

**VERBATIM DE LA REUNION PUBLIQUE**

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

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

—

***8 novembre 2010***

***Bagneux***

**MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC**

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

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

**MAITRISE D'OUVRAGE :**

**SGP (Société du Grand Paris) :**

- Marc VERON, Président du directoire
- Isabelle RIVIERE, membre du directoire
- Jack ROYER

*La séance est ouverte à 20 h 06 sous la présidence de Monsieur Paul CARRIOT, membre de la Commission Particulière du Débat Public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris.*

**Paul CARRIOT, membre de la Commission Particulière du Débat Public sur le projet de transport public du Grand Paris :** Mesdames et Messieurs, si vous voulez regagner vos places, s'il vous plaît. Nous allons commencer la réunion. Si vous voulez bien prendre place. Nous allons commencer. Mesdames, Messieurs, bonsoir. J'ai le plaisir d'ouvrir avec vous la 16<sup>e</sup> séance du débat public, de la réunion du débat public qui a lieu ce soir à Bagneux. C'est un grand plaisir de voir que l'assistance est particulièrement nombreuse. Et à ce sujet, avant de commencer, je voudrais naturellement vous présenter les uns et les autres, et vous dire un peu comment va se dérouler la réunion de ce soir.

Tout d'abord, je voudrais vous présenter mes collègues de la Commission Particulière du Débat Public qui sont à ma gauche. Tout d'abord, Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT, qui sera chargée, ce soir en particulier, de régler les questions orales et écrites que vous poserez certainement en très grand nombre. Michel ROSTAGNAT, qui lui sera chargé de présenter les règles du jeu concernant le débat public. Et puis je salue également dans la salle, Claude BERNET qui est ici. Ainsi que Madame Joëlle FODOR ESKENAZI, qui est là également.

Voilà la Commission Particulière présentée. Maintenant, je vais présenter les représentants de la Société du Grand Paris, le maître d'ouvrage : d'une part, Monsieur Marc VERON ; d'autre part, Madame Isabelle RIVIERE ; et enfin Monsieur Jack ROYER, tous les trois de la Société du Grand Paris qui, tout à l'heure, vous présenteront le projet du Grand Paris, et auxquels vous serez naturellement invités à poser des questions.

Maintenant, avant de céder la place, avant de permettre Michel ROSTAGNAT de nous dire comment les règles du jeu vont se présenter, je cède la place à Madame la Député-maire qui voudrait nous faire un mot d'accueil. Je vous laisse la place Madame.

**Mme Marie-Hélène AMIABLE, Député-maire de Bagneux :** merci. Bienvenu à toutes et à tous. Je suis très heureuse, vous vous en doutez, de vous accueillir ce soir à Bagneux, pour un des débats publics du réseau de transport du Grand Paris. Bagneux accueillera aussi le 9 décembre prochain des débats publics d'Arc Express, le projet de la région Île-de-France, dans cette même salle à 20 heures.

Merci évidemment aux représentants de la Commission Particulière du Débat Public qui vont animer le débat : Monsieur CARRIOT ; Monsieur ROSTAGNAT ; Madame Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT. Merci aux représentants de la Société du Grand Paris qui vont vous présenter le projet, particulièrement Monsieur Marc VERON, le Président du directoire ; Madame Isabelle RIVIERE ; et Monsieur Jack ROYER.

Je voulais aussi bien sûr remercier mes collègues élus qui sont présents ici d'autres communes. Je vois Catherine MARGATE qui est Maire de Malakoff et Conseillère générale

des Hauts-de-Seine. Roberto ROMERO qui est Conseiller régional d'Île-de-France. Devrait nous rejoindre peut-être, normalement il doit venir, Jean-Yves LE BOUILLONNEC, Député-maire de Cachan. Et puis Pascale LE NEOUANNIC également, Conseillère régionale. Et je vois Monsieur KALTENBACH qui est mon collègue, Maire de Clamart, qui arrive.

Je voulais aussi remercier les adjoints aux maires qui sont là, des villes de Sceaux et de Fontenay-aux-Roses. Merci à vous d'être là. Je voudrais bien sûr remercier les représentants des services de l'Etat. Remercier aussi les chefs d'entreprise qui sont là ce soir. Je pense à Monsieur PETRISSON de DCNS, à Monsieur GODIN de la Direction générale de l'armement, qui est dans la salle, que j'ai croisé tout à l'heure. Monsieur MAURICHON LA MODERNE, entreprise CITOFERAZ. Monsieur DOURDET de Peach Promotion, un promoteur qui a réalisé juste à côté de cette salle des fêtes le projet Green Square pour les PME-PMI. Je voulais bien sûr aussi remercier les représentants des associations de notre ville qui sont là nombreux ce soir. Et puis remercier tout simplement les Balnéolaises et les Balnéolais.

Évidemment, juste quelques mots. Avec l'emploi et le logement, la question des transports est au cœur des enjeux de la Métropole francilienne, et des besoins qu'expriment fortement les habitants. Un enjeu pour les usagers des transports qui souhaitent d'abord voir leurs conditions de déplacement améliorées et les temps de transport raccourcis, et qui sont le plus souvent contraints de passer par Paris pour aller d'une banlieue à l'autre. Et j'entends souvent leur récrimination.

Un enjeu pour le développement économique et l'emploi, car chacun sait aussi que la desserte en transport est une des conditions d'implantation des entreprises. Un enjeu pour le développement durable et l'avenir de la Métropole francilienne, comme celui de la Planète, car si l'on veut inverser la tendance à l'utilisation de la voiture, il faut être capable d'offrir du mieux pour les transports publics.

Un enjeu aussi pour faire reculer les inégalités entre les territoires. Et puis enfin, puisque nous sommes à Bagneux, vous aurez compris que je parle un petit peu de Bagneux, un enjeu pour Bagneux et ses habitants. Bagneux agit et travaille pour le prolongement de la ligne 4 à la station Henri Barbusse, que nous accompagnons d'un projet ambitieux, qui est l'écoquartier Victor Hugo. Une interconnexion du terminus de la ligne 4, qui est la deuxième ligne de métro la plus fréquentée, est une chance pour Bagneux, pour ses habitants, pour ses salariés.

