de tracé, et la combinaison de ces variantes nous donne le projet Orbival dans votre territoire.

Comment avons-nous construites ces variantes de tracé ? Nous nous sommes intéressés aux besoins de déplacement. Nous avons regardé déjà comment se font aujourd'hui les déplacements qui concernent votre territoire, à partir des résultats du recensement de la population de l'INSEE qui nous donnent les déplacements entre le domicile et le travail.

Première question : où travaillez-vous ? Principalement à Paris, mais aussi pour 33 % des habitants de ces quatre communes, dans le reste de la petite couronne. De la même manière, qui vient travailler sur votre territoire ? A 41 %, ce sont des personnes qui résident dans le reste de la petite couronne. Vous voyez donc effectivement l'importance d'assurer des relations de qualité et rapides avec le reste de la petite couronne.

Arc Express doit arriver évidemment en complément et en connexion avec le réseau de transport collectif. Le réseau de transport collectif qui vous dessert aujourd'hui, c'est le RER B à l'Ouest, la ligne 7 du métro à l'Est, le tramway T7 qui sera réalisé entre Villejuif Louis Aragon, Athis-mons et puis à terme Juvizy. Et ce que l'on constate, c'est que le secteur qui apparaît en gris foncé sur cette carte, ce sont les territoires qui sont aujourd'hui à l'écart des réseaux ferrés mal desservis. Ils sont extrêmement nombreux sur le territoire de ces quatre communes, notamment à cause du relief qui est important, et à cause de la coupure que constitue l'autoroute A6.

Pour déterminer le tracé d'Arc Express, nous nous sommes intéressés aux différents enjeux urbains. Ce travail a été effectué avec l'institut d'aménagement urbain de l'Île-de-France. Tout d'abord, nous avons regardé où sont situés les secteurs d'habitat. L'habitat dense apparaît en orange hachuré. Les quartiers en renouvellement urbain, ce sont les étoiles. Deuxième chose, les enjeux en termes d'emploi. Les zones d'emploi importantes sont aussi en violet hachuré. Les pôles d'emploi de bureaux sont les carrés bleus. Troisième catégorie, les équipements, qui apparaissent avec des pictogrammes, par exemple des croix rouges pour les hôpitaux. Nous avons regardé aussi la question de la desserte des centres villes qui apparaissent en rouge foncé sur cette carte. Enfin, nous nous sommes intéressés à la desserte des grands projets de développement urbain.

Nous allons voir à partir de ces différents enjeux les variantes de tracé d'Arc Express. Tout d'abord, il est important de rappeler que toutes ces variantes sont techniquement faisables,

et seront réalisées en souterrain sur votre territoire. Elles s'appuient sur des stations de correspondance et sur des stations intermédiaires. Pour les stations intermédiaires, la localisation que nous vous proposons ce soir peut tout à fait évoluer en fonction des conclusions, et de ce que nous entendrons pendant ce débat.

Venons-en maintenant précisément à ces différentes variantes de tracé. Le tracé vert, sur votre territoire, dessert le RER B à la station Bagneux, puis rejoint le tronc commun invariant de Villejuif Gustave Roussy-Villejuif Louis Aragon. Le tracé bleu, lui, diffère du tracé vert parce qu'il dessert le RER B à la station Laplace. Et le tracé rose, qui correspond à Orbival, dessert le RER B à la station Arcueil Cachan.

Alors plus précisément, nous allons regarder les différentes stations possibles. Le tracé vert part de la gare Bagneux Pont Royal qui dessert l'École Normale Supérieure de Cachan, et qui offre de nombreuses correspondances avec les lignes de bus qui passent sur la RD 920. Le tracé vert dessert ensuite le centre ville de Cachan. Cette station dessert des quartiers résidentiels, notamment le quartier des Coteaux et de la Plaine, ainsi que l'École Normale Supérieure de Cachan, l'autre côté du Campus. Nous franchissons ensuite l'autoroute pour arriver à la station Gustave Roussy qui desservira l'Institut Gustave Roussy, pôle majeur de cancérologie, et le futur projet Cancer Campus qui a été évoqué par Madame le Maire tout à l'heure. Cette station dessert le Parc des Hauts de Bruyères. C'est vraiment, comme nous l'avons constaté sur les exemples que je vous ai donnés en matière de gain de temps, une station essentielle pour désenclaver ce territoire qui est aujourd'hui à l'écart des réseaux, et situé en plus en haut d'une colline, donc pas très accessible. Le tracé passe ensuite à la station Villejuif Louis Aragon, point de correspondance avec la ligne 7, avec le futur T7. Cette station dessert le centre ville de Villejuif. Elle dessert aussi l'hôpital GUIRAUD. Elle permet aussi la desserte de l'ensemble de l'axe de la RN7-RD7, qui connaît et qui va connaître un fort développement urbain dans les prochaines années. On rejoint ensuite à l'Est la station Vitry centre au niveau de la RD5.

Le tracé bleu, partant de Laplace, qui dessert la Maison des examens, le centre ville d'Arcueil, le quartier de la Vache Noire, et le Centre Commercial de la Vache Noire. Le tracé passe ensuite directement à la station Villejuif Gustave Roussy, puis rejoint Villejuif Louis Aragon, et enfin Vitry centre.

Le tracé rose, qui correspond donc au tracé d'Orbival, part d'Arcueil Cachan qui dessert l'École Spéciale des Travaux Publics, des quartiers d'habitat dense au niveau d'Arcueil et de Cachan. Puis nous rejoignons, dans le tracé rose, Cachan centre avant de rejoindre à nouveau Villejuif Gustave Roussy, Villejuif Louis Aragon et Vitry centre.

Alors ces trois tracés diffèrent relativement peu sur le territoire de Villejuif, puisqu'ils ne diffèrent même pas du tout. Ils ont des performances qui sont relativement comparables. Nous avons essayé de les synthétiser dans ce petit tableau. Ces variantes sont toutes extrêmement intéressantes. Le tracé rose et le tracé vert sont un peu meilleurs, parce qu'ils desservent plus de populations et d'emplois que la variante bleue.

Alors évidemment, le choix qui sera fait de ces variantes de tracé dépend à la fois de ce qu'elles desservent sur votre territoire, mais de ce qu'elles desservent aussi sur le reste de l'arc Sud. Et nous voyons effectivement que c'est relativement différent même si, comme nous l'avons dit, il est possible de combiner les différents tracés et donc de rejoindre par exemple depuis Villejuif Louis Aragon, sans difficulté, soit le pôle d'Issy Val-de-Seine, soit par exemple Meudon-sur-Seine.

Voilà, j'en ai fini avec cette présentation des différentes variantes de tracé, des emplacements de stations, de ce que l'on dessert. Nous vous donnerons la parole après la présentation du Grand Paris, pour avoir votre avis sur ces différentes propositions. Je vous remercie de votre attention.

**François LEBLOND** : je vous remercie, Madame. Je vais donner la parole à la Société du Grand Paris. Étant entendu que vous vous êtes exprimés pendant 34 minutes, la Société du Grand Paris a donc également 34 minutes pour s'exprimer si elle le veut. Voilà, je vous donne la parole Monsieur le Ministre, Monsieur le Président.

**André SANTINI, Président du comité de surveillance de la Société du Grand Paris** : Monsieur le Préfet, Madame le Maire, mes chers collègues, Mesdames et Messieurs, chers amis, je tiens d'abord à vous remercier de votre présence à tous à Villejuif, chez vous. C'est, nous l'avons dit, la 6<sup>e</sup> fois que nous sommes réunis au côté du STIF pour présenter nos projets respectifs depuis le 30 septembre, date de démarrage du débat public sur le projet du métro Grand Paris.

Comme vous le savez, ce débat a été organisé pour recueillir l'avis et le témoignage des Franciliens. La Société du Grand Paris aborde cette réunion dans un esprit constructif avec la volonté de répondre à l'attente des usagers qui, aujourd'hui, sont transportés dans des conditions parfois très difficiles. La participation importante des citoyens aux diverses réunions sur l'ensemble du territoire d'Île-de-France, et ici même à Villejuif, montre l'intérêt que représentent les transports dans la région capitale. Personne ne s'y est trompé. Le projet particulièrement ambitieux de construire des lignes de métro en rocade de 155 kilomètres en Île-de-France, constitue une véritable ambition de notre temps, un projet fédérateur, d'un intérêt majeur, tant au plan francilien qu'au plan national.

Le réseau de transport du Grand Paris a la volonté de soutenir tout ce qui favorisera la desserte de zones d'habitat dense actuellement peu ou mal desservies par des transports de banlieue à banlieue, pour assurer un meilleur accès au bassin économique et d'emploi et au centre de vie sociale et culturelle.

Dans le Val-de-Marne, autour de votre association Orbival, vous avez su réunir élus de toutes sensibilités, politiques, responsables d'institution universitaire ou hospitalière, ainsi que des acteurs du monde économique et social, pour porter ensemble la réalisation d'un métro en rocade qui traverse le département, avec un engouement populaire que beaucoup qualifient d'exemplaire au travers des 55 000 soutiens à votre projet. Cela montre que votre action

commune n'aura pas été vaine. Je me réjouis du fait que l'association Orbival se retrouve en très grande partie dans le projet de métro du Grand Paris.

En proposant une liaison rapide entre l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle et celui d'Orly via le centre de Paris, telle est l'ambition du Grand Paris de prolonger la ligne 14. Ce projet constitue un enjeu de taille pour le Val-de-Marne. Cela permettra de renforcer l'accessibilité du pôle d'Orly, deuxième pôle économique d'Île-de-France, avec ses 173 000 emplois. Cela permettra non seulement de favoriser la redynamisation économique et urbaine de ce territoire stratégique, mais permettra aussi d'assurer une desserte rapide entre les pôles de l'Institut Gustave Roussy, le marché d'intérêt national de Rungis, où s'effectue la correspondance avec le TVM, et le futur tramway T7 actuellement en construction.

Le prolongement de la ligne 14 va renforcer l'attractivité de la vallée scientifique de la Bièvre, l'une des plus fortes concentrations de recherche en Europe. C'est à Villejuif qu'a pris corps le projet Cancer Campus, un pôle de recherche et d'innovation internationale entièrement dédié à la lutte contre le cancer. L'arrivée de la ligne 14 constitue une opportunité pour enclencher plus rapidement le développement urbain autour de l'Institut Gustave Roussy. Le métro du Grand Paris va permettre de mettre en réseau les différents sites hospitaliers, l'IGR, le CHU de Bicêtre, l'hôpital Paul BROUSSE et l'hôpital Paul GUIRAUD.

Comme la ligne 14 a permis le développement du quartier de la Grande Bibliothèque à Paris, comme le RER a accompagné le développement du quartier Stade de France à Saint-Denis, le métro du Grand Paris doit absolument accompagner le développement de ce projet. Alors que l'Institut Gustave Roussy est le premier centre européen de lutte contre le cancer, avec ses 2 500 salariés, 150 000 consultations par an, 11 000 patients pris en charge en 2009, c'est au côté d'un mode de transport efficace et structurant que le projet Cancer Campus pourra se déployer et prendre toute son ampleur.

Aujourd'hui, cet équipement exceptionnel n'est actuellement desservi que par des bus. Voilà pourquoi Villejuif est un secteur tout à fait stratégique. Il reste naturellement des sujets en débat, et c'est tant mieux. Avec des débats publics, sincères, honnêtes, respectueux, je suis convaincu que chaque réunion sera l'occasion d'améliorer les projets, et de tendre vers cette convergence nécessaire au service des citoyens. J'ai confiance dans les choix qui seront faits au nom de l'intérêt général. Voilà l'essentiel de ce que je souhaitais vous dire en introduction. Nous sommes à votre disposition, bien sûr, pour répondre à vos questions. Merci.

**Claire-Hélène COUX, Société du Grand Paris** : bonsoir. Nous allons commencer notre présentation par un film de quelques minutes, qui va vous donner un premier éclairage sur notre projet et son ambition.

#### *Projection d'un film*

Nous allons maintenant vous présenter les principales caractéristiques du métro Grand Paris et ce qu'il va changer dans votre vie quotidienne. Nous regarderons ensuite le tracé des

trois lignes qui le composent, et les bénéfiques que nous pourrons tous en tirer, les Villejuifois, les Val de marnais et plus généralement tous les Franciliens. Nous terminerons par la mise en œuvre du projet, son coût, ses délais de réalisation.

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

D'une manière générale, les déplacements en transport en commun de banlieue à banlieue sont difficiles, notamment parce que le réseau de transport d'Île-de-France est en forme d'étoile, avec des RER et des lignes de métro qui convergent vers la capitale. Cela oblige certains à passer par Paris pour effectuer leur trajet de banlieue à banlieue. Ce phénomène contribue à la saturation du réseau existant.

Prenons par exemple les utilisateurs du métro. 10 % d'entre eux passent par Paris pour aller d'une banlieue à une autre. Comment s'étonner dans ces conditions que 80 % des déplacements de banlieue à banlieue en Île-de-France s'effectuent en voiture, et que l'on trouve dans le Val-de-Marne, à Nogent, le plus grand bouchon d'Europe, sur le tronçon commun A4/A86.

Nous sommes donc aujourd'hui confrontés à un défi : répondre à la demande des voyageurs pour aller de banlieue à banlieue. Le métro Grand Paris est une réponse globale à ce défi. Le métro Grand Paris est un réseau en rocade de trois lignes de métro automatique en souterrain, desservant une quarantaine de gares nouvelles, la plupart en correspondance avec le réseau de transport en commun.

Sur la diapositive derrière moi, vous voyez les nouvelles gares du Val-de-Marne qui clignotent. Avec ses 155 kilomètres de voies nouvelles et le jeu des correspondances, les déplacements de banlieue à banlieue vont être considérablement facilités. Ainsi, le métro Grand Paris répond aux attentes de nos concitoyens. Ils emprunteront ce métro pour aller de leur domicile à leur travail, pour leurs études, pour leurs loisirs, pour les démarches de la vie quotidienne. Le métro Grand Paris va aussi permettre d'assurer une liaison performante entre les aéroports, les gares TGV franciliennes, La Défense, les pôles de recherche et d'enseignement. Le métro Grand Paris répond donc aussi aux attentes des entreprises qui ont besoin d'un réseau de transport fiable, rapide et efficace pour se développer.

Les études de trafic montrent ainsi que nous serons 2 millions à emprunter chaque jour le métro Grand Paris à sa mise en service. Ce chiffre correspond au trafic actuel des lignes de RER B, C, D et E réunies. Ce trafic pourra être porté à 3 millions, compte tenu de la capacité du métro Grand Paris.

Voyons maintenant les performances de ce nouveau métro. Le métro Grand Paris est un métro automatique souterrain et rapide qui va nous faire gagner du temps. 65 km/h de vitesse en moyenne, avec un intervalle de 85 secondes entre deux trains aux heures de pointe. Les quais de gare font 120 mètres de long. Les trains de huit voitures permettent de transporter près de 1 000 voyageurs en tout confort.

Ainsi, le métro Grand Paris peut répondre aux besoins d'aujourd'hui et de demain. Les gares et les rames sont accessibles et équipées des derniers systèmes d'informations voyageurs pour faciliter le déplacement des personnes à besoins spécifiques : personnes à mobilité réduite, personnes avec handicap, parents avec une poussette, ou voyageurs encombrés de valises. Les quais sont équipés de façades qui éviteront les chutes sur les voies, et permettront une meilleure régularité.