C'est aussi pour nous une reconnaissance, une reconnaissance des besoins qu'expriment les habitants. 86 % d'entre eux estiment que l'interconnexion de la ligne 4 avec le métro en rocade est une priorité, selon un sondage IFOP de juin 2010. Et puis aussi une reconnaissance du travail que mène notre ville, avec ses villes voisines du Val-de-Marne, au sein de l'association Orbival, où ensemble nous portons un tracé qui fait l'unanimité chez les élus.

Je connais l'appétit des Balnéolais, leur soif de participation, leur volonté d'être entendus. Je les remercie vraiment d'être là très nombreux ce soir. Et puis n'hésitez pas. Place à la présentation et au débat. Merci à vous.

*Applaudissements*

**Paul CARRIOT** : merci Madame la Député-maire. Je cède la parole à Michel ROSTAGNAT qui va nous expliquer évidemment comment se déroule ce débat qui va durer 3 heures. Il se terminera à 23 heures très exactement. Il y aura certainement beaucoup de questions, mais évidemment, il y a un certain nombre de règles du jeu qu'il faut respecter. Michel va, un petit peu, nous débriefer sur ce point. La parole est à toi.

**Michel ROSTAGNAT, membre de la Commission Particulière du Débat Public sur le projet de transport public du Grand Paris** : merci Paul. Merci Mesdames et Messieurs. L'exercice auquel nous allons nous livrer ensemble n'est peut-être pas familier de la plupart d'entre vous, et mérite donc un peu que l'on en explique les tenants et les aboutissants, et l'économie générale, et que l'on dise comment cela va se passer. C'est en fait, le débat public, un exercice assez inédit et assez original de démocratie directe. C'est-à-dire que tout le monde ici présent dans la salle est porteur d'une capacité d'écoute, d'une capacité d'expression et d'un droit, si je puis dire, à obtenir des réponses aux questions qu'il se pose. C'est pour cela que vous êtes venus, et c'est pour cela que nous sommes chargés de veiller à établir le débat entre nous.

Je vais ici sur la diapo, vous le voyez, revenir sur l'histoire de ce débat public, qui est une affaire qui remonte en gros à une vingtaine d'années et qui est jalonnée par un certain nombre de dates, que vous avez ici sur la diapo. En 1992, cela fait 18 ans exactement, a eu lieu un grand débat sur la politique des transports en France, qui était mené par un ancien préfet, Gilbert CARRERE, qui a donné lieu effectivement à de nombreux débats un peu partout à travers la France, et qui a conclu que cette formule où l'on met un petit peu des gens d'origines diverses, de responsabilités diverses et de préoccupations diverses, dans une même salle, pas forcément des gens en responsabilité, pour discuter d'un sujet aussi majeur que la politique des transports, méritait d'être pérennisée, et qu'il fallait pour cela avoir des lieux et des organismes ad hoc.

En 1992 également a été signée à Rio de Janeiro une convention, la fameuse déclaration de Rio, qui était une réunion onusienne sur l'environnement et le développement, qui a beaucoup insisté sur le rôle de la société civile et des populations dans la gouvernance, comme on dit, des questions d'environnement planétaire. Vous savez que Rio a été une date assez fondatrice pour la politique mondiale de l'environnement. Quand nous parlons d'environnement, nous parlons en général effectivement d'association du public au débat préparatoire aux décisions.

Rio a été mûrie et traduite en France par la loi Barnier du 2 février 1995, qui a créé une institution ad hoc, comme l'avaient réclamé Gilbert CARRERE et Rio. C'est un peu la traduction par la France d'engagements internationaux qu'elle avait souscrits, et auxquels

elle entend rester fidèle avec la création de la Commission Nationale du Débat Public, une institution chargée précisément d'organiser des débats sur tous les projets d'une envergure telle qu'ils risquent d'avoir un impact significatif sur l'environnement.

La CNDP a été renforcée en 2002, après qu'entre-temps soit intervenue une initiative onusienne au niveau européen, la convention d'Aarhus, qui par rapport à Rio, dit un peu la même chose en enfonçant le clou. C'est-à-dire que le public a le droit d'être informé sur les projets et les politiques d'environnement, ou les politiques qui peuvent avoir un impact sur l'environnement, pas forcément les politiques labellisées environnement. Et il doit être consulté à l'amont de façon à pouvoir, d'une certaine façon, être dans le processus décisionnel. Ne pas décider à la place des assemblées ou des institutions idoines, mais être en mesure de les éclairer de manière parfaitement institutionnelle.

Je rajouterai d'ailleurs que l'ONU a renforcé une troisième fois le clou à Johannesburg en 2002, et que, si je puis dire, l'exercice auquel nous nous livrons ce soir, nous le livrons sous le regard de la planète entière, car en l'occurrence, la France trouve à travers notre assemblée de ce soir, à travers la Commission Nationale du Débat Public, le moyen de rester fidèle à sa façon aux engagements internationaux qu'elle a souscrits.

En 2002, une nouvelle loi dite Démocratie de proximité, du 27 février 2002, a renforcé le rôle de la Commission Nationale du Débat Public en en faisant, conformément à la suggestion du Conseil d'Etat, une institution, une Autorité Administrative Indépendante, AAI, c'est-à-dire un organisme qui ne reçoit du gouvernement que son budget voté par le parlement en loi de finances, mais qui ne reçoit pas ses ordres du gouvernement. Elle est indépendante dans son expression, dans ses décisions, et dans son action, des pouvoirs publics.

Je crois que c'est très important, parce que cela veut dire que s'est créée en l'espace de 20 ans une procédure à laquelle le législateur et le gouvernement ont veillé à donner une parfaite autonomie d'action. Et nous allons donc avoir en charge ce soir de prouver ensemble que cette autonomie est bien réelle, et qu'elle permet de faire avancer le débat.