Le métro Grand Paris est donc un métro qui propose une qualité de service optimale : régularité, souplesse, adaptabilité à la demande et sécurité. Le métro Grand Paris, ce sont trois lignes nouvelles, mais aussi des gares nouvelles. Les gares du métro Grand Paris sont un lieu d'échange avec les autres modes de transport. Les nouvelles gares vont permettre aux voyageurs d'être en correspondance avec toutes les lignes du réseau Transilien, toutes les lignes de RER, cinq lignes de métro, six lignes de tramway. La gare est en connexion avec le réseau de bus. Elle comprend une zone de dépose-minute pour les voitures, des services d'autopartage et de covoiturage, des stations vélib.

Quand cela est nécessaire, la gare dispose de parkings de rabattement pour les voitures. La gare du métro Grand Paris est aussi un espace de vie. Nous y accédons facilement depuis le quartier environnant, à pied ou en vélo. Nous y trouvons des commerces, des équipements publics au service des voyageurs et des habitants du quartier. Au service de la ville, la gare de demain est donc aussi un outil de développement urbain.

Revenons maintenant sur chacune des trois lignes de métro. La ligne rouge est une rocade. Elle fait 60 kilomètres de long, et offre à la banlieue 23 nouvelles gares, dont huit dans le Val-de-Marne. Cette rocade répond aux besoins de déplacement de banlieue à banlieue. Nous y prévoyons ainsi que 800 000 voyageurs l'emprunteront chaque jour. A l'Ouest dans les Hauts-de-Seine, la rocade assure la connexion avec La Défense. A l'Est, elle offre une liaison rapide pour accéder au bassin d'emplois du Bourget, et grâce aux correspondances, aux bassins d'emplois de Roissy et Marne-la-Vallée. C'est une grande avancée, notamment pour les habitants du secteur compris entre Blanc-Mesnil et Montfermeil. Toujours à l'Est, la rocade dessert Chelles, la ville la plus peuplée de Seine-et-Marne.

Dans le Val-de-Marne, la ligne rouge reprend l'intégralité du tracé porté par l'association Orbival, depuis Bagnaux jusqu'à Villiers sur Marne. Cette association regroupe des élus de tout bord politique qui ont su travailler ensemble pendant plus de quatre ans pour porter un projet de métro dans le Val-de-Marne. Orbival a su fédérer l'ensemble des acteurs économiques, entreprises, universités, secteurs hospitaliers et milieux associatifs, et obtenir



l'adhésion au projet de la population qui se concrétise par la signature de plus de 53 000 soutiens.

Nous avons pu nous appuyer sur ce consensus et sur les différentes études réalisées par le Conseil général et Orbival, pour vous proposer aujourd'hui un tracé stabilisé. Ce gain de temps est déterminant pour l'avancée du projet de métro Grand Paris dans le Val-de-Marne. La rocade facilite les déplacements dans toutes les directions grâce à ses correspondances. A Bagneux, elle se connecte au prolongement du métro ligne 4. A Arcueil Cachan, elle se connecte au RER B. A Villejuif Institut Gustave Roussy, à la ligne 14 prolongée. A la gare de Vitry centre, elle se connecte au futur tramway sur la RD5. Aux Ardoines, elle se connecte au RER C. A Vert-de-maisons, c'est la connexion au RER D. A Créteil L'Echat, elle se connecte la ligne 8 du métro. A Champigny centre, c'est la connexion avec le projet de Tangentielle Est depuis Noisy-le-Sec et Val-de-Fontenay. Dans le secteur de Bris, Villiers et Champigny, c'est l'interconnexion avec le RER E. C'est également dans ce secteur que nous prévoyons le site de maintenance des 85 trains de la rocade, et son principal centre de remisage. Comme vous pouvez le constater, toutes les conditions sont réunies pour réaliser la ligne rouge et envisager une mise en service rapide dans le Val-de-Marne.

La ligne verte est une seconde rocade. Elle compte 75 kilomètres et 16 gares. Elle va créer une nouvelle liaison directe avec l'aéroport de Roissy, au Nord, et avec l'aéroport d'Orly au Sud. Du nord au sud, elle dessert le Parc des expositions de Villepinte, l'aéroport du Bourget, le Blanc-Mesnil, Saint-Denis, Gennevilliers, le secteur de Nanterre-La Défense et de Rueil Malmaison.

A l'Ouest, elle constitue une rocade de moyenne couronne, et offre un nouveau maillage avec le RER C à Versailles. Elle va également desservir le plateau de Saclay qui a vocation à devenir un pôle scientifique et de recherche d'envergure internationale. Au Sud, elle se connecte sur le pôle de Massy, où elle fait la jonction avec les RER B et C et avec les lignes TGV à la gare de Massy. La ligne verte contribue enfin à la desserte en transport en commun de la plateforme d'Orly. A noter qu'il subsiste des variantes sur ce tracé que vous voyez apparaître en vert clair sur l'écran, par exemple dans le nord des Hauts-de-Seine, entre Saint-Denis et La Défense.

La ligne bleue, c'est le prolongement de la ligne 14 au Nord et au Sud. Elle assurera une liaison stratégique entre les trois aéroports de Roissy, le Bourget et Orly, ainsi que plusieurs gares TGV : la gare de Roissy et la gare de Lyon ; et également de futures gares à Saint-Denis Pleyel et Orly. Elle facilite les échanges au sein de notre agglomération. Elle conforte également la dimension internationale de la région capitale. Sa longueur est de 50 kilomètres, dont neuf kilomètres correspondent à la ligne 14 actuelle. Elle a un tronc commun avec la ligne verte entre Saint-Denis Pleyel et Roissy. Elle comprend 22 gares, dont 13 gares nouvelles.

Faisons un zoom sur cette ligne dans le Val-de-Marne. Au Nord, il est prévu une nouvelle gare au niveau du Centre Hospitalier Universitaire de Bicêtre. A la demande du Maire de

Kremlin Bicêtre, nous avons repositionné cette gare à l'ouest de l'hôpital, à proximité de sa nouvelle entrée. Une autre gare est prévue au niveau de l'Institut Gustave Roussy à Villejuif. L'Institut Gustave Roussy est le premier centre européen de lutte contre le cancer. L'Institut Gustave Roussy, ce sont 2 500 salariés, 150 000 consultations par an, et 11 000 patients pris en charge en 2009. Aujourd'hui, cet équipement exceptionnel n'est desservi que par des bus, et le parking de l'institut est saturé dès le matin. Autour de cet établissement, il y a un fort potentiel foncier et un projet de développement, Cancer Campus, porté par les acteurs locaux. Nous y reviendrons tout à l'heure.

Nous descendons ensuite vers la gare Marché de Rungis, Port de Thiais, où s'effectue la correspondance avec le TVM, et avec le futur tramway T7, actuellement en construction. Nous arrivons enfin à l'aéroport d'Orly et à la future gare TGV qui va être créée dans le secteur. Un débat public va commencer dans une semaine sur le projet d'interconnexion des lignes TGV au sud de Paris. Il permettra de préciser l'emplacement de cette gare. Rappelons que le pôle d'Orly est le premier pôle économique du Sud francilien avec ses 173 000 emplois. Il intègre des zones d'activités et de bureau. Il est au cœur de l'opération d'intérêt national Orly Rungis Seine amont.

Grâce à la ligne bleue au Sud, les voyageurs accèdent plus facilement à l'aéroport et au TGV d'Orly. La ligne bleue, c'est aussi un accès facilité aux emplois du secteur pour tout l'Est parisien. Le métro Grand Paris va apporter des bénéfices pour la collectivité dans trois domaines. Il va améliorer les déplacements pour tous, soutenir le développement économique et territorial, et participer au développement durable. C'est la mise en cohérence de ces trois aspects qui caractérise et fait la force du projet Grand Paris.

Je vous propose de revenir maintenant sur ces trois points. Sur cette carte, vous voyez le métro Grand Paris en violet, et la gare de Villejuif Institut Gustave Roussy qui clignote. Plus c'est foncé, plus vous gagnez du temps dans vos déplacements en transport en commun. Lorsque vous allez dans une zone en vert foncé, vous gagnez au moins 20 minutes par rapport à aujourd'hui. Par exemple, de Villejuif Institut Gustave Roussy à La Défense, demain ce sera 19 minutes de trajet au lieu de 50 minutes actuellement. De Villejuif à Noisy-Champs Cité Descartes, 20 minutes demain, au lieu de près d'une heure actuellement.

C'est un résultat spectaculaire qui montre bien l'intérêt de notre projet pour les territoires. C'est un résultat qui est obtenu grâce à la combinaison des trois lignes qui forment le métro Grand Paris, et grâce à la qualité et la pertinence de son maillage avec le réseau existant. Nous venons de le voir : le métro Grand Paris facilite les déplacements en transport en commun dans des secteurs comme celui de Villejuif.

L'autre effet bénéfique du métro Grand Paris, c'est qu'il va alléger la charge sur le réseau ferré existant. Ainsi avec le métro Grand Paris, nous constatons en moyenne une baisse de trafic de 10 % sur les lignes en correspondance. La ligne 13 verra son trafic allégé de près de 25 %. Pour le RER B, c'est une diminution de 30 % à l'heure de pointe sur le tronçon central. Pour le RER A, c'est une diminution de 15 % sur le tronçon central, et de 20 % sur la branche

de Chessy, la branche la plus chargée. C'est donc plus de confort pour tous les voyageurs. Sans compter qu'une ligne désaturée, ce n'est pas seulement une ligne moins bondée. C'est aussi une ligne qui marche mieux.

Pour ce qui concerne le développement économique et territorial, neuf territoires de développement ont été identifiés dans l'ensemble de l'Île-de-France. Nous sommes plus particulièrement concernés ce soir par le territoire du sud de Paris, identifié comme le territoire de la santé et des biotechnologies. Vous le voyez apparaître en marron clair derrière moi au sud de Paris. La vallée scientifique de la Bièvre fait pleinement partie de ce territoire.

Rapprochons-nous de ce secteur. Les petites croix rouges représentent les hôpitaux, les hôpitaux de Villejuif, le centre hospitalier universitaire de Bicêtre, celui d'Henri Mondor à Créteil. Les carrés jaunes, des établissements d'enseignement supérieur et de recherche, comme l'université Paris Est de Créteil. Les ronds orange représentent les entreprises de biotechnologies, comme Sanofi Aventis à Vitry. Vous pouvez ainsi apprécier les formidables atouts dont dispose le Sud francilien, et vous pouvez imaginer sans peine ce que pourra apporter le métro Grand Paris à ce secteur. Il permettra de mettre en réseau les différents acteurs de la santé et des biotechnologies, de meilleurs échanges entre professionnels Franciliens, et un meilleur accès vers les centres universitaires pour les étudiants. Car avec le métro Grand Paris, Paris Gare de Lyon et Créteil ne sont plus qu'à 11 minutes de Villejuif, au lieu de 40 minutes actuellement. Les échanges internationaux seront également améliorés avec un trajet de Villejuif à Orly en sept minutes, au lieu de 35 minutes actuellement. Le métro Grand Paris va changer la perception de ce secteur, le rendre visible et attractif, susciter l'implantation d'entreprises, et donc d'emplois. Ceci se vérifiera en particulier sur le site de cancer campus à Villejuif, que vous voyez apparaître en vert sur l'écran.

Cancer Campus est un projet porté par les acteurs locaux qui vise à créer sur une surface de plus de 60 hectares un parc de recherche et d'innovation dédié à la lutte contre le cancer, au pied de l'Institut Gustave Roussy. Seraient associés sur un même site de la recherche, des entreprises, des laboratoires, des formations de haut niveau, soit à terme 10 000 nouveaux emplois, dont plus de 1 200 nouveaux médecins, chercheurs et ingénieurs.

Cancer Campus, ce sera aussi un écoquartier bien intégré dans la ville, rassemblant toutes les fonctions urbaines, avec des logements, des commerces de proximité, des équipements publics, et des espaces verts. Cette opération va entrer en phase opérationnelle avec bientôt la création d'une zone d'aménagement concertée portée par la communauté d'agglomération du Val de Bièvre, dont la concertation préalable s'est achevée hier soir. La ligne rouge et la ligne bleue constituent un levier essentiel pour ce projet. Plus généralement, ces deux lignes deviendront rapidement indispensables aux habitants et aux salariés de Villejuif, et aux villes voisines.

Pour la première fois dans le cas d'un projet d'infrastructure de transport, nous avons réalisé une évaluation stratégique environnementale très en amont du débat public. Cette étude a

permis la prise en compte des enjeux environnementaux dans la conception même du projet. Par exemple, nous avons choisi le tracé du métro Grand Paris et la profondeur du tunnel en conséquence.

Pour conclure, voyons la mise en œuvre du projet. Le projet que nous vous présentons est un projet ambitieux, d'intérêt national. Il nécessite entre 21,4 et 23,5 milliards d'euros. Selon les variantes de tracé, le nombre de gares retenu et la proportion de sections aériennes finalement choisie. Ce montant prévisionnel comprend le coût des infrastructures, celui du matériel roulant, et également celui des acquisitions foncières.

C'est évidemment un effort financier de première importance que nous devons envisager. Cela correspond, comme nous l'évoquions dans notre film d'introduction, à une troisième génération d'investissements après la création du métropolitain, il y a plus d'un siècle, et la création du RER il y a 40 ans.

Nous sommes aujourd'hui dans la période du débat public. A la fin janvier, à la clôture du débat, la loi impose à la Société du Grand Paris de proposer un schéma d'ensemble avant la fin du mois de mai 2011. Ce schéma d'ensemble tiendra compte des observations et avis collectés par la Commission du Débat Public, et devra constituer une base largement partagée.

S'ensuivra une période de 18 mois pendant lesquels des rencontres avec les citoyens, avec les élus, avec les partenaires, seront permanentes pour élaborer la programmation et concevoir finement les ouvrages. Il restera alors à réaliser les travaux dans les meilleurs délais, les mises en service se succédant de 2018 à 2023.

Nous sommes maintenant à votre écoute. Les premiers débats ont été très riches, et nous espérons que ce 31<sup>e</sup> débat fera lui aussi évoluer notre projet de façon positive. Je vous remercie pour votre attention.

### *Applaudissements*

**François LEBLOND** : vous avez encore quelques minutes. Est-ce que vous voulez les utiliser Monsieur le Président ? Bien.

Vous avez compris les uns et les autres pourquoi nous étions ensemble avec les deux projets ce soir, celui d'Arc Express et celui du Grand Paris. Dans les deux projets, il y a deux gares à Villejuif, et les deux projets diffèrent en revanche l'un parce qu'il prévoit trois variantes dans le sud de Paris, Orbival et deux autres variantes. L'autre projet ne prévoit qu'Orbival. Ce sont deux différences, et c'est une première différence.

La deuxième différence, c'est que le projet Arc Express et le projet Grand Paris diffèrent à propos de la ligne 14. Vous avez vu que là-dessus, il y a un débat sur ce qu'il faut faire pour prolonger ou non prolonger cette ligne 14. Je vous propose donc, si vous le voulez bien, vous les habitants de Villejuif qui êtes nombreux je pense ce soir, nous commençons par parler

de votre ville, de Villejuif. Les deux maîtres d'ouvrage proposent deux gares à un endroit assez voisin l'un de l'autre, peut-être pas rigoureusement le même, mais assez voisins l'un de l'autre.

Je voudrais déjà que l'on réagisse sur ce qui se passe à Villejuif. Qu'est-ce qu'il faut faire aujourd'hui ? Quels sont vos sentiments à l'égard de ces projets ? Nous passerons dans une deuxième partie à une analyse des deux sujets de différence. Le débat sur Arc Express prévoit trois options. Nous en parlerons. Le débat Grand Paris prévoit le trajet Orbival. Et toujours dans les différences, dans la deuxième partie, il y a ce que je viens de dire à propos de la ligne 14.