Après ces remarques introductives historiques, j'avais une diapo suivante qui ne va pas tarder à arriver normalement, qui explique un petit peu selon quels principes la Commission Nationale du Débat Public et les sous-commissions qu'elle nomme pour chacun des débats publics, nous sommes ici chargés de veiller sur le projet de la Société du Grand Paris, travaillent. Les 5 principes sont clairs et relativement compréhensibles. Neutralité, c'est-à-dire que nous trois ici présents, sur l'autorité de Paul CARRIOT, nous ne prenons pas partie ni pour Paul ni pour Pierre, pour personne. En tout cas pas pour le projet. Ni contre. Nous sommes chargés de veiller à ce que le débat puisse avoir lieu. Indépendance, je l'ai dit également tout à l'heure. C'est-à-dire que nous n'avons d'ordre à recevoir de personne, mais nous n'avons pas d'ailleurs non plus à donner d'ordre à personne, si ce n'est à faire en sorte que les réponses à vos questions soient bien apportées. Un troisième principe d'équivalence qui est que tout le monde a droit à la parole, tout le monde ici présent. Vous avez le droit à la parole, un peu de la façon que vous voulez. On vous a distribué des feuilles en séance. Certains préféreront peut-être écrire leur question, et nous la faire apporter. D'autres

souhaiteront prendre la parole. Nous avons trois heures pour réussir. Il se peut qu'à la fin des trois heures, tout le monde n'ait pas pu parler. Mais je pense que l'on aura fait l'essentiel. Et en tout cas, il y a de multiples manières de rebondir par derrière. La transparence. C'est-à-dire que tout peut être mis sur la table à partir du moment où les questions sont posées. Et argumentation. C'est-à-dire que bien sûr, il ne s'agit pas de dire : ce projet est nul, ce projet est génial. Ou bien : je voudrais parler. Mais il s'agit de dire ce que l'on a à dire, et d'entendre évidemment les réponses que le maître d'ouvrage donnera.

On est donc dans une réunion où la courtoisie et la qualité d'écoute vont déterminer la réussite collective. Et bien sûr, nous comptons tous les uns sur les autres pour y arriver.

Une troisième diapo, c'est pour vous dire un petit peu comment la mayonnaise est en train de prendre. Le débat public a commencé le 30 septembre à Paris, au Palais des Congrès de la porte Maillot. Comme disait Paul, il y a encore trois mois devant nous. En trois mois, nous avons encore le temps effectivement de progresser. Un site Internet est ouvert : [www.debatpublic-reseau-grandparis.org](http://www.debatpublic-reseau-grandparis.org). Vous avez cela, je pense, dans vos dossiers. Et ce site a déjà 62 000 et quelques visites. 300 questions ont été posées, dont la moitié ont aujourd'hui reçu une réponse. Le maître d'ouvrage a encore un petit peu de pain sur la planche pour apporter les réponses en temps quasi-réel. Un certain nombre d'avis ont été émis par le public, avis et contributions. C'est quand vous avez à dire ce que vous pensez, sans forcément attendre de réponse. Et 27 cahiers d'acteur ont été publiés.

Les cahiers d'acteur, vous les aviez sur la table à l'entrée. Cela peut être le fait de n'importe lequel d'entre vous, mais en général, c'est le fait d'institutions un peu lourdes, du style collectivité locale, chambre de commerce, groupement d'entreprises, syndicat ouvrier ou association bien implantée, qui estiment que dans un débat comme celui-là, elles ont besoin de quatre pages pour exprimer le fond de leur pensée. Elles nous proposent un texte que la Commission Particulière du Débat Public, si elle le juge pertinent, publie et met à disposition des débats. Bien sûr, Bagneux étant plutôt en début de parcours, nous n'avons peut-être pas toute la richesse des contributions que l'on aura dans trois mois. Mais sachez que notre commission, avec l'aide de ses prestataires et de son équipe permanente, est vraiment à l'écoute pour veiller à ce qu'aucune question ne reste dans l'ombre, et que toutes les questions soient bien traitées.

Voilà je crois ce qu'il me revenait de dire à ce stade. Et je pense que Paul maintenant... Je te rends la parole.

**Paul CARRIOT** : merci Michel. J'espère que maintenant, vous avez tout compris sur le fonctionnement du débat public. Je crois que le moment est venu d'entrer dans le détail du sujet. Le maître d'ouvrage, la Société du Grand Paris, va nous expliquer pendant une vingtaine de minutes : comment ce grand projet s'articule ? Comment il fonctionne ? Et quels sont ses objectifs ? Je vous cède la parole pour cette présentation de 20 minutes.

**Isabelle RIVIERE, Société du Grand Paris** : merci beaucoup. Madame la Député-maire, Messieurs les Maires, Messieurs et Mesdames les élus, Mesdames, Messieurs. Déjà merci

beaucoup d'être venus aussi nombreux. C'est quand même un grand plaisir de vous retrouver ce soir. Et puis surtout, n'hésitez pas à poser des questions lors du débat qui débutera après la présentation.

Nous avons le plaisir de vous présenter ce soir un film sur ce projet du Grand Paris. Nous allons commencer par ce film et ensuite, nous reviendrons dans le détail sur le tracé et sur le projet en lui-même.

*Projection d'un film*

**Paul CARRIOT** : nous allons passer maintenant au détail des choses. Madame RIVIERE, est-ce que vous nous expliquez un petit peu le fonctionnement du projet, et comment tout cela marche ?

**Isabelle RIVIERE** : je vais vous expliquer effectivement les principales caractéristiques du Métro Grand Paris. Puis nous regarderons en détail le tracé des différentes lignes qui le composent, et surtout les bénéfices que pourront en tirer les franciliens. Ensuite, nous ferons un point sur la mise en œuvre du projet, son coût et ses délais de réalisation.