Et puis si vous voulez bien, dans une troisième partie, il faut que nous parlions, vous avez le droit de savoir un peu où nous allons, où vous allez, dans cette réflexion d'ensemble sur l'avenir des transports en Île-de-France. Et là, il y a effectivement deux options qui sont différentes l'une de l'autre. Et je vous propose que dans cette troisième partie, nous évoquions cette dernière différence.

Si vous voulez bien, je voudrais demander aux élus très gentiment, quand ils s'expriment, qu'ils soient brefs pour que la population qui est venue, qui a fait l'effort de venir par ce mauvais temps ce soir, puisse s'exprimer comme elle le souhaite.

Si vous voulez, nous parlons d'abord de Villejuif. Vous avez deux gares. Elles ne sont probablement pas les mêmes. Est-ce qu'elles sont bien placées ? Quelles sont vos réflexions sur ces sujets ? Cela s'adresse aux deux maîtres d'ouvrage puisque dans ces deux cas, ils présentent un projet avec deux gares.

Ce premier sujet sur Villejuif proprement dit, est-ce qu'il y a une première question ? Oui, Monsieur ? Et vous pouvez naturellement aussi présenter des questions par écrit, puisque vous avez des hôtesses qui sont dans la salle.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT, Membre de la Commission Particulière du Débat Public sur le Réseau de transport public du Grand Paris** : oui Monsieur. Juste une petite précision : pour les questions, pour les interventions orales, je vous remercie de bien vouloir vous présenter, vos noms et qualités, si vous appartenez notamment à une association, puisque ces éléments sont retranscrits dans le verbatim qui est le compte-rendu de nos réunions.

**Mickaël BELLANCE, habitant quartiers nord de Villejuif, près de Villejuif Léon Lagrange** : j'ai bien compris qu'il y avait deux stations sur Villejuif. Mais il me semble que sur la Société du Grand Paris, j'ai vu qu'il y avait Villejuif Louis Aragon de manière optionnelle. J'aimerais savoir ce qui fait que demain, nous n'aurions peut-être pas cette deuxième station sur Villejuif. Voilà, tout simplement.

**François LEBLOND** : alors la société du Grand Paris répond aussi ?

**Christian GARCIA, Société du Grand Paris** : oui bonsoir. Il est clair qu'aujourd'hui, c'est vrai que pour l'instant, la gare est positionnée à Villejuif Louis Aragon. Mais au travers des différents débats que nous avons depuis deux mois, et à la fois de la volonté des citoyens et puis des élus pour que cette gare soit positionnée, le débat public aujourd'hui nous amène à dire que cette gare est en passe d'être prise en considération dans la mesure où il y a un vrai besoin et une nécessité, puisque c'est un pôle multimodal qui aujourd'hui rassemble 50 000 voyageurs par jour. Le débat public est là pour justement trancher cette discussion-là. C'est vrai qu'à Villejuif Louis Aragon, c'est un des seuls endroits où effectivement elle est optionnelle, parce qu'elle est en débat, parce qu'il y a une véritable discussion sur ce sujet-là, puisqu'il y a quand même avant tout un nombre de stations très important au niveau du Grand Paris. Par rapport au tracé d'Orbival, c'est vrai qu'elle est optionnelle. Il y a d'autres endroits, comme à Saint-Maur, mais je pense que dans ces deux gares, à mon avis aujourd'hui, le positionnement qui est porté par les citoyens nous amène à réfléchir sur l'éventualité de ces deux gares.

**François LEBLOND** : je crois qu'Arc Express a quelque chose à dire sur l'emplacement de ces gares.

**Jean-François HELAS, Directeur des projets d'investissement du STIF, Directeur de projet Arc Express** : oui simplement pour confirmer effectivement qu'en ce qui concerne l'Arc Express, nous confirmons tout à fait le fait qu'il ne s'agit pas d'une gare optionnelle, mais d'une gare prévue comme l'ensemble de nos gares. Elle nous semblait essentielle pour plusieurs raisons : la desserte du centre ville de Villejuif, et puis la connexion avec le métro de la ligne 7 et le futur tramway du T7, qui rentre dans les objectifs effectivement de la desserte fine d'Arc Express et de son maillage systématique avec toutes les grandes radiales.

**François LEBLOND** : enfin, je crois que vous êtes relativement d'accord, à part ce côté d'option qui a été laissé pour le Grand Paris. Mais vous donnez l'impression que vous écoutez aussi ce qui vous est dit aujourd'hui. A mon avis, sur ces...

**Jean-François HELAS** : je pense que le débat public est là pour ça.

**François LEBLOND** : le débat public est là pour ça. Autre question ?

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : Monsieur en gris, prenez la parole s'il vous plaît. Vous vous exprimez bien sûr avec vos noms et qualité comme il vous a été demandé, merci.

**David MADALENO, Habitant de Villejuif** : c'était pour aussi rebondir sur le monsieur. J'ai du mal à comprendre cette option de gare Louis Aragon, surtout que la ligne 7 ne sera à aucun moment en correspondance sur le Sud de Paris, étant donné qu'il n'y aura pas de correspondance ni à Maison blanche ou à Porte d'Italie avec la ligne 14, ni au terminus de la ligne 7 avec la liaison Est-Ouest. A aucun moment, cette ligne 7 ne sera en correspondance. Et je suis désolé, mais j'habite Villejuif Léon Lagrange. J'ai besoin de me déplacer dans la banlieue, et j'ai du mal à comprendre comment moi, banlieusard, je dois encore courir après les métros et encore à courir après les stations de métro, alors qu'à Paris, ils ont tout ce qu'il

faut et ils ne courent pas après les stations de métro. J'aimerais bien que cette option soit levée et qu'elle soit réelle.

En même temps, je rebondis tant que j'ai le micro avec Arc Express, parce que cette solution de correspondance de la ligne 14 avec la ligne 7 à Maison blanche, et ensuite nous prolongeons la ligne 7 pour rejoindre l'aéroport, je trouve que c'est un peu limite sans être...

**François LEBLOND** : nous en parlerons si vous voulez dans un deuxième temps. J'ai dit que l'on élargirait le débat dans un deuxième temps.

**David MADALENO** : en tout cas, la ligne 14 est pour moi primordiale. Le prolongement de la ligne 14 sur Villejuif à l'IGR est primordial. Et je vois que ce n'est pas pris en compte par Arc Express, et je suis déçu.

**François LEBLOND** : d'accord. Vous voulez dire quelque chose Madame ?

**Christine REVAULT D'ALLONES** : oui. Pour répondre à monsieur par rapport à son interrogation sur Maison blanche, la prolongation de la ligne 14, dans les propositions de complémentarité qui ont été faites par Jean-Paul HUCHON à François FILLON le 15 novembre dernier, il proposait une prolongation de la ligne 14 au moins jusqu'à Maison blanche. Et ensuite, la question du coût ayant son importance, c'était soit effectivement la prolongation de la ligne 4 jusqu'à Orly, soit à partir de Maison blanche. Nous passons sur la ligne 7 et nous allons jusqu'à Orly avec la prolongation de la ligne 7, voilà. En vous rappelant qu'il y aura bien évidemment le tramway T7 qui sera mis en service à partir de 2013.

**François LEBLOND** : madame, nous prenons note. Simplement dans le dossier qui nous est soumis, ça ne figure pas. C'est pour ça que l'on n'en a pas parlé. Allez-y.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : madame, s'il vous plaît vous pouvez bien passer le micro à cette dame au quatrième rang. Voilà. Madame, vous avez la parole.

**Khadija LAHLOU, élue à la Chambre de Commerce** : Madame LAHLOU, je suis élue de la Chambre de Commerce. A la suite d'un questionnaire que nous avons fait parvenir aux entreprises, il paraît que la station de Villejuif Louis Aragon ne doit surtout pas être optionnelle, mais doit exister. Il ne faut surtout pas la mettre en option.

**François LEBLOND** : merci. Je crois que ça correspond à ce qui a déjà été dit tout à l'heure.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : au sixième rang, mademoiselle s'il vous plaît l'hôtesse. Vous voulez bien passer le micro à ce Monsieur. Je vous remercie. Monsieur, vous avez la parole.

**Nicolas RIO, étudiant** : j'ai une question en fait sur les bus. Je sais qu'ici nous parlons des métros, mais le lien entre les bus et les métros est important. J'ai cru voir dans la presse que le projet de la Société du Grand Paris était un peu plus cher que le projet d'Arc Express. Et du coup, je me disais : est-ce que du coup, par contrecoup, il va y avoir moins de bus si nous

adoptons le projet du Grand Paris que si nous adoptons le projet Arc Express ? Et puis savoir dans quelle mesure vous avez un peu réfléchi à l'articulation entre les métros et les bus. Merci.

**François LEBLOND** : est-ce que vous répondez Monsieur le Président ?

**Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris** : merci de votre question. Je voudrais faire référence à la loi du 3 juin dernier qui est très explicite sur la manière dont les financements doivent être distingués entre ce qui est imparti au Syndicat des Transports de la région Île-de-France, et ce qui est de la responsabilité de la Société du Grand Paris. Quand il est dit à l'article 2, paragraphe 2, « Le financement par l'État de ce nouveau réseau de transport, celui du Grand Paris, est indépendant de sa contribution, celle de l'État au contrat de projet conclu avec la région Île-de-France, permettant la création, l'amélioration et la modernisation des réseaux de transport public. », vous voyez bien par là que ce que le législateur a entendu de façon très claire, c'est qu'en aucune manière, le financement du projet Grand Paris ne devrait s'effectuer au détriment des projets portés par le STIF, portés par la région. Il y avait étanchéité entre les deux. Pour être explicites par rapport à votre question, il est évident que le coût du réseau de transport du Grand Paris n'impacte en rien la desserte par les moyens de surface. Vous avez évoqué les bus. On peut d'ailleurs ajouter que le législateur a créé une obligation de connexion, ce qui est en grande partie satisfait par le réseau de métro du Grand Paris, puisque 85 % des gares qui ont été placées sur le tracé sont en interconnexion avec des moyens existants ou à venir, et par ailleurs, crée une obligation de maillage. Cela veut dire que dès lors qu'une gare nouvelle sera créée, il faudra bien entendu que l'ensemble des moyens de rabattement qui permettront d'accéder à cette gare soient déclinés, soient définis de façon conséquente. Voilà.

**François LEBLOND** : vous voulez dire quelque chose Monsieur HELAS ?

**Jean-François HELAS** : la question me semble extrêmement pertinente, parce que vu du STIF, c'est bien l'ensemble du maillage et des différents niveaux de réseau de transport, des plus structurants au réseau de bus, qui est important. Et de ce point de vue, nous ne pouvons pas dire aujourd'hui que le contrat de projet État-région financera les lignes de bus. D'abord, il y a bien longtemps que l'État ne finance plus les projets de bus en site propre, très clairement en matière d'investissement. Et la question des lignes de bus, c'est surtout aussi une question de fonctionnement. Et là encore, l'État ne finance absolument pas le fonctionnement des lignes de bus comme d'ailleurs le reste des fonctionnements des coûts de l'exploitation. Et c'est d'ailleurs bien une des questions centrales du débat qui nous intéresse aujourd'hui, à la fois pour financer les investissements et pour financer l'exploitation.

En ce qui concerne Arc Express et la manière dont le STIF prend les dossiers de transport, effectivement, pour chacun des projets ou chacune des stations, dans la réflexion et dans le choix des stations, ce qui est retenu c'est, parmi les autres critères que nous avons un petit



peu évoqué tout à l'heure avec Laurence DEBRINCAT, les capacités d'intermodalité, pour justement permettre un bon rabattement fin du territoire pour venir effectivement profiter au mieux du réseau principal d'Arc Express.

Vous vouliez parler de bus, mais c'est également vrai pour tous les autres modes intéressants et que l'on veut développer aujourd'hui dans le cadre du plan de développement urbain, en particulier les modes actifs aussi, les vélos par exemple, les taxis etc.

**François LEBLOND** : une toute petite seconde avant de donner la parole. Nous avons omis tout à l'heure de parler d'autres personnes qui sont dans la salle. Peut-être que la RATP est présente ? Non. Elle est ici. Voilà la RATP. La SNCF est-elle présente ? Réseau Ferré de France est présent aussi. La direction régionale de l'équipement. Non, je ne la vois pas. Enfin, en tout cas, si dans les questions que vous posez, il y a des réponses qui peuvent être apportées par l'un de ces organismes, qui sont ni le STIF, ni la société du Grand Paris, nous pouvons bien entendu leur donner la parole. Sur ce point, vous n'aviez rien de spécial à dire en tant que RATP ? Non. Voulez-vous dire quelque chose Madame ?

**Christine REVAULT D'ALLONES** : oui, je voulais juste rappeler sur la question de l'étanchéité qui a été précisée par Monsieur VERON prévue dans la loi de la Société pour le Grand Paris, que l'étanchéité, certes, mais c'est tellement étanche que pour l'instant, sur le financement du plan de mobilisation des transports, il n'y a toujours pas eu un seul centime. Sur les 19 milliards que représente ce plan de mobilisation des transports, je le rappelle, 12 milliards ont été déjà votés par les collectivités. Il n'y a toujours rien de la part de l'État. Il faut aller plus loin que l'étanchéité il me semble.

**François LEBLOND** : Monsieur VERON ? Nous allons peut-être arrêter ce jeu de ping-pong.

**Marc VERON** : pardon, mais nous ne pouvons pas laisser passer une telle inexactitude.

**François LEBLOND** : absolument.

**Marc VERON** : pardonnez-moi de vous dire que le contrat de projet État-région qui lie l'État à la région Île-de-France n'a rien de spécifique à la région Île-de-France. Avec la totalité des régions françaises, de tels contrats existent. Actuellement, il y a une moyenne de financement par l'État de l'ordre de 30 % des contrats des projets de développement de la région Île-de-France. Et cela peut même aller jusqu'à 50 % s'agissant du plan Espoirs-banlieues.

Je veux bien que vous pensiez que c'est insuffisant. Vous avez tout à fait le droit de dire que c'est insuffisant, mais vous ne pouvez pas dire que ça n'existe pas. Par ailleurs, il est clair qu'à l'horizon 2025, il y a très certainement de la part de l'État et de la région un effort à faire pour définir les projets passibles d'une telle inscription, et pas seulement évidemment dans le cadre de contrats qui aujourd'hui sont d'une portée de 6 ans.

Voilà, je tenais à faire cette mise au point, parce que le malheureux État que je ne suis d'ailleurs pas chargé de représenter, puisque la Société du Grand Paris est une structure indépendante, aimerait bien quand même qu'une grâce lui soit faite, à savoir que l'on reconnaisse la réalité de ses financements.

**François LEBLOND** : je continue les questions locales. Monsieur ?

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : vous voulez bien passer le micro ? Monsieur, vous avez la parole.

**Jean-François HAREL, Président de Vivre à Villejuif, élu d'opposition au conseil municipal de Villejuif et Président du groupe d'opposition à la communauté d'agglomération du Val de Bièvre** : merci, bonsoir Monsieur le Ministre, Mesdames et Messieurs les élus, et les acteurs de ces deux projets. Un commentaire rapide, et deux questions. Premièrement, la station Villejuif IGR est importante, puisqu'elle est forcément liée au projet Cancer Campus. Elle ne fait aucun doute, ainsi que la liaison avec la ligne 14. Tout est lié, et nous ne souffririons pas que le projet Cancer Campus puisse exister sans la dimension d'une station à elle seule.