Tout d'abord, un rappel. A Paris, 63 % des déplacements se font par les transports en commun. Aussitôt passé le périphérique, ce taux descend à 23 % pour les déplacements internes à la petite couronne, et seulement 10 % en grande couronne. En zones denses, le département des Hauts-de-Seine est bien desservi, et 45 % des déplacements se font en transport en commun. Cependant, pour répondre au défi du département, les infrastructures actuelles ne correspondent plus au besoin des alto-séquanais. D'une manière générale, les déplacements en transport en commun de banlieue à banlieue sont difficiles, car le réseau de transport d'Ile-de-France est en forme d'étoile, avec des RER et des lignes de métro qui convergent vers la capitale, ce qui oblige certains à passer par Paris pour effectuer leurs trajets de banlieue à banlieue.

Ce phénomène contribue à la saturation du réseau existant. Les voyageurs qui empruntent la ligne B du RER, la ligne 13 du métro, vivent au quotidien ces difficultés. Il faut savoir que 10 % des utilisateurs du métro passent par Paris pour aller d'une banlieue à une autre. Comment s'étonner dans ces conditions que 80 % de ces déplacements de banlieue à banlieue s'effectuent en voiture, et que l'on retrouve dans les Hauts-de-Seine des voiries saturées, notamment sur la RD920 ou la RD906 ?

Répondre à la demande des voyageurs pour aller de banlieue à banlieue est effectivement un défi. Afin de ne plus se satisfaire de l'existant, le Métro Grand Paris, c'est un réseau en rocade de trois lignes de métro automatique, en souterrain, desservant une quarantaine de gares nouvelles qui seront en correspondance avec le réseau de transport en commun.

Ces 155 kilomètres permettent d'une part de répondre au besoin des Franciliens pour leur déplacement de banlieue à banlieue, et d'autre part, d'assurer une liaison performante entre les aéroports, les gares TGV franciliennes, La Défense, les pôles de recherche et d'enseignement, et les pôles d'emploi.

Ce réseau permet de positionner notre agglomération parmi les grandes métropoles mondiales. Le métro du 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, et aussi pour leurs démarches de la vie quotidienne. Le métro Grand Paris répond également aux attentes des entreprises qui ont besoin d'un réseau de transport fiable, efficace et rapide, pour leur choix d'implantation et pour leur développement.

Les études de trafic montrent ainsi qu'ils seront 2 000 000 à emprunter chaque jour le métro Grand Paris à sa mise en service. Quelques années plus tard, ils seront 3 000 000. A titre de comparaison, il y a aujourd'hui 3 000 000 de voyages par jour sur l'ensemble des RER. Voyons maintenant les performances de ce nouveau métro. Le métro Grand Paris est un métro rapide qui va faire gagner du temps aux Franciliens. 65 km/h de vitesse en moyenne, avec un intervalle entre deux trains de 85 secondes aux heures de pointe, moins d'une minute et demie. C'est deux fois la vitesse d'un métro parisien, et c'est plus rapide qu'un RER, dont la vitesse moyenne est de 45 km/h. Le métro Grand Paris est un métro automatique et souterrain qui propose une qualité de service optimale : régularité ; souplesse ; adaptabilité à la demande ; sécurité ; avec ses façades vitrées sur les quais. Il est accessible aux personnes en besoins spécifiques, personnes à mobilité réduite, personnes avec handicap visuel, auditif, parents avec poussette, ou voyageur encombré de valises.

Maintenant, voyons la gare de demain. Elle est un espace de vie au service des voyageurs. La gare du métro Grand Paris est un lieu d'échange avec les autres modes de transport, y compris les modes doux, cheminements piétons et pistes cyclables. La ville de Bagneux a fait du développement des circulations douces une de ses priorités, dont bénéficiera la ZAC Victor Hugo. Ses atouts seront valorisés grâce aux futures gares du métro Grand Paris. La gare dispose de connexions avec le réseau de bus, de dépose-minute pour les voitures, de services d'auto partage, de covoiturage, des stations d'autolib, de Vélib. Au service de la ville, la gare de demain, lieu unique, accompagne le développement urbain dans son nouvel environnement. Nous y trouvons des commerces, des équipements publics au service des habitants et des associations, et surtout travaillant en concertation avec les collectivités locales qui ont des ambitions pour leurs concitoyens. C'est un repère urbain, au service du voyageur et de la ville.

Vous voyez ici à l'écran un exemple de gare au cœur d'un quartier situé en Hollande. La gare de demain à Bagneux sera là pour créer du lien social au sein du nouveau quartier Victor Hugo.

Comme je vous l'ai évoqué, le métro Grand Paris est un réseau bouclé. Et je vais maintenant vous décrire chacune de ces trois lignes.

Tout d'abord, la ligne rouge. La ligne rouge, pour les Hauts-de-Seine, c'est une évidence et une nécessité. C'est une rocade qui répond aux besoins de déplacements banlieue-banlieue. Cette rocade représente 60 kilomètres de voies nouvelles, comprenant 23 gares, dont 12 dans les Hauts-de-Seine. 800 000 voyageurs par jour emprunteront cette rocade dès la mise en service. A l'Est, elle offre une liaison rapide pour accéder au bassin d'emploi du Bourget,



et grâce aux correspondances, aux bassins d'emploi de Roissy, et de 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, vous voyez apparaître en rose le tracé d'Orbival, repris dans son intégralité par le tracé de notre ligne rouge du métro Grand Paris.

L'association Orbival, comme vous le savez, milite depuis plus de quatre ans pour un métro en rocade, avec un consensus politique remarquable, sans compter l'adhésion au projet de la population, qui se concrétise par la signature de plus de 50 000 soutiens, et je crois à peu près plus de 2 000 de la part des Balnéolais.

Bagneux a justement fait fi des limites départementales, et a adhéré à cette association. Dans les Hauts-de-Seine, la rocade assure la connexion avec La Défense. Elle dessert finement les quartiers de Bagneux en son cœur de ville. Elle dessert des zones d'activité de Suresnes, et accompagne le développement des territoires de bord de Seine avec des interstations courtes de l'ordre de 2 kilomètres, et des correspondances avec 4 lignes de métro en terminus : La ligne 1, la ligne 4, la ligne 9 et la ligne 13. 2 lignes Transilien : les lignes L et U.

On va faire un petit zoom sur Bagneux. A Bagneux, Henri Barbusse, la ligne rouge se connecte au prolongement de la 4 du métro. Arcueil-Cachan, elle se connecte au RER B à moins d'un kilomètre de la future gare de Bagneux. Comme vous pouvez le constater, la ligne rouge, grâce à son maillage, est indispensable pour les déplacements, particulièrement de banlieue à banlieue. Le métro Grand Paris ne se termine pas à Issy-les-Moulineaux ou à Meudon. C'est un réseau bouclé. Cette carte montre l'importance du maillage avec les lignes de transport existantes. Grâce à ses connexions avec le réseau actuel du métro, mais pas uniquement métro, tramway et bus, les liaisons banlieue-banlieue seront facilitées.

Maintenant, passons à la ligne bleue. C'est le prolongement de la ligne 14 au Nord et au Sud. Elle assurera une liaison stratégique entre les trois plateformes aéroportuaires de Roissy, le Bourget et Orly, ainsi que de plusieurs gares TGV : la gare de Roissy, la gare de Lyon, 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 9 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 nouvelles. Son prolongement au Nord permettra de désaturer fortement la ligne 13 du métro, en lui redonnant ainsi confort et régularité. Son prolongement Sud sera en connexion avec la gare TGV qui sera créée dans le secteur et au pôle d'Orly, qui constitue le premier pôle économique du Sud francilien avec ses 173 000 emplois. La ligne bleue, c'est aussi un accès facilité pour les Balnéolais aux emplois de Rungis et des plateformes aéroportuaires d'Orly et de Roissy.

La ligne verte, la dernière, avec ses 75 kilomètres et ses 16 gares, va permettre de créer une nouvelle liaison directe avec les plateformes aéroportuaires de Roissy au Nord, et d'Orly au sud. Du Nord au Sud, elle dessert le parc des expositions de Villepinte, l'aéroport du Bourget,

Le Blanc-Mesnil, Saint-Denis, et Gennevilliers. A l'ouest, elle constitue une rocade de moyenne couronne, et offre un nouveau maillage avec le RER C à Versailles. Elle va également irriguer le plateau de Saclay, qui a vocation à devenir un pôle scientifique et de recherche d'envergure internationale. La ligne verte va permettre de relier Saclay au pôle d'excellence lié à la recherche et à la santé de la vallée scientifique de la Bièvre, dont fait partie également Bagneux. 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 aéroportuaire d'Orly.

Passons maintenant aux bénéfices. Le métro Grand Paris va apporter des bénéfices pour la collectivité dans trois domaines. Il va : améliorer les déplacements pour tous, habitants, salariés, étudiants ; 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 du métro Grand Paris. Le métro Grand Paris facilite les déplacements en transport en commun dans des secteurs encore mal desservis aujourd'hui. En parallèle, c'est un ballon d'oxygène pour le réseau existant, car il va alléger la charge sur le réseau ferré. C'est plus de confort pour tous, et pour tous les voyageurs. Avec le métro Grand Paris, nous constatons en moyenne une baisse de trafic de 10 à 15 % sur les lignes en correspondance. Pour le RER A, c'est une diminution de 15 % sur le tronçon central, et 25 % sur les extrémités. Pour le RER B, c'est une diminution de 30 % à l'heure de pointe sur le tronçon central. En complément des améliorations prévues dans le cadre du prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen, la ligne 13 verra son trafic allégé de près de 25 % grâce à la rocade du métro Grand Paris.

L'amélioration des transports profitera également au développement économique de la région. 9 territoires de développement ont été identifiés. Vous les voyez apparaître sur l'écran en ocre. Nous allons prendre les exemples de deux territoires : Sud de Paris ; et Paris Saclay. Le métro Grand Paris va améliorer les déplacements des habitants à l'intérieur de ces territoires. Il créera aussi des conditions de meilleurs échanges entre les centres de recherche, les universités et les entreprises. Avec ce projet, entre Bagneux et la plateforme de Roissy, nous allons mettre 50 minutes, au lieu de 65 minutes actuellement. Cela répond par exemple aux besoins des entreprises qui, aujourd'hui, souhaitent améliorer les déplacements de leurs salariés.

La ville de Bagneux a la particularité d'être à la frange Sud-Est du département des Hauts-de-Seine, ce qui la positionne à faible distance tant de Paris, et à proximité du Val-De-Marne. Elle est concernée par deux territoires, et fait partie pour le Val-de-Marne de l'association Orbival, et pour les Hauts-de-Seine de la communauté d'agglomération Sud de Seine. Sud de Seine est composée de quatre villes : Bagneux ; Clamart ; Fontenay-aux-Roses ; et Malakoff. Elle concentre un nombre important d'activités de recherche qui sont liées à la santé.

Sud de Seine s'inscrit dans la démarche de la vallée scientifique de la Bièvre. Le territoire de la vallée scientifique de la Bièvre présente une concentration unique en Europe de 23 laboratoires de recherche publics et privés, et une densité remarquable d'établissements

supérieurs. Elle comporte également des centres hospitaliers, de grandes écoles et des établissements universitaires. Sud de Seine accueille 6 200 entreprises et commerces. Elle emploie plus de 47 000 salariés sur son territoire. Nous allons citer quelques entreprises : Norisko, Coca Cola, Optique 2000, l'ECEA, l'IRSN, EDF. Il y en a d'autres. Je vous cite les plus grands.