Quant à la station Louis Aragon, avec l'allongement de la ligne 7 et du tramway, également, elle viendrait compléter. Même si tout le bénéfice est pour Villejuif, la circulation est un bénéfice pour tout le monde. Deux questions : premièrement, la ligne 7 puisqu'elle s'allonge à partir de Maison blanche uniquement du côté de Villejuif, quid de la circulation ? Puisque forcément, l'idée est d'utiliser beaucoup moins sa voiture. Qu'est-ce qui est prévu pour que la ligne 7 soit sur le tronçon Villejuif beaucoup plus fluide et en quantité suffisante puisqu'elle devient double après vers Paris, quand nous rentrons dans Paris ?

Deuxième question qui n'a pas été abordée sauf erreur de ma part : dans les financements, quid des parkings pour toutes ces grandes stations relais ? Comment faisons-nous pour que nous n'utilisions plus nos voitures et que nous utilisions tous ces transports en commun pour rentrer ou circuler de banlieue à banlieue, ou rentrer dans Paris. Je vous remercie.

**François LEBLOND** : qui est-ce qui veut répondre. Monsieur HELAS veut répondre quelque chose ? Nous laissons de l'autre côté ? Madame ?

**Claire-Hélène COUX** : je vais juste répondre sur les parkings de rabattement, parce que pour ce qui concerne l'exploitation de la ligne 7 actuelle, je pense que c'est le STIF qui va répondre. Nous avons regardé chacune des gares une par une. Dans certains cas, en fonction de la configuration des lieux et la configuration des bus aussi, des lignes de bus qui peuvent converger ou pas vers un site, nous avons prévu, quand cela est possible et quand cela est nécessaire, des parkings de rabattement. Mais ce sera évidemment en liaison avec le STIF qui est chargé de ces politiques des parkings.

Cela étant dit, la politique générale que l'on va mettre en place, c'est celle d'une nouvelle desserte en transport en commun, l'amélioration des transports en commun. Et ce que l'on

fera au maximum, c'est de faciliter l'accès aux nouvelles gares grâce à d'autres moyens que ceux de la voiture, que sont les bus, le vélo, la marche à pied. C'est la philosophie générale. Cela étant dit, quand cela sera nécessaire, quand notamment nous recevrons les habitants de la seconde couronne, il faudra sans doute réfléchir ensemble à des parkings de rabattement.

**François LEBLOND** : Monsieur HELAS, vous voulez compléter ?

**Jean-François HELAS** : en ce qui concerne effectivement la question des parkings relais qui nous est souvent posée, il est vrai que le STIF a une politique générale des parkings relais qui dépend aussi de l'endroit où nous nous situons, parce que les conditions ne se passent pas de la même manière si nous sommes en grande couronne à un endroit où effectivement les tissus urbains sont un petit peu moins denses, où nous avons un certain nombre de personnes qui n'ont pas la possibilité de venir finement en réseau de bus par exemple pour se rabattre sur une station importante, et pour prendre le transport en commun structurant. Dans ces cas-là, effectivement, nous avons une politique plutôt à pousser les parcs relais.

En ce qui concerne Arc Express qui est quand même situé dans une zone extrêmement dense de la proche couronne, il n'est pas prévu de développer effectivement les parkings relais, en dehors de quelques-uns qui peuvent exister déjà sur les pôles de correspondance dans certains cas, mais au contraire de venir jouer l'intermodalité comme je l'évoquais tout à l'heure avec les lignes de bus, et également avec les modes actifs que l'on a évoqués.

Sur la question de la ligne 7 qui est une des possibilités que le STIF et la région ont envisagé dans le cadre un peu du programme complémentaire, ce n'était pas le projet initial d'Arc Express, mais dans le souci d'entendre ce qui se passe au niveau du débat et notamment de répondre à cette attente de la desserte des aéroports, nous y reviendrons sans doute tout à l'heure, effectivement, l'idée de prolonger la ligne 7 s'accompagne également de la saturation d'ailleurs qui a été reconnue, je crois par Madame le Maire tout à l'heure et qui a été un petit peu évoquée, saturation qui pourrait être prochaine sur cette ligne, qui présente également une fourche. Et en quelque sorte, il pourrait y avoir une certaine opportunité à venir réaliser une sorte de grand pôle de correspondance à Maison blanche avec effectivement la ligne 14, ce qui permet d'ouvrir un certain nombre de destinations extrêmement rapides et dans de bonnes conditions notamment pour tout le franchissement de Paris, avec un peu des bottes de sept lieues, puisque la ligne 14, c'est quand même quelque chose de très efficace, et puis de venir débrancher cette ligne 16, ce qui nous permettra effectivement de doubler en quelque sorte sa fréquence sur chacune des branches, et puis de venir se prolonger sur Orly. Je pense que l'on y reviendra tout à l'heure, mais c'est un petit peu cela l'hypothèse, sachant que pour l'instant, c'est une piste qui a été effectivement évoquée par le Président de la région et du STIF, mais ce n'est pas quelque chose qui est totalement ni étudié, ni abouti. Et c'est pour cela d'ailleurs que l'on a aussi également sur cet aspect-là la variante également présentée par le Grand Paris du prolongement de la ligne 14.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : oui. D'autres questions sur le même sujet ? Mademoiselle s'il vous plaît, apportez-lui le micro.

**Claude DELEVACQ** : j'habite Villejuif depuis 50 ans. J'ai connu les batailles pour faire venir le métro dans notre ville. Il y a 30 ans, on inaugurerait le Kremlin Bicêtre. Et puis quelques années plus tard, c'était Villejuif.

Aujourd'hui, je suis inquiet sur ce qui nous a été présenté sur la ligne 14. La ligne 14 pour moi, elle est extrêmement importante dans le cadre du développement de notre ville et des villes qui vont nous suivre derrière, Chevilly-Larue, l'Haÿ-les-Roses, et bien sûr avant le Kremlin Bicêtre. Mais il faudrait être aveugle pour penser que l'on peut doubler à partir de Maison blanche la ligne 7. Elle est à saturation. A chaque fois qu'il y a des réclamations et qu'il y a des demandes, la seule réponse qui nous est faite est : nous ne pouvons rien faire. Nous pouvons limiter un tout petit peu sur Ivry, dégager un petit peu. Et sur Villejuif, nous ne pouvons rien.

Comment nous allons-nous doubler à partir de Maison blanche cette ligne 14. Cela m'inquiète. Et puis la ligne 14, nous l'avons vu tout à l'heure dans un des plans, elle peut desservir quand même toute une zone d'habitation qui était très dense. On nous a bien expliqué que c'était une des zones les plus denses du sud de Villejuif. Et le sud de Villejuif aujourd'hui a besoin, c'est un besoin indispensable, d'être désenclavé et d'avoir des transports en commun. Et je pense que le plan qui nous est donné sur le Grand Paris, où nous avons une ligne, un projet, à réfléchir au niveau des stations, mais quand même préférable à un doublement de la ligne 7 qui ne correspond à rien. Et en plus, lorsque tout à l'heure, on nous fait voir sur la ligne 13 que l'on fait enlever 25 %, excusez-moi, mais aujourd'hui, il y a 25 % des usagers qui ne peuvent pas monter dans le métro. En fin de compte, nous aurons la même solution. Allons voir ce qui se passe aujourd'hui à Gennevilliers.

**François LEBLOND** : nous allons prendre encore une question sur le... parce que l'on voit bien que nous passons doucement au deuxième sujet que je souhaitais que nous abordions. Vous avez encore une question locale ?

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : Monsieur au fond de la salle qui avait le micro, est-ce une question toujours sur les localisations des gares ?

**M. SABOURDY, habitant de Villejuif** : oui sur la localisation des gares, j'insiste après ce que vient de dire Monsieur DELEVACQ sur quelque chose qui paraît évident, à savoir qu'il y a une nécessité de liaisons entre l'hôpital du Kremlin Bicêtre, le centre de Villejuif, et quelque chose qui puisse joindre ensuite Orly puis le pôle de Saclay. Dans le développement scientifique, il serait difficilement concevable qu'il n'y ait pas, s'il y a projet, de liaison. J'ai suffisamment souffert disons dans mon travail, en étant dans une université très éloignée à Ivry, du manque de liaison avec Paris ou avec Orly, pour ne pas insister sur cette nécessité qu'il y a de joindre les pôles scientifiques entre eux, et en même temps, effectivement

comme l'a souligné Monsieur DELEVACQ, il faut absolument désenclaver le sud de Villejuif et le plateau de l'Haÿ-les-Roses. Nous l'oublions complètement. C'est-à-dire que là, il y a quand même des milliers d'habitants qui ont besoin d'un transport en commun rapide. Et en même temps, dernier point, je trouverai quand même un peu scandaleux que nous n'ayons pas nous la possibilité d'un accès rapide au centre de Paris, comme si les banlieusards devaient constamment rester en périphérie de Paris et ne jamais y pénétrer. Désolé, mais Paris, c'est aussi à nous.

*Applaudissements*

**François LEBLOND** : encore une question ?

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : Madame au fond de la salle ? Vous levez la main depuis un certain temps. Vous avez le micro.

**Annie BESNIER** : j'habite sur l'Haÿ-les-Roses justement. Je crois que le Monsieur d'avant a préparé ma question. Il a été dit tout à l'heure qu'il y avait une amélioration de déplacement pour tous. Mais je ne vois pas, habitant l'Haÿ-les-Roses, étant obligé actuellement si nous voulons prendre le RER ou le métro, d'aller en voiture, soit à Villejuif soit à Arcueil Cachan, ce qu'il peut y avoir de changé.

**François LEBLOND** : pas d'observation ? Encore une question locale.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : il y a encore une question au cinquième rang. Mademoiselle s'il vous plaît, si vous voulez bien amener le micro. Monsieur, voulez-vous vous exprimer maintenant sur le même sujet ?

**Stéphane COLONEAUX, Maire adjoint à l'Haÿ-les-Roses** : juste comme ça, pour situer un petit peu cette ville, une ville par exemple, nous n'allons pas faire concurrence, mais une ville comme Mantes-la-Jolie, vous prenez le train, et vous pouvez mettre 35 minutes pour arriver dans le centre de Paris. Et cette ville est à 65 kilomètres de Paris. L'Haÿ-les-Roses est à 5 kilomètres de Paris, et vous mettez plus de trois quarts d'heure pour rejoindre le centre de Paris. C'est un peu notre réalité.

L'Haÿ-les-Roses, c'est la petite ville dense, y compris que vous avez oublié soit les deux projets, cette petite ville qui est aussi une ville sous-préfecture. Je vais poser ma question, mais à Arc Express, puisque je suis aussi un enfant de la Nationale 7, puisque j'ai grandi à Thiais, j'ai joué au parc de Chevilly Larue, j'étais au festival de la jeunesse à Vitry. Maintenant, j'habite du côté est de l'Haÿ-les-Roses, du côté de la Nationale 7. Je pense que l'arrivée du tramway est une très bonne chose pour la requalification du boulevard urbain. En revanche, le projet de prolongement du métro 7 est un très vieux projet, y compris pour ces habitants. Et je ne crois pas comme ça dans l'absolu que ce soit la meilleure des propositions.

En revanche, le prolongement de cette ligne 14 peut permettre au moins une chose, et c'est une question que je vais poser, l'option d'une station qui est l'option dite des trois communes. Pourquoi ? D'abord parce qu'elle permettrait de répondre, nous l'avons dit tout à l'heure, aux Villejuifois du sud. Elle permettrait de répondre à L'Haÿ-les-Roses, à Chevilly Larue. Et puis elle permettrait de poser au moins une question : est-ce que le projet Grand Paris peut commencer par la banlieue ? Est-ce que les banlieusards, puisque c'est un petit peu oublié dans le projet du Grand Paris, ces zones denses, est-ce que les banlieusards peuvent avoir accès, au-delà des pôles économiques, au métro Grand Paris ? Et du fait de ces quartiers qui concernent quand même 17 000 personnes, je crois que l'on pourrait démontrer effectivement avec les habitants que l'on peut commencer le Grand Paris par la banlieue.

*Applaudissements*

**François LEBLOND** : qui est-ce qui répond là ?

**Marc VERON** : j'allais dire que nous le commencerons forcément par la banlieue, puisqu'il n'y a pratiquement que des gares en banlieue. Soyez rassuré de ce point de vue. Quelle que soit la maladresse que l'on peut commettre, nous commencerons forcément par la banlieue. Il n'y a aucun doute là-dessus.

Je voudrais simplement faire une constatation purement factuelle. Avant de savoir s'il est pertinent de poser sur la ligne 14 telle ou telle gare, il faut déjà reconnaître entre nous que s'il y a un débat aujourd'hui sur la ligne 14, prolongée au Sud comme au Nord d'ailleurs, nous le devons au projet du Grand Paris. C'est à ma connaissance le seul qui a saisi la Commission Nationale du Débat Public avec un prolongement au Sud et au Nord. Et de ce point de vue là, ce n'est pas du tout parce que nous avons fait œuvre d'imagination, c'est tout simplement pour satisfaire toujours la loi du 3 juin. Je m'y réfère, mais la loi est quand même notre guide à tous. Et quand nous disons dans l'article 2, qui commence par ça, « Le réseau de transport public du Grand Paris est constitué des infrastructures affectées au transport public urbain de voyageurs au moyen d'un métro automatique de grande capacité en rocade qui, en participant au désenclavement de certains territoires, relie le centre de l'agglomération parisienne aux principaux pôles urbains scientifiques, technologiques, économiques, sportifs et culturels de la région Île-de-France, le réseau ferroviaire à grande vitesse, nous y avons fait allusion avec la gare TGV, et les aéroports internationaux. » C'est-à-dire que pour satisfaire la loi du 3 juin, il faut nécessairement que les grands aéroports, Orly comme Roissy, soient reliés au cœur de Paris. La ligne 14 est totalement en application de la loi du 3 juin.

Et il est bien spécifié un réseau à grande capacité, ce qui veut dire que la question de la capacité d'emport de chacune des rames est posée implicitement. La question de la fréquence est posée implicitement. Nous avons vu surgir il y a quelques jours dans la presse ce qui pourrait d'après eux être substitué à la ligne 14. Je ne comprends pas très bien. La ligne 7, que je sache, n'est pas un réseau automatique, en tout n'a pas l'espoir de l'être

avant longtemps, et n'est pas un réseau à grande capacité. Et je ne pense pas que les fréquences de la ligne 7 puissent en quoi que ce soit se comparer à ce qui vous a été dit tout à l'heure d'une fréquence à 85 secondes s'agissant des heures de pointe de trafic.

Alors, derrière ça, il y a un enjeu formidable. Et là, je viens au cœur de votre question. L'enjeu formidable, c'est qu'en fait, ce dont il s'agit, c'est certainement de desservir la plateforme aéroportuaire. Sous l'angle des voyageurs, ça ne fait pas de doute, je pense qu'ils ne pourront être que sensibles, arrivant à Orly, de pouvoir rejoindre le cœur de la capitale directement et sans rupture de charge. Mais deuxièmement, tous les salariés qui à un titre ou un autre travaillent sur la plateforme.

Ce double but est totalement dans les perspectives de la Société du Grand Paris. Et d'ailleurs, quand il s'agit de localiser la gare métro d'Orly, ce que nous avons commencé de discuter bien sûr avec l'aéroport de Paris, je pense que cela ne vous étonnera pas, la position que nous souhaitons est évidemment à mi-chemin entre les deux terminaux que sont le terminal Ouest et le terminal Sud. Si cette ligne est établie, c'est-à-dire s'il y a un consensus pour considérer qu'en effet c'est un atout majeur de la banlieue Sud, nous pouvons à ce moment-là commencer à discuter des gares elles-mêmes. Nous en avons suggéré certaines, comme vous l'avez vu. Nous pouvons commencer à discuter des gares, mais il faut d'abord établir cela, parce que si nous établissons au contraire un faux moyen nous semble-t-il du point de vue en tout cas des capacités de service, je crains que l'on ne s'égaré. En tout cas, nous ne satisfaisons pas la loi, et je pense que l'on satisfait encore moins les habitants de cette partie Sud.

Quant à une dernière remarque, de façon polémique, on nous dit : mais cette ligne 14 ne servirait qu'à permettre aux passagers de passer d'Orly à Roissy ou *vice versa*. C'est bien entendu une absurdité. Nous savons très bien que la quantité de passagers qui iront d'un bord à l'autre des aéroports est excessivement minoritaire. Ce n'est évidemment pas du tout cela qui est en cause. Et d'ailleurs, si c'était en cause, il y a un moyen qui est suggéré par la loi, qui sera infiniment plus rapide, c'est par la voie expresse de type TGV, qui permet de relier, qui permettrait de relier plus exactement très à l'Est Roissy à Orly. Ce moyen existe aujourd'hui potentiellement, mais encore faudrait-il faire les installations qui le rendraient opérationnel.

Je ne peux que souscrire à un certain nombre de choses qui ont été dites par vous-même et précédemment par un certain nombre d'autres intervenants. La ligne 14 prolongée au Sud est un élément structurant du projet du Grand Paris, structurant de notre point de vue. Je répète que dès lors qu'est établie la ligne, nous pouvons commencer à discuter. Mais il faut d'abord commencer par ça.

**François LEBLOND** : alors nous passons à une dernière question sur les...

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : une dernière question Madame sur la gauche.

**Jean-François HELAS** : d'abord, je partage totalement la position de la Société du Grand Paris sur effectivement l'intérêt qu'il peut y avoir, et nous le verrons sans doute dans le cadre du débat de l'interco Sud, de la liaison TGV entre les différentes gares de Massy, Orly, Marne-la-Vallée, Roissy, qui peuvent avoir aussi un intérêt, avec des modes d'exploitation, des modes de tarification qui sont à définir, mais qui peuvent avoir un intérêt pour lier les deux aéroports dans certaines situations particulières. Ce n'est pas quelque chose de tout à fait inintéressant.

Deuxièmement, je considère également que les premières simulations de trafic que l'on a faites, malgré tout sur la desserte de l'aéroport d'Orly, ne sont pas tout à fait en adéquation avec ce qui a été évoqué en matière de métro à grande capacité, parce que l'on est dans ces zones-là au bout de la ligne bien en deçà des capacités ou des charges dimensionnantes, qui correspondent justement au reste de la ligne.

Ensuite, en ce qui concerne la desserte de l'aéroport et la desserte de la zone aéroportuaire, je crois qu'il faut que l'on distingue bien les éléments pour comprendre aussi au fond les différents enjeux et les priorités qui ont été données dans un cas comme dans l'autre.

En ce qui concerne le plan de mobilisation et les projets soutenus par le STIF, la priorité qui a été mise dans ce secteur-là, ce n'est pas la desserte de l'aéroport, du terminal en quelque sorte aéroportuaire pour le client aérien, c'est en fait la desserte des zones d'emploi. Et la desserte des zones d'emploi peut se faire sur une zone qui est extrêmement large malgré tout, et qui nécessite de pouvoir caboter. Et c'est en quelque sorte l'essence même du projet du tramway T7 dont il a été reconnu ici et là que c'est une bonne chose. Les deux sont quand même relativement en lien, puisque d'après nos premières simulations, un prolongement de la ligne 14 à Orly viendrait quand même réduire de moitié le trafic dans le tramway T7, ce qui nous interroge quand même sur la question de la pertinence entre les différents projets.

Enfin évidemment, je crois que sur l'idée de cette ligne 7, cela réglerait au contraire sans doute une des difficultés que l'on pourrait avoir dans ce secteur dans les années à venir. Mais surtout, il y a quand même un élément que l'on n'a pas du tout évoqué dans un cadre de financement où nous avons dit tout le monde, côté Grand Paris comme du côté Arc Express que l'on ne pourra pas tout faire et tout financer : nous avons quand même là des solutions qui ne sont pas du tout dans le même rapport de coût économique. Puisque globalement, la solution du type ligne 7 est moitié moins élevée en termes de coût qu'une solution de prolongement de ligne 14.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : j'ai repéré dans la salle un certain nombre de mains levées, une à gauche et trois, quatre. Est-ce que vous êtes certains que vos questions sont relatives à la première thématique abordée, qui est la localisation des gares ? Parce que Monsieur le Président souhaite passer à un autre sujet.

**François LEBLOND** : uniquement ça... vous êtes... vous voulez revenir là-dessus ?



**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : il y avait une première question là. Madame, votre question est relative à cette thématique là ? Sur l'implantation des gares ? Mademoiselle, s'il vous plaît, nous allons repasser le micro. Et après, nous allons voir si nous sommes toujours dans le même domaine de question. Merci. Madame, vous vous levez ou vous posez votre question en vous présentant s'il vous plaît.

**Mamilla Kadri ABDERRAHAMANE** : j'habite dans les quartiers sud depuis toujours. J'y suis née, et j'y ai grandi. Je fais partie de ces milliers de Val de Marnais qui soutiennent le projet d'un métro de banlieue à banlieue, pour enfin répondre au besoin des quartiers populaires, des salariés qui, comme moi chaque matin et chaque soir, sont soumis à la voiture ou aux interminables trajets métro-bus en repassant par Paris.

Je le répète. Je suis une enfant des quartiers sud, et c'est sans problème que j'affirme que nous attendons ce métro transversal et les deux stations, dont une à Villejuif Aragon et en correspondance avec le métro ligne 7, ainsi que le prolongement de la ligne 14, tel que Madame le Maire le propose avec les villes voisines, dans les quartiers sud, qui serait un atout supplémentaire pour les familles qui y habitent. Et je souhaite également au nom des quartiers de ma ville et de ceux des autres villes qui en seraient les bénéficiaires que le projet voie le jour.

J'ai une petite question à poser : j'aimerais savoir si vous comptez faire payer les entreprises qui tirent la majeure partie du bénéfice du transport des salariés qu'elles emploient. Voilà merci.

**François LEBLOND** : est ce que l'on traite de cette question tout de suite, ou peut-être un peu plus tard, sur la façon dont les entreprises peuvent être amenées à contribuer ? Très rapidement.

**Marc VERON** : cela va être ultra rapide. Vous allez voir pourquoi. Parce que ce n'est pas de notre ressort. J'ai cru comprendre comme vous que ces jours-ci, au parlement, il y avait un débat précisément sur des dispositifs fiscaux qui permettraient de financer les projets aussi bien le métro du Grand Paris que ceux de la région. Le débat est en cours dans le cadre de l'examen du projet de loi de finances rectificative 2010, et du projet de loi de finance pour 2011. Nous en connaissons j'imagine plus à la fin de la semaine prochaine, puisque la commission mixte paritaire doit se réunir en début de semaine.

**François LEBLOND** : alors, nous allons, si vous voulez bien, parce que l'on est très.... vous voulez dire quelque chose. Oui, pardon.

**Jean-François HELAS** : effectivement, pour les projets de la région, nous sommes très attentifs à ces débats parlementaires sur la loi de finances rectificative. Vous avez raison. Ce n'est pas une petite affaire cette question puisque, globalement, le coût de fonctionnement des transports en Île-de-France, c'est 7,9 milliards en 2009 qu'il faut pourvoir financer. Alors en très gros, c'est en gros 37 % financés par le versement transport, c'est-à-dire par la contribution du monde économique, les entreprises que vous évoquiez madame. C'est 39 %

par les clients et 24 % par les collectivités locales qui ont déjà terriblement réaugmenté leur contribution depuis 2005, puisque par an, nous avons rajouté 400 millions d'euros d'offres supplémentaires depuis 2005.

Le problème, c'est que déjà l'ensemble du plan de mobilisation qui n'est pas remis en cause, le T7 ici, les modernisations des RER, l'ensemble des projets, conduit à une augmentation de ce déficit d'exploitation de l'ordre de 800 millions d'euros, estimé donc par le STIF, qu'il faut pouvoir financer chaque année.

Et ce financement a été examiné à partir d'évolutions effectivement du versement transport. Des propositions avaient été faites, un temps travaillées d'ailleurs avec le député Gilles CAREZ qui avait été missionné par le Premier Ministre, qui a d'ailleurs actuellement fait à nouveau des propositions pour essayer effectivement de faire en sorte que ce mode de financement puisse venir un petit peu compléter. Mais nous sommes extrêmement inquiets parce que tant le projet de loi initiale que même les modifications qui sont apportées, peuvent au pire aggraver la situation du versement transport, au mieux l'améliorer un peu, mais très loin de ce qui était envisagé dans le cadre du plan de mobilisation pour soutenir en quelque sorte cet effet de fonctionnement.

Comme par ailleurs les autres modes de contribution sont forcément à gain limité, pour les clients, je l'ai évoqué tout à l'heure, nous pouvons envisager des hausses de tarif. Mais il nous semble que quand nous aurons fait quelque 1 % d'augmentation par rapport à la hausse de tarif classique, nous aurons déjà fait beaucoup par rapport à ce qui est supportable pour l'ensemble des clients, que nous sommes tous aujourd'hui. Et les collectivités, si elles désirent également continuer à soutenir l'effort en matière de transport, nous voyons bien qu'il y a aussi une limite. Cette question-là est quand même effectivement tout à fait essentielle.

**François LEBLOND** : nous la reprendrons dans la suite du débat puisque nous avons prévu une réunion à cet égard sur ce sujet. Alors si vous voulez, nous changeons de sujet.

Alors ce qu'il faut bien voir... je vous avais dit, il y a deux différences dans ces deux projets. J'essaie de comparer un peu, puisqu'en fait, nous sommes là pour se parler. Il y avait d'un côté le fait qu'à Villejuif, le projet de la Société du Grand Paris croise la ligne 14 et la prolonge. Nous en avons beaucoup parlé depuis le début. Mais il y a une chose dont nous n'avons pas parlé, c'est que l'autre projet, je répète, si j'ai bien compris, le projet de la société du Grand Paris reprend le tracé Orbival. Et le projet de la Société Arc Express considère qu'il faut interroger encore un peu les populations pour savoir si elles souhaitent ce projet Orbival seul, ou si au contraire deux options supplémentaires qui ont été très bien expliquées tout à l'heure, peuvent être envisagées. Alors, vous avez vu tout à l'heure qu'Arc Express a présenté ses trois variantes. Je pense qu'il serait intéressant de savoir si quelqu'un veut s'exprimer sur ce sujet-là.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : Monsieur, vous avez la parole sur cette thématique abordée. Veuillez vous présenter s'il vous plaît.

**Antoine FOREST, architecte** : un mot qui n'a pas été évoqué, c'est quand même l'urbanisme. C'est-à-dire dans le projet du Grand Paris, la station Gustave Roussy va devenir un nœud, le croisement de deux lignes. Cela va donc créer une nouvelle centralité à Villejuif, et cette question quand même d'une ville qui va se retrouver avec, qui va peut-être avoir, peut-être une ville bicéphale. Il faut quand même un suivi dans le développement urbain de requalification des Hauts de Bruyère et alentour, assez fin pour que les choses se fassent dans la continuité, pour que ce ne soit pas... C'est à réfléchir : la question de la structure de la ville de Villejuif avec l'arrivée de nouveaux modes de transport.

**François LEBLOND** : vous revenez sur la question du croisement à Villejuif de la Ligne 14 et de la ligne Orbival en gros, et vous dites : ce croisement, s'il a lieu, aura des effets d'urbanisme.

**Antoine FOREST** : Voilà.

**François LEBLOND** : alors que dans l'autre cas, cela ne se produit pas de la même manière.

**Antoine FOREST** : voilà, ça va renforcer le central.

**François LEBLOND** : alors les réponses. Pardon ?

**Jean-Luc MATHIEU** : je pense qu'étant donné le rôle crucial que joue la problématique de la ligne 14 dans ce débat ce soir, il serait intéressant de part et d'autre que l'on nous dise quelles sont les possibilités techniques de prolongement avec le roulement tel qu'il est sur la ligne 14 comme elle est, et d'entendre les deux protagonistes.

**François LEBLOND** : oui mais là, nous posons une question sur l'urbanisme. L'autre question, elle se pose aussi. Mais sur l'urbanisme, il faudrait tout de même répondre déjà.

**Marc VERON** : vous avez entièrement raison, en ce sens que le réseau de métro automatique, c'était vraiment une clé d'entrée dans le Grand Paris. C'est la manière d'aborder les travaux pratiques. Et la manière d'aborder les travaux pratiques, c'est évidemment, par ces polarités, de poser à plat toutes les questions de structuration de l'espace urbain autour de ces polarités. L'exemple que vous prenez est manifeste.

Alors comment concevoir les choses ? D'abord, je dois dire que la Société du Grand Paris n'a jamais à aucun moment envisagé de réfléchir seule dans son coin à cette question. C'est totalement évident. Cela ne peut se faire qu'en étroite association avec les collectivités locales. A partir du moment où cela va emporter des conséquences tout à fait fondamentales sur l'urbanisme des villes et des quartiers, comment imaginer que quelque organisme que ce soit, la Société du Grand Paris ou une autre, pourrait décider unilatéralement ce qu'il convient de faire ? Alors, il y a des procédures particulières prévues par la loi. Nous pouvons éventuellement l'aborder dans le cours de la discussion. Mais même

sans utiliser ces procédures, c'est évident que les gares en ce sens, les superstructures posées au-dessus des couloirs, des quais de couloirs de circulation et des sorties, sont évidemment, pas seulement sur le plan de l'esthétique, c'est forcément sympathique d'aborder la question sur ce terrain-là, mais sur le terrain des fonctionnalités, sont complètement à définir dès la conception d'origine avec les collectivités, probablement aussi avec des financeurs d'ailleurs parce que si je comprends bien, en raison d'une exposition qui a eu lieu à Vitry avant les vacances d'été où les architectes, je crois qu'il y en a une dizaine, ont été pressés de concevoir la gare du futur, je crois qu'ils ont fait montre de beaucoup de créativité et de beaucoup d'imagination. Mais bien entendu, personne n'a hasardé la question du coût de ces projets.

Je pense donc que non seulement il faut les collectivités, mais il faut également les investisseurs pour porter ces projets de superstructure. Mais en tout cas, résumons. C'est la clé d'entrée, un urbanisme de projet. Je pourrai le décortiquer si vous le souhaitez par la suite. Et bien entendu, cela va prolonger très au-delà du débat que nous pourrions avoir avec les collectivités dans le cas du réseau de transport, la coopération entre elles et nous sur le terrain de ces projets de gares et de leur environnement direct.

**François LEBLOND** : oui Monsieur...

**Jean-François HELAS** : oui, en ce qui concerne effectivement Arc Express, les choses sont assez claires pour le STIF, dans la mesure où du fait de ses statuts, le STIF n'a pas compétence en matière d'aménagement. S'il a compétence en matière de transport, la compétence en matière d'aménagement reste intégralement du domaine des collectivités locales. Il s'agit donc, pour ce projet-là comme pour les autres, de construire un partenariat, et de ce point de vue une logique de projet et également aussi une logique de dynamisation du territoire que l'on encourage, mais sous l'angle d'un partenariat systématique, sans procédure d'exception comme a commencé à l'évoquer la Société du Grand Paris.

Nos procédures à nous de ce point de vue sont des procédures partenariales. Nous en avons quelques bons exemples avec en particulier la ligne 11 où une charte entre les différents acteurs a permis effectivement de faire en sorte que les projets soient gagnant gagnant entre les enjeux d'aménagement d'un côté, et les enjeux de transport de l'autre côté. Voilà.