Le secteur de Bagneux est inclus dans la vallée scientifique de la Bièvre. Ce territoire de 18 communes est en interaction avec les pôles existants de Paris, le pôle d'Orly, le pôle de Saclay, et La Défense. Ce territoire a une identité forte dans le domaine de la santé et des biotechnologies. Des interactions existent depuis longtemps avec les hôpitaux du Sud parisien et le pôle de Saclay. Aujourd'hui, les entreprises sont disséminées dans ce territoire, et sont mal reliées, notamment pour les salariés qui doivent se rendre sur leurs lieux de travail. Le métro Grand Paris améliore la desserte, et permet le rapprochement entre les pôles constitués. La nécessité de se déplacer concerne également de nombreux étudiants qui sont présents sur votre territoire. Ils sont amenés à se déplacer vers les universités parisiennes, vers l'université Paris Sud, à Orsay, vers l'université de Nanterre. Le métro Grand Paris leur sera donc très utile.

Pour la première fois dans le cadre d'un projet d'infrastructure de transport, nous avons réalisé une évaluation stratégique environnementale très en amont du débat public. Cette étude a permis la prise en compte des enjeux environnementaux dans la conception même du projet. L'étude a été réalisée sur un fuseau d'au moins 3 kilomètres de large. Nous avons pu proposer un tracé en conséquence, et déterminer la profondeur du tunnel en tenant compte par exemple de la nature du sous-sol.

Examinons maintenant la gare de Bagneux. Vous voyez sur cette carte les transports actuels, ainsi que le tramway T6 en cours de construction. Nous avons aussi intégré le prolongement de la ligne 4 à Bagneux. La ville de Bagneux est aujourd'hui desservie par deux gares : la gare RER B de Bagneux-Pont Royal et la gare de Châtillon Montrouge, terminus de la ligne 13 du métro. La particularité de ces deux gares est qu'elles sont excentrées et situées aux marges du territoire communal, sur des communes voisines de Cachan et Montrouge. La majorité des Balnéolais n'a donc pas un accès rapide et direct à pied aux gares, et le réseau de bus joue un rôle important, soit de rabattement sur ces gares, soit en liaison avec Paris ou les pôles environnants.

La desserte bus est assurée par 10 lignes. Nous constatons que ce réseau, ici comme ailleurs, répond à une logique radiale, en étoile autour de Paris. Aujourd'hui, seul le réseau de bus assure des dessertes de banlieue à banlieue, notamment la ligne 162 que vous connaissez bien, ou la ligne 391. Ces lignes de bus connaissent des difficultés de circulation en raison de la congestion du réseau routier. La ligne rouge, ligne complémentaire au réseau actuel en rocade, assure le complément de maillage, et permet des déplacements rapides de banlieue à banlieue. La ligne rouge de rocade dessert également des zones d'habitat social présent à Bagneux. Le métro Grand Paris a vocation de proposer du transport aux habitants, et pas uniquement aux entreprises et aux salariés. En effet, le métro Grand Paris n'a pas seulement

vocation à desservir des pôles économiques. Le métro Grand Paris tient compte des quartiers d'habitat sensible. Les pastilles violettes que vous apercevez à l'écran représentent les zones d'habitat social. La gare de Bagneux sera située à l'entrée de la ZAC Victor Hugo. Vous voyez apparaître sur l'écran les plans de cette future ZAC Victor Hugo, et l'implantation envisagée du terminus de la ligne 4 du métro. Le périmètre de la ZAC Victor Hugo, de 20 hectares, prévoit un développement important : 850 logements ; 4 800 emplois ; 6 000 mètres carrés d'équipements, dont une crèche et une école. La gare de Bagneux dessert la ZAC Victor Hugo qui a l'ambition de devenir un véritable quartier de ville. Cette éco quartier se doit d'être pôle attractif. Il offrira des modes de circulation doux et innovants, et reliera les quartiers entre eux. L'arrivée de la ligne 4 et de la ligne rouge du métro Grand Paris va permettre à ce nouveau quartier, et plus globalement à la ville de Bagneux, de participer pleinement à la dynamique nouvelle de la métropole parisienne. L'accessibilité de la ville de Bagneux en fera une ville attractive pour les entreprises, et participera à la redynamisation économique et à la création d'emplois pour les Balnéolais.

Voici à présent la carte des gains de temps depuis la gare de Bagneux, avec la mise en service du métro du Grand Paris. Plus c'est foncé, plus vous gagnez du temps dans vos déplacements en transport en commun en Île-de-France. Nous le voyons ici, les gains sont très importants vers de nombreux secteurs de la région. Nous avons par ailleurs regardé précisément les gains de temps pour les déplacements des Balnéolais. De Bagneux à Orly, 13 minutes au lieu de 45 minutes. De Bagneux à Roissy, 50 minutes au lieu de 65 minutes. De Bagneux à Issy-les-Moulineaux, 6 minutes au lieu de 45 minutes. Avant, il fallait 4 bus pour pouvoir se rendre de Bagneux jusqu'à Issy-les-Moulineaux. De Bagneux à Saint-Cloud, 10 minutes au lieu de 60 minutes. De Bagneux à La Défense, 16 minutes au lieu de 40 minutes.

Pour conclure, voyons la mise en œuvre du projet. Le projet que nous vous proposons est un projet ambitieux, d'intérêt national. Il nécessite entre 21 et 23 milliards d'euros selon les variantes de tracé, le nombre de gares 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, le métro de Grand Paris est la réponse au défi de la région Île-de-France du XXI<sup>e</sup> siècle.

Nous sommes aujourd'hui au lancement de notre 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 par un acte motivé et public avant la fin du mois de mai 2011. Ce schéma d'ensemble devra tenir compte des observations et avis collectés par la Commission du Débat Public, et devra surtout constituer une base largement partagée. S'en suivra une période de 18 mois pendant lesquels les rencontres avec les citoyens, avec les élus, et avec les partenaires, seront permanentes pour élaborer une 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. Je vous remercie de votre attention, et nous sommes à vos dispositions pour répondre à toutes vos questions.

*Applaudissements*

**Paul CARRIOT** : merci madame RIVIERE de l'explication. Je crois que nous sommes rentrés au cœur du sujet à présent. Je pense que la parole doit être maintenant donnée au public. Nous avons en gros deux bonnes heures pour débattre. Toutes les questions peuvent être posées. Soit vous les posez comme nous le rappelions tout à l'heure par écrit, et ma collègue Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT va les lister. Nous nous arrangerons pour les passer. En tout cas, si nous ne pouvons pas, nous répondrons de toute façon aux questions qui sont posées. Nous nous engageons à répondre à toutes les questions. Soit le maître répond s'il est concerné, soit c'est la Commission Particulière qui répond si elle est concernée. Et puis évidemment, il y a les questions orales. Nous avons plusieurs hôtes. Des bras se lèvent, et nous allons donc attaquer, si je puis dire, par une première question. Madame. Je vais vous demander quelque chose, c'est d'abord de vous présenter. Je crois que c'est ce que vous allez faire. Tout simplement parce que tout ce qui est dit ici ce soir est consigné dans un document. Et comme nous l'avons dit tout à l'heure, la Commission Particulière du Débat Public s'engage à faire un compte-rendu global, et qui servira à faire un bilan général. Voilà. Madame, vous avez la parole.

**Estelle SONNIC, Habitante de Bagneux** : je vous remercie. Je suis une habitante de Bagneux, vous souhaitez que je descende jusqu'à l'identité ou...

**Paul CARRIOT** : je pense que c'est mieux.

**Estelle SONNIC** : d'accord. Je suis Estelle SONNIC. J'habite Bagneux. Ce projet de Grand Paris ou Arc Express, nous verrons bien, j'ai une question peut-être un petit peu, qui va peut-être un peu fâcher, mais j'ai un logement entre justement les gares d'Arcueil-Cachan et du futur métro ligne 4. J'aimerais savoir s'il y aura des conséquences sur les logements, si vous savez déjà qu'il y aura des habitations qui seront détruites ou pas. Voilà, je vous remercie.

**Paul CARRIOT** : écoutez, voilà une question nette et précise. Je pense qu'elle s'adresse au maître d'ouvrage. Madame RIVIERE, peut-être que vous souhaitez répondre.

**Isabelle RIVIERE** : oui. Comme nous l'avons présenté dans le film, ce sera un métro souterrain. Nous avons des parties aériennes. Nous avons ouvert le débat encore une fois sur des portions de territoire. En tout cas sur la vôtre, ce métro est en souterrain. Il n'y aura donc pas de destruction de bâtiments, ni de logements.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : merci de poser votre question en déclinant votre nom et qualité, s'il vous plaît, pour que ce soit enregistré dans le verbatim. Merci monsieur.

**Philippe KALTENBACH, Maire de Clamart** : bonsoir, Philippe KALTENBACH, je suis Maire de Clamart et également Vice-président du Conseil Régional d'Île-de-France. Je remercie la

Société du Grand Paris qui a fait une présentation de ce projet de super métro. Moi, j'ai une critique principale, que je vais formuler, et puis ensuite des critiques annexes.

Pour moi, la critique principale, c'est le coût pharaonique de ce projet, puisqu'il a été évoqué 23 milliards d'euros, ce qui est colossal. Bien évidemment, si nous mobilisons 23 milliards d'euros sur ce projet, ce sont malheureusement d'autres projets de transport en commun qui seront retardés en Île-de-France. Et aujourd'hui, nous le savons, les Franciliens souffrent dans les transports en commun. Il y a beaucoup de transports en commun qui dysfonctionnent, et qu'il faudrait améliorer et rénover. Il y a des transports qu'il faut développer aussi, des tramways, et des prolongements de métro. Nous le savons ici à Bagneux, avec le prolongement de la ligne 4. Il y a d'autres métros à prolonger, d'autres tramways à développer, des RER à moderniser, des trains de banlieue à moderniser. Tout cela coûte également très cher, et si on met tous les moyens sur un seul projet, malheureusement, cela va se faire au détriment de cette amélioration au quotidien des transports en commun pour les Franciliens.

La région Île-de-France a un plan de mobilisation qui a été chiffré à 18 milliards d'euros, qui prévoit à la fois des prolongements de métro, les créations de tramways, l'amélioration sur les trains de banlieue, et également un projet de rocade moins ambitieux que le grand 8, qui s'appelle Arc Express, qui a été chiffré à 7 milliards d'euros, et qui répond à ce souhait d'avoir une rocade autour de Paris qui permet le déplacement de banlieue à banlieue. Et moi sincèrement entre un plan de mobilisation de... J'entends bien, mais je vais venir à Bagneux. Je vais conclure, pour vous dire qu'il y a cet aspect financier qui n'est pas négligeable, et qu'entre un projet pharaonique et l'amélioration au quotidien des transports en commun, et je suis persuadé que les Balnéolais prennent aussi le RER B, que les Balnéolais prennent aussi des lignes de métro à Paris, que les Balnéolais demain prendront les tramways, je crois qu'il y a des choix à faire. D'autant que la rocade, je crois que Arc Express permet d'avoir une réponse adaptée et moins coûteuse.

Ensuite, sur les critiques annexes, il y a déjà le fait que vous nous parlez de rocade, mais en fait il y a trois lignes. C'est trois lignes, et donc pour aller de la Seine-Saint-Denis à La Défense, il faudra changer deux fois en prenant le Grand 8. Cela ne me semble pas vraiment un projet en rocade, mais plutôt trois lignes qui s'entremêlent. Alors qu'Arc Express correspond vraiment aux rocades. Ensuite, on voit qu'il n'y a pas assez de stations. Et je prendrais un seul exemple, c'est le fait qu'il y a pas de connexions avec la ligne de train entre Montparnasse et Versailles. Et si demain avec ce projet, s'il faut aller de Bagneux à Versailles, nous ne pourrions pas se connecter sur la ligne qui est la ligne N du Transilien, et qui est une ligne très fréquentée et très importante. Nous voyons c'est un projet qui ne prend pas en considération l'ensemble des transports existants, et qui ne permet pas ce type de connexion.