**Laurence DEBRINCAT** : oui. Je crois que c'est effectivement vraiment important de rappeler que nous sommes venus voir avec l'Institut d'Aménagement Urbain l'intégralité des communes concernées par les stations d'Arc Express en 2009. Nous avons fait l'ensemble de la Proche Couronne pour justement recueillir où sont les projets de développement prévus par les villes, analyser avec ces communes, avec les services ou les élus suivant les cas, où sont aujourd'hui les quartiers mal desservis, où sont les centres-villes mal desservis. Et c'est vraiment de ce travail fin dont je n'ai pu vous présenter qu'une petite partie, les choses les plus importantes j'ai envie de dire, mais qui a été extrêmement détaillé, et que vous pouvez trouver d'ailleurs dans les dossiers de débat en ligne, c'est à partir de ce travail fin que nous avons choisi de positionner les stations. Et je crois que... Nous avons dit tout à l'heure que

les deux projets étaient similaires sur Villejuif.

Oui peut-être, puisque effectivement, apparemment le Grand Paris opte désormais pour la station qui pour nous a toujours été le point nodal, Villejuif Louis Aragon. Mais au-delà du secteur qui nous concerne ce soir, clairement Arc Express et le Grand Paris ont deux philosophies différentes. Nous proposons des stations tous les kilomètres à 1,5kilomètre, pour pouvoir justement être dans une ville où l'on peut accéder à pied à son métro. Cela veut dire qu'au maximum, nous allons avoir 800 mètres entre deux stations à parcourir à pied. Je crois que c'est ça toute la différence. C'est bien accompagner le développement urbain, conforter les centres-villes qui existent aujourd'hui, conforter les grands équipements, mais être aussi porteur d'avenir. C'est le projet Arc Express, et je crois que c'est une philosophie urbaine qui est un peu différente de celle du Grand Paris.

**François LEBLOND** : je crois que le Grand Paris réclamait ...

**Christian GARCIA** : oui, très rapide, sur la desserte fine. Je suis toujours très prudent, et à la fois, j'écoute avec beaucoup d'attention mes amis d'Arc Express. Il est clair qu'aujourd'hui, nous avons positionné nos gares uniquement au travers des études qui ont été réalisées par le Conseil général et l'association Orbival. C'est-à-dire que l'on estime aujourd'hui que sur le périmètre de l'ensemble des gares qui ont été identifiées sur le Grand Paris, ce sont celles qui sont portées par les élus, par les citoyens, au travers des différentes études. Les études, elles sont qu'aujourd'hui sur l'IGR, il y a un effectivement potentiel de 900 000 mètres carrés mutables.

On pourrait aussi parler d'autres stations. Prenons par exemple une station qui n'est pas très loin, Arcueil Cachan, où là, vous avez trois possibilités. Nous, nous avons simplement retenu la possibilité de la mettre sur celle qui est demandée par le Maire, portée par l'association Orbival, et sur un développement potentiel extraordinaire. Je ne peux donc pas laisser dire qu'aujourd'hui, nous avons positionné nos stations uniquement comme ça. Nous avons positionné nos stations en tenant compte, et je le répète, de l'avis des élus, de l'avis des citoyens et des études, et du remarquable travail qui a été porté par l'association Orbival. 8 millions de SHON, ce qui représente 2,5 fois La Défense. Je ne sais pas si les mêmes études ont été réalisées sur les différentes variantes, mais j'aimerais quand même que l'on me le dise.

**François LEBLOND** : bon, nous n'allons pas polémiquer sur ce sujet. Simplement, moi, je reviens à la question que je posais tout à l'heure, à savoir que d'un côté, du côté Grand Paris, nous avons un projet qui est celui qui est repris par, qui est celui d'Orbival, et de l'autre côté, nous faisons trois options. Alors j'aimerais quand même que quelqu'un, si personne ne parle de ce sujet, nous enregistrerons que personne ne parle, mais cela pourrait quand même être intéressant de savoir les réactions qui peuvent exister concernant d'autres variantes que celle d'Orbival. C'est un peu pour cela que je pose la question. Alors Madame, c'est sur ce sujet ? Pas tout à fait. Alors est-ce qu'il y en a un qui est sur ce sujet ?

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : Monsieur que j'ai identifié depuis un moment, est-ce que c'est sur ce sujet ? Monsieur ?

**Jean-Louis GIRAUDOU** : pas tout à fait, mais cela le rejoint quand même.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : nous allons prendre. Je crois que nous n'avons pas le choix.

**Jean-Louis GIRAUDOU** : je suis enfant de Villejuif. Cela fait 61 ans que je suis à Villejuif. J'ai vu beaucoup d'évolutions, et l'arrivée du métro. Moi, je voudrais revenir surtout sur ces quartiers Sud, parce que je pense que c'est une question très importante. Nous ne pouvons pas la mettre complètement de côté, parce que l'on voit que dans ces quartiers sud, Mermoz, tout ça, il y a énormément de populations. Et par exemple le matin, prenez le 131, et le soir prenez le 131. Vous verrez que parfois, vous n'arriverez pas à monter dedans. Et je pense que la proposition qui est faite de faire une autre station à la limite des trois communes de Villejuif, l'Haÿ-les-Roses et Chevilly, c'est très important. Cela permettrait en même temps de beaucoup désengager parce que quand nous voyons actuellement la ligne 7, elle est complètement saturée. Le soir, c'est infernal. Prenez le métro, vous allez voir. Vous êtes serrés comme des sardines.

Il y en a qui n'arrivent même pas à monter. Quand ils vont à Villejuif, ils n'arrivent des fois même pas à monter, il faut attendre plusieurs métros pour arriver à monter. Je pense que cette ligne 14 qui irait sur les quartiers sud désengagerait complètement beaucoup de gens de ce métro, ce qui permettrait de pouvoir être plus tranquille. Je pense que sur ça, cette station-là, elle a une importance primordiale. Surtout que telle qu'elle est prévue, elle est prévue pour aller jusqu'à Rungis et passer par Orly. Le chemin est tout tracé pour passer par là et créer aussi une station supplémentaire.

**François LEBLOND** : toujours sur le sujet, la question que j'ai posée, ou c'est une autre ? Bon je pense que c'est une autre, mais tant pis, nous continuons.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : mademoiselle l'hôtesse, si vous voulez bien passer à cette dame...

**François LEBLOND** : là, qui lève le doigt.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : même si ce n'est pas tout à fait sur le sujet.

**Anne-Marie DUQUENNE** : bonjour, je suis Anne-Marie DUQUENNE, donc habitant du Gentilly. Je voudrais d'abord dire que pour les Gentiléens, c'est une petite ville qui est au nord de Villejuif, il est extrêmement important d'avoir du maillage de transports en commun. C'est-à-dire qu'avec la ligne 14 effectivement, et une correspondance à l'IGR, les étudiants, mon fils par exemple, qui a fait toutes ses études à Créteil, ne mettraient pas une heure et quart pour aller de Gentilly à Créteil, et mettraient beaucoup moins de temps. C'est donc extrêmement important.

La rocade, nous parlons beaucoup de la ligne 14 ce soir, mais la rocade transversale du Val-de-Marne est aussi extrêmement importante pour les Val-de-Marnais. Alors moi, je voudrais aborder en plus une question sur les gares. Nous parlons beaucoup du réseau, mais comment vont être réalisées les gares, et en particulier la gare de l'IGR par exemple ? Vous avez dit tout à l'heure que les superstructures ne seraient pas financées dans le cadre du Grand Paris, de SGP. Moi, j'ai regardé très précisément les deux dossiers, le dossier du STIF et le dossier de la SGP. Dans le dossier du STIF, il me semble que tout est financé, à savoir que les gares et les correspondances sont financées dans le programme.

Par contre, pour la SGP, ce qui est indiqué, c'est que le Génie civil est financé. Il y a certaines provisions pour certaines correspondances. Donc évidemment, je commence à m'inquiéter en me disant : mais quelles sont les correspondances qui vont être financées ? Quelles sont celles qui ne vont pas être financées dans le cadre du projet ? Et la mise à niveau des gares existantes de la ligne 14, c'est-à-dire celles qui sont dans Paris, mais pas celles qui vont être prolongées ? Qui est-ce qui va donc faire les superstructures des gares ? C'est-à-dire le bâtiment gare qui est au-dessus.

Alors, il y a certaines gares qui, comme Arcueil Cachan par exemple, sont des gares qui sont un peu isolées de l'espace urbain. Et il y a d'autres gares qui sont complètement avec une sortie dans les bâtiments. Là, je me pose donc des questions en me disant : est-ce que ce sont les projets immobiliers qui vont financer la superstructure des gares ? Qui va financer les correspondances ? Est-ce que c'est le STIF qui va financer ? Quelque part, c'est un projet de 23 milliards plus les coûts liés aux correspondances, liés également à la mise à niveau d'un certain nombre de gares puisque ce n'est pas compris non plus, plus le coût de tous les, le rabattement des bus et tous les espaces qui vont être devant les gares.

Pour donner un exemple, si je me paie un voyage à l'étranger, il y en a qui sont voyage tout compris, j'ai l'impression que c'est un peu le STIF, et puis voyage avec des options qui sont à payer. Et là, je ne sais pas qui va les payer. Moi ce qui m'inquiète, c'est que les projets d'aménagement qui sont autour des gares, est-ce que ce sont les projets d'aménagement qui vont payer un fonds de concours pour ces fameuses gares, et à ce moment-là il faut que les projets d'aménagement soient sacrément importants pour le faire, ou est-ce que l'on va les mettre dans des immeubles par exemple, ou, et alors là ça va commencer à poser des problèmes, par exemple dans des centres commerciaux ? C'est-à-dire que nous allons avoir des sorties de station dans des centres commerciaux...

**François LEBLOND** : il faudrait que vous terminiez Madame.

**Anne-Marie DUQUENNE** : voilà. Je m'arrête.

**François LEBLOND** : alors comme c'est la Société du Grand Paris qui a été interpellée, je vais lui donner tout de suite la parole, parce que j'ai l'impression que vous considériez que de l'autre côté, vous aviez une réponse qui vous convenait. Monsieur HELAS pourra le confirmer, mais c'est la Société du Grand Paris qui est interrogée là.

**Marc VERON** : oui, mais vous poserez la question au STIF et à leur projet Arc Express, parce que je n'ai pas compris ce qui était intégré dans leur financement, en tout cas par rapport à ces superstructures. Je vous réponds très précisément. Tout ce qui concerne les fonctionnalités de transport est dans le devis initial du Métro du Grand Paris. Par conséquent sont chiffrés les quais, les couloirs de circulation et les accès sorties au niveau du trottoir, c'est-à-dire à l'identique du métro parisien. Le métro parisien, c'est ce qu'il offre.

Ce qui est évident en revanche, c'est que comme nous sommes sur un tracé tout à fait extérieur au centre de Paris, il y a beaucoup d'espoir que des gares pouvant accueillir des fonctionnalités extrêmement diverses puissent se faire. Alors d'abord, il aurait été totalement malvenu de poser des chiffrages à priori, puisque je rappelle que la consultation en cours a pour objet de valider les tracés et les gares. La preuve, la discussion de ce soir. Cela aurait donc été vraiment tirer des plans sur la comète.

Mais de surcroît, selon les fonctionnalités qui seront souhaitées, et ce que je dis n'a rien d'étonnant, c'est partout dans les pays voisins, comme ça, selon les fonctionnalités, nous aurons effectivement des projets d'ampleur plus ou moins importants qu'il faudra bien financer. Dès lors que l'on crée de la surface, cette surface est susceptible de locations, de ventes. Ça peut être du tertiaire, des bureaux, du commerce, ou beaucoup de choses. Tout cela est totalement à définir gare par gare. Il ne peut pas y avoir un cahier des charges standard déclinable d'une gare à l'autre. Cela ne tient pas.

Mais personne ne pourrait penser que le métro du Grand Paris pourrait se contenter de solutions minimalistes comme nous en connaissons dans les gares « de banlieue » aujourd'hui, qui sont déclinées à l'identique sur des trajets entiers, et qui comportent un nombre extrêmement réduit de fonctionnalités. Je pense que ce ne serait pas très cohérent avec l'ambition du projet. Je suis donc clair dans ma réponse : tout ce qui est fonctionnel, transport, est chiffré, et vous n'avez pas à vous inquiéter de savoir les connexions, etc. C'est dedans. En revanche, tout ce qui est superstructure, qui est totalement à définir alors, aujourd'hui, il n'existe aucun projet, aucun, nulle part. Évidemment, cela suppose d'amener des financements spécifiques eu égard au type de gares qui est à créer.

**François LEBLOND** : alors Monsieur HELAS, les superstructures sont financées ? Alors tout est compris ? Tout est compris pour vous ?

**Jean-François HELAS** : je vais répondre par rapport à la métaphore effectivement du voyageur. Tout est compris. C'est-à-dire qu'effectivement, ce qu'a dit Monsieur VERON pour le Grand Paris, mais également, puisque l'on parle des connexions notamment aux gares de correspondance, ce qui veut dire aussi dans notre esprit la remise aux normes de ces gares en question parce que bien souvent, les trafics vont être différents. Les questions d'accessibilité devront être retraitées pour ces anciennes gares. Nous pouvons des fois tolérer un certain nombre de choses, mais dès lors que l'on réintervient massivement sur une gare, il faut la remettre totalement à niveau. Donc de ce point de vue-là, cet ensemble-là est totalement intégré dans nos coûts, et fait l'objet d'études que vous pouvez consulter



sur le dossier des études qui est en ligne sur Internet.

Alors par contre, effectivement, la question ensuite des superstructures, des projets je dirais immobiliers qu'il pourrait y avoir dessus, n'est pas définie à ce stade. En ce qui nous concerne, nous ne croyons pas beaucoup à la possibilité de financer massivement un projet de transport de cette importance-là par des captations je dirais immobilières. Nous pensons en outre que cela génère un certain nombre d'autres modes spéculatifs qui ne sont pas forcément toujours souhaités par les collectivités. Nous ne sommes donc pas sur ce schéma.

Ce qui n'empêche pas, ce que l'on fait déjà aujourd'hui dans les projets, notamment de prolongement de lignes de métro, d'intégrer des sorties de gare, des services ou des fonctions avec des opérations mixtes d'urbanisme qui sont en général et toujours portées par les collectivités locales dans ces endroits-là.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : alors dans l'ordre chronologique toujours pour les questions, mademoiselle, il y a une dame là-bas au fond qui avait levé la main, il y a très longtemps. Non pas cette personne-là, mais ce n'est pas grave. Passez le micro quand même. Voilà. Madame, prenez la parole et déclinez votre identité.

**Muriel ROGER** : bonjour, j'habite dans les quartiers Sud de Villejuif, et je travaille au CEA à Saclay. D'abord, je voulais appuyer sur ce qui a été dit sur la ligne 14 par rapport au désenclavement des quartiers Sud de Villejuif, de Chevilly Larue et de l'Haÿ-les-Roses, et ce n'est pas l'objet de mon... Je trouve toujours ça un petit peu difficile de parler transport avec des options différentes, sans parler de développement économique. Et là, je pense en particulier au plateau de Saclay, puisqu'il y a un projet où il y a le plateau de Saclay et un projet où il n'y a pas le plateau de Saclay. Évidemment, nous nous posons la question de ce pôle de compétitivité qui est en train d'être créé avec une certaine orientation sur la recherche publique française. Je sais que ce n'est pas le débat, mais...

**François LEBLOND** : si Madame. Nous passons doucement du particulier au généra, doucement vers les philosophies des deux projets. Vous êtes tout à fait dans le...

**Muriel ROGER** : sur la philosophie du pôle de compétitivité du plateau de Saclay, pour moi justement, sa philosophie, c'est la recherche publique au service court terme du privé. Voilà, Je ne développe pas là-dessus. Mais pour moi, c'est ça. Avec le fait qu'à marche forcée, nous faisons déplacer des gens sur le plateau. Moi, j'en fais partie avec 400 salariés du CEA de Saclay qui sont actuellement desservis par des cars d'entreprise. Là, ce n'est pas dans 10 ans. C'est dans six mois.

On doit y aller. Il y a pratiquement zéro transport. Comment nous faisons dès demain, là tout de suite, puisque l'on est déplacé un peu comme des pions dans la campagne là-bas, puisque je ne vois pas d'autres mots pour le dire ? Il faut savoir que sur les 400 salariés qui doivent déménager très prochainement du CEA sur le plateau de Saclay, il y a 70 % de ces salariés qui ont été consultés. Et sur ces 70 %, il y en a 70 qui refusent le déménagement dans les

conditions actuelles avec une grosse préoccupation justement sur les transports actuels. Voilà.

**François LEBLOND** : alors réponse sur ces sujets-là. Vous démarrez là-dessus la Société du Grand Paris ?

**Marc VERON** : nous nous éloignons de Villejuif, mais bon.

**François LEBLOND** : non mais c'est ce que l'on a dit, c'est que progressivement, nous élargissons aux deux projets si vous voulez. Je pense qu'il faut quand même en dire un mot.

**Marc VERON** : oui, bien sûr, d'autant plus que, ce n'est pas du tout votre cas, je précise, mais le grand classique dans les réunions que l'on fait, c'est qu'en général, il y a des projets additionnels qui se forment. Et il y a un moyen qui nous a été proposé partout, qui est rédhibitoire pour financer ces projets additionnels, qui évidemment ne sont pas des enveloppes que l'on vous a données tout à l'heure, c'est de supprimer la liaison Sud entre Orly et Versailles. C'est un moyen radical de se défaire de cette liaison.

Alors, comme il nous paraît quand même difficile de concevoir un projet par des investissements d'un autre, pour aller dans votre sens, je dirais la chose suivante. Ce qui est extrêmement frappant, c'est que sur Saclay, enfin tout ce qui est autour de Saclay, depuis 30 ans, j'en parle vraiment d'expérience directe et concrète, aucun projet d'infrastructure n'a été mené à bien.

Or, pour aller travailler à Saclay, soit on utilise sa voiture personnelle, soit on utilise un des nombreux réseaux de bus privés - il paraît qu'il y en a de moins au moins - que chacune des entreprises, enfin des grands centres de recherche, se payait, notamment le CEA. Et nous voyions ce spectacle qui n'a pas beaucoup changé tout les matins tous les soirs, de réseau à la discrétion et payés évidemment par chacun de ces établissements, rapatriant les salariés depuis Paris, depuis les bords de Paris jusqu'à Saclay Orsay.

Le fait qu'il n'y ait pas eu d'investissement d'infrastructure a eu une conséquence directe. C'est qu'il n'y a pas eu un seul investissement privé, conséquent. Le seul qui ait eu lieu, c'est celui de Danone qui a collé un centre de recherche à Polytechnique. C'est le seul contre-exemple en 30 ans. Par conséquent, nous pouvons dire les choses de la façon suivante : s'il n'y a pas le grand projet d'infrastructure de transport sur le plateau de Saclay desservant Saclay, les mêmes causes reproduiront les mêmes effets. Et nous nous retrouverons probablement dans 10 ans-15 ans, enfin dans d'autres configurations sûrement, avec l'absence complète d'investissements privés, et donc cette espèce de mitage du plateau de Saclay avec un certain nombre d'établissements prestigieux, tous étatiques, tous dans la dépendance de l'État. Mais cela ne constitue pas un cluster. Cela ne constitue pas un centre dans lequel cohabitent et fructifient des éléments de recherche, des éléments d'enseignement et des éléments du système concurrentiel, c'est-à-dire des entreprises, qu'elles soient privées ou publiques, de préférence privées encore une fois.

On a un certain nombre de décisions d'implantation par déconcentration d'établissement d'enseignement de Paris intra-muros ou des bords de Paris sur Saclay. C'est un premier pas certainement important et certainement intéressant, mais qui ne suffit certainement pas à constituer un cluster. Si nous en restions là, par hypothèse, nous aurions la situation actuelle élargie à d'autres établissements. Nous n'aurions pas traité le fond de la question.

C'est bien par les investissements d'infrastructures lourdes que nous parviendrons à débloquent cette situation. Le Président de la République, dans une intervention récente à Saclay, a même fixé la barre assez haut, puisqu'il a indiqué que le moyen en question devrait desservir le centre de Paris à Saclay en 30 minutes. La barre est très haute. En tout cas, ce n'est certainement pas par un moyen léger de surface que l'on parviendra à cet objectif.

Derrière cet objectif, je crois plus fondamentalement que tout ce qui est investissement public, ce dont nous parlons ce soir, parce que ce soir, ce dont nous avez parlé les uns et les autres, c'est d'investissements soit par l'État, soit la Région etc., qui n'est pas un levier pour déclencher de l'investissement privé dans des proportions incomparablement supérieures. Cela a un effet extrêmement limité. Il faut restituer le sens de tout cet investissement en transport. C'est fait pour dynamiser le développement, donc l'emploi de la région Île-de-France. Donc créer et attirer par là de l'investissement privé, des entreprises nouvelles, permettre la création d'entreprises de type start-up, etc. C'est le processus qui est en cause derrière, me semble-t-il, notre discussion.

**Jean-François HELAS** : pour le STIF effectivement, la desserte du plateau de Saclay est un élément tout à fait essentiel pour lequel, même si nous venons de dire qu'il n'y a pas d'investissement, en réalité donc en 2009, nous avons mis en service un nouveau tronçon donc de transport en site propre entre Massy et Saclay, donc qui va de la gare de Massy, qui fait l'objet d'ailleurs actuellement de modernisation au niveau de son pôle, vous le savez, et jusqu'à l'École polytechnique. Et actuellement, nous venons également de réaliser en 2010 une première phase très importante concernant donc la concertation publique du prolongement de ce site propre, pour aller jusqu'au prisme de Saclay et pour traiter à cette occasion l'ensemble des projets de développement qui sont prévus par l'Opération d'Intérêt National (OIN), responsable du cluster, pour gérer un petit peu cet ensemble-là.

De ce point de vue, nous essayons effectivement non seulement d'accompagner mais d'anticiper sur les projets de développement les plus ambitieux portés par l'État sur ce secteur. Simplement, quand nous le rapportons au trafic envisagé avec ces hypothèses extrêmement ambitieuses, dont nous avons déjà vu dans quelques réunions qu'elles pouvaient être contestables par ailleurs, mais même en accompagnant avec ces prévisions les plus optimistes, la charge de trafic que l'on trouve aujourd'hui dans nos simulations est de l'ordre de 3 000 voyageurs/heure, c'est-à-dire quelque chose qui est 10 fois en dessous de la capacité en gros du métro automatique dont nous parlons.

La position du STIF dans un univers contraint financièrement... Évidemment, si nous étions capables de tout financer, au fond, pourquoi pas ? Nous serions de cette manière-là, je dirais

avec de grands projets, je dirai d'avenir. Mais dans un univers contraint financièrement, il nous semble raisonnable aujourd'hui de poursuivre une logique qui couvre largement les besoins même les plus ambitieux aujourd'hui de l'OIN d'un côté, et de l'autre en rappelant qu'il y a une possibilité, prévue dès l'origine dans les études de ce projet, d'intégration en mode tramway. C'est-à-dire qu'au moment où nous aurions en quelque sorte une saturation de notre système, nous pourrions le remplacer par un tramway qui là couvrirait si vous voulez à nouveau un doublement de la capacité, jusqu'en gros 7 000 voyageurs par heure et par sens.

Et cette politique fonctionne, puisqu'à la mise en service que j'évoquais tout à l'heure en 2009, nous avons multiplié par deux la fréquentation du site propre. Et les organismes comme le CEA le voit d'un très bon œil, parce qu'ils limitent effectivement leur système de bus finalement assez englué dans la circulation, pas très performant par ailleurs.

**François LEBLOND** : nous n'allons pas poursuivre l'échange entre les deux maîtres d'ouvrage, parce que l'on pourrait continuer sur ce sujet-là. Vous donnez la parole à ceux qui la demandent.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : il y a trois questions de ce côté de la salle. Nous allons commencer par ce côté. Et ensuite, trois ou quatre autres questions de cet autre côté. Monsieur au deuxième rang en premier. Ensuite Monsieur au milieu et Monsieur derrière, s'il vous plaît. Après, nous passerons de ce côté madame. J'ai vu votre main levée, ne vous inquiétez pas. Mais nous essayons de répartir à peu près de façon équitable.

**Laurent GARNIER, Président de Cancer Campus** : bonsoir. C'est un projet qui a été plusieurs fois évoqué ce soir, et je souhaite intervenir à la fois pour revenir sur les tracés parce que c'est une question essentielle, et expliquer pourquoi je soutiens à la fois le choix qui est porté par l'association Orbival, le tracé Orbival, et pourquoi je soutiens également le choix de prolongement de la ligne 14 avec une interconnexion à l'Institut Gustave Roussy.

Le projet Cancer Campus, comme certains d'entre vous le savent, est un projet ambitieux, puisqu'il vise à constituer autour de l'Institut Gustave Roussy un parc d'innovation thérapeutique en s'appuyant sur l'expertise clinique et de recherche de l'institut, associé à la PHP, aux établissements de l'assistance publique hôpitaux de Paris, avec la constitution d'un parc de l'ordre de 250 000 mètres carrés où nous allons accueillir des laboratoires mais également de l'industrie, puisque aujourd'hui les enjeux liés aux nouvelles thérapies dans le domaine de la cancérologie, pour pouvoir relever ces enjeux, il faut organiser la chaîne entre le chercheur, le clinicien et l'industriel. C'est l'objet de ce projet.

Il y a bien évidemment derrière, au-delà de cet enjeu de santé publique, un enjeu économique extrêmement fort puisqu'il y a possibilité de création de plusieurs milliers d'emplois directs liés à la recherche et au soin, mais aussi d'emplois induits, puisque je rappelle simplement qu'un emploi créé dans les biotechnologies induit trois emplois de service, de maintenance, etc.

Pourquoi je soutiens le tracé Orbival et le prolongement de la ligne 14 ? Tout simplement parce que pour que ce projet puisse fonctionner, il est nécessaire de relier aujourd'hui physiquement les grands centres de formation et de recherche. Je rappelle simplement que sur cette partie de notre région sont concentrés 45 % de la recherche dans la science du vivant, soit la plus grosse concentration en termes de recherche au niveau européen, avec des établissements de soins de renommée mondiale. Si nous voulons répondre à ces enjeux de santé publique, mais aussi ces enjeux économiques, en particulier en termes de création mais aussi de fidélisation de nos entreprises - et nous avons la chance d'avoir sur ce territoire de proximité de grands groupes tels que Sanofi Aventis avec son premier centre de recherche européen, plus de 2 500 chercheurs - si nous voulons répondre à ces enjeux aujourd'hui de mise au point de nouvelles thérapies, et accélérer le transfert de la recherche vers le malade, il faut organiser ce cluster. Orbival permet une desserte efficace à la fois, le tracé Orbival, de l'Institut vers les Ardoines, le centre de recherche de Sanofi Aventis. Il permet également une liaison avec la faculté de médecine de Mondor-Créteil, également établissement extrêmement important. Et puis il permet aussi la liaison avec, sur la partie ouest, le CEA de Fontenay.

Et sur l'autre tracé, le prolongement de la ligne 14, c'est là encore la mise en liaison à la fois du plateau de Saclay bien évidemment, mais aussi de la faculté de Kremlin Bicêtre. Nous voyons que l'on a à travers ces deux tracés la possibilité d'une organisation efficace de ce que l'on appelle le cluster Paris BioValley, nécessaire pour relever ce double défi, à la fois un défi en termes de santé publique et un défi en termes économique. L'enjeu est bien évidemment de savoir si nous sommes capables aujourd'hui, à travers l'organisation de ce cluster, de conserver la place qui est la nôtre dans le domaine de la recherche et dans le domaine de la production des thérapies, des nouvelles thérapies qui ont un enjeu économique tout à fait reconnu et exceptionnel.

**François LEBLOND** : merci beaucoup pour ces observations. Ce ne sont pas des questions posées. Ce sont des observations que vous venez de faire. Nous continuons.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : Monsieur au niveau de la salle, et après ce sera Monsieur derrière, et je vois d'autres mains qui se lèvent dans le fond. Et après, nous passerons sur la droite.

**Jérôme BEAUDET, habitant de Villejuif** : bonsoir. J'ai noté une différence entre le tracé Orbival du STIF et le tracé Orbival de la Société du Grand Paris, à savoir la desserte du centre ville de Cachan qui ne semble pas prévue dans le tracé du Grand Paris. Je voulais savoir si c'était un oubli ou si c'était envisagé au fil des réunions.

Et puis je profite d'avoir la parole pour également parler à nouveau du prolongement de la ligne 14 qui est effectivement plébiscitée par tous. Mais en l'état actuel, il y a un manque qui a été relevé, à savoir la desserte des quartiers Sud de Villejuif, et donc le voisinage avec Chevilly et l'Haÿ-les-Roses. Il me semble aussi que la possibilité évoquée par le STIF tout à l'heure dans sa présentation, d'une connexion à Maison Blanche, permettrait aussi de

beaucoup désengorger la ligne 7 dès l'entrée dans Paris. Il serait dommage de faire se croiser ces deux lignes sans qu'elles ne se croisent véritablement.

**François LEBLOND** : je crois que vous avez un mot à dire sur Cachan ?

**Christian GARCIA** : sur effectivement Arcueil Cachan, comme je l'ai rappelé tout à l'heure, c'est vrai que l'on s'est positionné, mais nous nous sommes positionnés parce qu'il y a une demande des élus. Si nous partons de Bagneux avec la connexion avec la ligne 4, puisqu'il faut toujours réfléchir avec la continuité de ce que l'on va faire... C'est-à-dire que l'on peut positionner une station, mais si nous ne savons pas ce que l'on va en faire après, c'est un peu plus compliqué.

Il est vrai que le Grand Paris n'a pas de variante. Nous sommes partis du principe aujourd'hui qu'au travers de l'association Orbival effectivement, et à la fois au travers de la pertinence avec le prolongement de la ligne 4, nous nous connectons au petit Bagneux. Ensuite, nous allons, suite à la demande des trois Maires, c'est-à-dire à la fois la Maire de Bagneux, le Maire d'Arcueil et le Maire de Cachan, positionner la gare Arcueil Cachan. Et nous avons ensuite la connexion bien entendu de la ligne B du RER. Et ensuite, nous sommes partis directement sur l'Institut Gustave Roussy.

Voilà. Nous nous sommes positionnés, mais en tenant compte effectivement des avis. Nous ne pouvions pas mettre une gare Arcueil Cachan connectée avec la ligne B du RER, et à peine 1 kilomètre plus loin, se positionner sur la gare. Cela faisait vraiment une interstation qui était vraiment très courte, et cela ne nous paraissait vraiment pas opportun. Et en plus, c'est une demande qui, je le rappelle, qui est portée par Monsieur LE BOUILLONNEC comme quoi cette gare, il souhaite avec les trois maires qu'elle soit positionnée ici. C'est vrai qu'Arc Express ouvre un débat là-dessus. C'est vrai qu'il y a une interrogation qui peut être portée. Mais nous avons quand même tenu compte bien entendu de l'avis des maires sur l'ensemble du tracé jusqu'à Villiers, puisque les trois maires se sont entendus pour que nous positionnions la gare sur la VDO, la Voie de Desserte Orientale. Nous avons tenu compte à la fois de l'avis des Maires, parce que je pense que c'est quand même une priorité que l'on doit avoir, et de l'avis des citoyens parce que c'est un impératif que l'on s'est donné. Nous l'avons tenu et nous avons tenu compte de l'avis des citoyens au travers des différents, et je ne reviendrai pas dessus, le millier de bulletins que vous avez collectés dans l'ensemble du Val de Marne. Nous estimons aujourd'hui que cette pertinence est là.

C'est pour cela que l'on ne s'est pas permis de lancer trop de variantes, parce que je ne vois pas très bien d'utilité. Mais ceci dit, nous nous sommes positionnés fermement sur l'avis à la fois des citoyens et des élus.

**François LEBLOND** : Monsieur HELAS voulait dire un mot ?

**Jean-François HELAS** : merci. Pour ce qui concerne le tracé totalement compatible avec Orbival, c'est le tracé rose dans ce secteur-là, je confirme effectivement qu'en ce qui nous concerne, si nous desservons bien Arcueil Cachan, nous desservons également Cachan

centre, que cette gare a été positionnée bien entendu après discussion avec la collectivité, qu'elle permet quand même la desserte de l'ENS Cachan. Ce n'est pas tout à fait neutre. Un peu plus loin, nous avons rajouté, nous en avons déjà débattu aujourd'hui puisque, je suis content de voir que le projet Grand Paris maintenant prend acte, et que sur Villejuif, nous en ce qui nous concerne, nous ne sommes pas optionnels, mais nous sommes effectivement d'entrée de jeu sur une gare qui nous paraît tout à fait essentielle pour les connexions ligne 7 et T7, et que l'on a un peu plus loin la gare de Créteil Saint Maur qui nous semble aussi essentielle pour se connecter avec le RER A branche de Boissy.

Alors au bout du bout, on peut se dire que c'est tout à fait un petit peu la même chose, etc. Non je voudrais redire, mais vous savez que je l'ai déjà dit dans d'autres réunions, sur l'ensemble de l'Arc Sud, si je compare le Grand Paris et Arc Express, et que je regarde l'ensemble des populations et des emplois qui sont desservis, c'est-à-dire au fond dans un rayon de 800 mètres autour de chacune des gares, combien y a-t-il d'habitants et d'emplois localisés ? 800 mètres, c'est en gros la bonne distance d'attractivité qui fait que l'on vient à pied facilement en origine ou en destination depuis la gare d'Arc Express jusqu'à son emploi ou à son logement.

Si je regarde et que j'additionne sur toutes les gares, alors cela varie un petit peu selon les différents tracés puisque donc nous, nous avons des variantes, globalement, Arc Express dessert 50 % de plus de populations et d'emplois que le Grand Paris. Donc au fond, cette logique qui est différente, avec une vitesse sans doute différente aussi, nous l'admettons volontiers... Je dirais que nous sommes plutôt dans la vitesse de la ligne 14, 40, 45 km/h et pas 60, 65. Cette vitesse permet d'avoir une autre solidarité entre les territoires, une autre desserte fine. Et ça, c'est quand même effectivement, pour nous en tous les cas, un des enjeux majeurs d'Arc Express.

**François LEBLOND** : je crois que, juste un mot, hein ?

**Christian GARCIA** : juste un mot pour compléter...

**François LEBLOND** : que ça ne soit pas un échange permanent.

**Christian GARCIA** : non, pas du tout. Ce n'est pas le but.

**François LEBLOND** : mais je pense que vous voulez dire un mot.

**Christian GARCIA** : oui, juste un mot. Simplement, c'est pour dire que, et je crois qu'il faut toujours un peu de sérieux dans ce que l'on dit parce qu'à la fois, nous pouvons troubler les esprits. Quand nous construisons le métro de demain, nous le construisons pour le siècle à venir. C'est-à-dire qu'au jour d'aujourd'hui, moi je veux bien que l'on prenne des statistiques actuelles de la population ambiante du moment. Simplement, ce n'est pas ça la question.

La question, c'est : quel type de population il va y avoir en 2040 ou 2050 ? Et le Métro du Grand Paris se projette comme nous l'avons fait au début du siècle en 1900 quand nous

avons construit le métro parisien. Nous nous projetés. Et nous, nous nous projetons aujourd'hui en disant : en 2050 effectivement, au travers des études qui ont été réalisées par le Conseil général du Val-de-Marne sur le potentiel mutable qu'il y a aujourd'hui autour des stations, nous avons identifié qu'effectivement, il y a un potentiel extraordinaire de développement. Et c'est pour cela que nous avons positionné nos gares.

Alors, c'est vrai que comme l'a rappelé mon ami du STIF, il est clair qu'aujourd'hui, le Député-maire de Cachan ne veut pas que la gare soit à Cachan. Je pense qu'il faut qu'il en reparle avec lui. Il faut qu'ils en parlent ensemble. Il faut qu'à un moment, ils se mettent d'accord si nous la mettons ou si nous ne la mettons pas. Une chose est sûre, c'est que nous, nous avons tenu compte et je le répète, c'est pour ça que je me permets de le répéter, nous avons tenu compte de l'avis des citoyens, des élus et du potentiel des études. Je pense donc qu'il faut qu'à un moment donné, nous les remettions les études qui ont été réalisées par le Conseil général du Val-de-Marne pour qu'ils se positionnent plus clairement sur la localisation des stations d'aujourd'hui.

**François LEBLOND** : nous arrêtons sur ce point parce que l'on pourrait jusqu'à demain matin échanger là-dessus. Alors compte tenu de l'heure, il reste 10 minutes.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : compte tenu de l'heure, je demande à chacun, vous êtes encore assez nombreux à avoir sollicité la parole... Nous allons commencer par ce monsieur, puis au fond, et ensuite trois questions de l'autre côté. Je vous demande s'il vous plaît dans la mesure du possible et du temps restant d'avoir des interventions ou des questions rapides, afin que tout le monde puisse prendre la parole et puisse s'exprimer dans ce débat. Donc Monsieur, puis au fond, et je repasse sur les quatre questions de ce côté de la salle. Je vous ai Monsieur identifié au fond, et je sais que vous êtes un fidèle du débat public, donc vous ne serez pas oublié. Voilà. Monsieur, s'il vous plaît ?

**Georges TRAN** : bonsoir. Je suis Villejuifois, et je voudrais poser une question au STIF. C'est au sujet des trois tracés, comme le Président l'avait demandé, c'est surtout pour savoir comment vous allez faire le choix final du tracé parce que je crois, en partant de Châtillon ou de Meudon à la ligne verte et le tour de Paris, le Grand Paris, il y a quand même un grand écart. Et après, de l'autre côté par contre, quand nous passons la Marne et tout ça, je voudrais savoir à quel moment vous allez pouvoir décider de passer soit à droite ou à gauche pour votre tracé si c'est ce tracé-là que vous prenez, si vous ne prenez pas l'Orbival ?

**François LEBLOND** : je vous demande de répondre rapidement pour que nous puissions prendre encore deux ou trois questions avant l'heure.

**Jean-François HELAS** : oui, je vais essayer d'être très concis. D'abord, pourquoi il y a trois tracés ? Parce qu'au fond, finalement, cette question est revenue plusieurs fois. Je n'ai pas voulu être trop long sur cette question parce que comme l'a rappelé le Président MATHIEU, le débat d'Arc Express répond au code de l'environnement, et que le code de l'environnement impose à un maître d'ouvrage non pas de venir avec une solution de



technocrate en disant « ben voilà, c'est par là que ça passe », mais de venir avec l'ensemble des différentes solutions qui sont possibles.

Et si globalement nous avons considéré qu'il y avait pour nous un enjeu que nous voulions partager avec vous de desservir la proche couronne, pour autant, il y a quand même effectivement des débats qui peuvent se positionner entre tracé proche, tracé plus lointain, mixage entre les deux, pour effectivement à la fois bien mailler les enjeux transport dont nous avons une certaine visibilité, mais qu'une certaine visibilité, vous avez aussi votre lecture des enjeux transport, et puis surtout les enjeux d'aménagement, où là vous le vivez là aussi au quotidien, et où les élus le portent. Dans cette logique, nous sommes venus avec ces différentes variantes qui peuvent se mixer, comme je l'ai évoqué.

Ensuite, quand nous avons effectivement la chance d'avoir Orbival avec lequel évidemment nous avons beaucoup travaillé puisqu'ils ont permis d'anticiper, nous l'avons redit, de permettre de faire mûrir l'ensemble des projets, de mettre d'accord déjà sur plein d'hypothèses l'ensemble des élus de tous bords politiques, c'est effectivement un atout considérable pour pouvoir faire mûrir effectivement un tracé dans ce secteur-là. Et donc ce n'est pas un hasard si nous avons effectivement un tracé qui colle au tracé d'Orbival. Alors, dernier aspect dans la question, c'est : comment nous allons choisir ?

A l'issue effectivement du débat, de ce que l'on dit aujourd'hui, de ce qui est enregistré, de toutes les questions que vous nous posez sur Internet, le STIF en tirera un bilan, c'est-à-dire fera un petit peu le point de l'ensemble, de ce qu'il entend, et de la manière dont il voit les choses. Alors, je ne vous cache pas que quand nous avons des réunions comme aujourd'hui ou celle que l'on a eue sur le secteur d'Orbival où justement, parce que le travail préparatoire a été fait, et où l'on sent quand même cette émergence très forte du tracé Orbival, je veux dire que les choses sont quasiment en quelque sorte...

**François LEBLOND** : il faut conclure parce que je voudrais... dépêchez-vous parce qu'il faudrait que l'on passe encore une ou deux questions.

**Jean-François HELAS** : oui j'entends bien, mais je crois c'est quand même un sujet cette question du choix. A ce moment-là, les choses peuvent se conclure assez facilement. Dans d'autres endroits, il y aura peut-être un travail de synthèse. Imaginez que vous avez deux endroits où cela ne se raccorde pas, où il y a des options très divergentes. Ce travail-là se fera en premier temps avec l'ensemble des collectivités et avec une lecture du bilan que l'on appelle des commissions de suivi où tous les Maires sont réunis. C'est valable pour tous les projets du STIF. Et ensuite, cela se passe au Conseil d'Administration du STIF qui va retenir les différents projets avec ses variantes, ses modifications, le choix des différentes gares qui pourraient être retenues.

**François LEBLOND** : d'accord. Nous passons encore une ou deux questions.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : une question au fond de la salle.

**François LEBLOND** : une question, et puis nous arrêtons.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : Madame, Monsieur derrière, et le Monsieur là-bas au fond.

**François LEBLOND** : ce sera peut-être trop. Une ou deux.

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

**François LEBLOND** : alors, très rapidement. Sinon, nous arrêtons.

**Francis ROL-TANGUY, Directeur de l'atelier parisien d'urbanisme APUR** : je vais essayer de faire vite. Je voulais juste résumer la contribution que nous avons mise en ligne sur notre site et que nous transmettrons aux deux Commissions du débat public. Nous l'avons intitulé peut-être de façon un peu polémique : éviter la saturation programmée de la ligne 14. Pourquoi ça ? Et voilà mes questions. C'est que dans le dossier de la Société du Grand Paris, il y a une carte des trafics qui indique sur chacun des tronçons majeurs du réseau du Grand Paris les estimations issues du modèle RATP et les estimations issues du modèle de la direction régionale de l'Équipement. Par contre, sur le tronçon central, celui qui va effectivement au cœur de Paris, ne figure qu'un seul chiffre, celui de 40 000. 40 000, c'est la capacité maximale de la ligne 14. Cela veut dire, et c'est la première question, c'est que je pense qu'il y a bien eu deux chiffres qui sont sortis, et que si l'on n'en a qu'un sans référence, c'est bien parce que l'un des deux était supérieur à la capacité de la ligne 14. C'est ma première question.

La deuxième question, c'est qu'effectivement, nous ne savons pas quelles hypothèses ont été rentrées dans ces modèles, et donc nous avons pris le temps de détailler les projets qui sont effectivement aujourd'hui en cours dans Paris. Et nous aimerions bien soit avoir les hypothèses pour vérifier si tous ces projets sont pris en compte, soit à l'inverse, avec effectivement cette contribution, que l'on puisse du côté de la Société du Grand Paris faire tourner ces modèles. Tout cela pour dire qu'aujourd'hui, programmer une ligne de 50 kilomètres qui est parcourue en 54 minutes, c'est le dossier de la SGP, cela ne peut pas faire 65 km/h. Cela pose effectivement un débat technique premier pour savoir si ce n'est pas simplement programmer sa saturation en 2030 pour une ligne qui sera livrée dans les horizons de 2020/2025.

**François LEBLOND** : alors, qui est-ce qui répond ? Parce que vous êtes interrogés là. C'est la Société du Grand Paris qui est interrogée.

**Marc VERON** : en deux minutes, c'est un peu difficile quand même. Je vais dire à Francis ROL-TANGUY la chose suivante : ou bien les projections économiques que nous avons faites ne tiennent pas debout, en gros le reproche que nous fait la région et mon Dieu à ce moment-là, il n'y a pas lieu de s'inquiéter d'une saturation de la ligne 14, ou bien elles sont crédibles, comme vous paraissez le reprendre à votre compte, mais alors à ce moment-là, il faut de la capacité. Et ce n'est certainement pas la ligne 7 qui offre la capacité. Il faut donc

choisir entre les deux contradictions.

**François LEBLOND** : bien. Encore une question, et nous arrêtons.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : Madame, vous avez eu la patience d'attendre. Vous avez donc la parole.

**Danièle PRIMEL, retraitée de l'Éducation Nationale** : toujours militante syndicaliste. Habitante de Villejuif depuis quinze ans, mais précédemment, depuis 1963, à l'Haÿ-les-Roses. Sur le tracé Orbival, je voudrais dire que je préférerais que soit choisie la gare de Laplace parce qu'il y a la Maison des examens. Et tous les ans... Bien sûr, ce sont les difficultés actuelles du réseau RER B notamment. Tous les ans, il y a des gens qui sont interdits de concours parce qu'il y a les difficultés d'accès à la maison des examens que ce soit de Champigny, de Fontenay, de Créteil Université, etc., ou voire de l'autre côté, puisque la solution permettrait aussi d'avoir quelque chose, un lien avec la ligne 4 du métro à part la station Verdun.

Je voudrais dire aussi que comme ancienne habitante de l'Haÿ-les-Roses et je pense que Cachan, l'École Normale Supérieure ou l'École des Travaux Publics qui se trouvent aussi à Cachan, sont moins importantes au point de vue temps et durée d'accès que la Maison Laplace. Par rapport à l'Haÿ-les-Roses bien sûr, importance d'une station L'Haÿ-les-Roses Chevilly centre Sud sur la Ligne 14. Et il me semble avoir remarqué en regardant les tracés qu'entre Gustave Roussy, Ligne 14 et MIN, il y a le double de distance ou pratiquement le double de distance qu'entre KB, Kremlin Bicêtre, et Gustave Roussy.

**François LEBLOND** : bien, nous en restons là ? Je pense que vous avez noté l'observation de Madame. Il est 11 heures. Nous allons, je pense terminer cette réunion. Je voulais simplement vous dire que nous avons deux ou trois questions écrites qui nous sont arrivées. Il leur sera répondu par écrit. Je rappelle que nous avons tout un système de communication très perfectionné, et que vous pouvez toujours vous brancher sur Internet. Je remercie beaucoup les uns et les autres de cette participation. Avec mon ami MATHIEU, nous sommes heureux d'une réunion de cette nature qui a permis d'échanger d'une façon franche sur un certain nombre de sujets. Bonsoir.

*La séance est levée à 23 heures 02*