Et puis enfin, je suis un petit peu étonné de certaines lignes - puisque chaque kilomètre de métro coûte 200 à 300 millions d'euros - entre Saclay et La Défense qui desservent très peu de zones d'activité, très peu de zones d'habitation, qui auront un coût colossal. J'aimerais

avoir accès aux études de fréquentation qui ont été faites sur certains tronçons. Il me semble qu'il y a des coûts vraiment disproportionnés par rapport derrière à l'impact qu'aura un métro, et le rapport entre le coût et ensuite l'utilisation par les usagers. Voilà. Je considère que c'est un projet qui est très coûteux, qui va plomber des projets d'amélioration, dont le prolongement de la ligne 4, dont les tramways, dont l'amélioration des RER, qui privilégie les pôles économiques alors qu'il faut d'abord s'adresser aux habitants et permettre les déplacements domicile travail, et qui enfin va vraiment, je crois, peser lourd financièrement. Réfléchissons bien avant d'engager l'ensemble de la région Île-de-France dans un projet de transport en commun aussi coûteux. Et je crois que ces débats doivent permettre d'arbitrer entre deux projets, le Grand 8 et Arc Express, et de tenir compte de tous ces aspects avant de choisir un de ces deux projets. Merci.

**Paul CARRIOT** : merci Monsieur. Dans votre propos, j'ai relevé un certain nombre de questions. Le problème du financement, le coût du projet du Grand Paris. Une deuxième question concernant la rocade et son intérêt par rapport au projet. Votre troisième question concerne l'interconnexion avec les lignes existantes. Et puis enfin une quatrième question, c'est le problème de la fréquentation, le trafic qu'il peut y avoir, et le coût que ce projet inclut. Je pense que Monsieur VERON, vous voulez peut-être commencer par la première question sur le financement.

**Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris** : d'abord, merci d'avoir d'entrée de jeu situé le débat comme une opposition entre un projet et un autre projet. Restituons l'ordre des choses. D'abord la région et le STIF ont des compétences que personne ne songe à remettre en cause. La loi du 3 juin dernier ne les a pas discutées. Les compétences de la région et du STIF consistent à organiser les transports en région parisienne. Et par conséquent, les projets auxquels vous avez fait allusion, sous l'intitulé plan de mobilisation de la région, sont tout à fait de l'ordre de la compétence du STIF et de la région. Et personne non seulement n'a contesté le fait que ces projets devaient rester de la compétence de la région et du STIF, mais personne n'a remis en cause les financements de ces projets, dans le cadre des ressources habituelles qui servent à financer les investissements. La loi est ainsi rédigée d'ailleurs qu'elle exclut la possibilité de le faire, au cas où certains auraient pu y songer. Personne en tout cas n'est habilité à ponctionner les ressources de la région et du STIF pour financer par exemple le projet du Grand Paris. Je voudrais qu'au moins sur ce point, les choses soient clairement établies. Il y a un ensemble de projets que la région mène dans le cadre de ses responsabilités habituelles, dont un certain nombre ont été décidés depuis plusieurs années maintenant, car si elles viennent à échéance en 2011, 2012 et suivantes, c'est bien entendu parce que le principe en a été décidé il y a plusieurs années.

Maintenant, il y a en effet un projet d'infrastructure, un projet nouveau qui s'appelle le réseau de métro du Grand Paris. Ce réseau de métro du Grand Paris, si la décision est prise en 2011, aura des effets comme tous les grands projets de transport à 10 ans et au-delà. Ne croyez pas qu'un projet de cette envergure puisse en effet se réaliser en un temps moindre. Et même pour le réaliser en 10 ans, il faudra en effet que les procédures soient suivies de

façon drastique. Il a été chiffré à 22,7 milliards, tout simplement par addition des coûts suivants, il n'y a aucun secret là-dedans : d'abord tunnel et ouvrage d'art ; référence prix pratiqué dans des opérations similaires, par exemple par prolongement de ligne par la RATP à Paris en région parisienne. Et par recoupement, nous avons utilisé les prix observés pour réaliser le métro de Madrid et le métro de Barcelone. Donc tunnel et ouvrage d'art pour les parties aériennes. Pose des rails, des infrastructures et systèmes de transport, c'est-à-dire l'ensemble composé du logiciel de gestion et de la signalétique. Ça, c'est la partie infrastructure, système de transport. S'ajoutent bien entendu, et ce fait partie du système de transport, les matériels, à hauteur du débit qui a été chiffré à 85 secondes de cadencement à l'heure de pointe, en tous cas pour le tronçon qui traverse Paris de part en part. S'ajoutent à cela les emprises foncières bien entendu pour permettre le traçage du réseau. Tout cela aboutit, à l'instant où le projet a été remis entre les mains de la Commission du Débat Public, à 22,7 milliards. Cela incorpore là-dedans 40 gares avec les équipements suivants : les quais, les couloirs de circulation, et bien entendu les sorties de ces gares sur le modèle des stations parisiennes. Certaines de ces gares iront bien au-delà du point de vue des équipements, et feront l'objet bien entendu de projets spécifiques, notamment de projets de financement. Pour financer ce réseau de métro du Grand Paris, une dotation initiale de l'État qui sera discutée dans quelques jours - d'ailleurs ce matin, un grand journal du matin en donnait tout à fait l'explication - au cours de l'examen par le parlement du projet de loi de finances. Et puis un certain nombre de ressources pérennes qui permettront d'amortir une dette, car bien entendu, il faudra un emprunt pour boucler l'opération. Et j'allais dire que la plupart d'ailleurs des grands projets d'infrastructure de transport sont dans ce cas. Le TGV aujourd'hui est réalisé à partir d'une série d'emprunts. Et cela va même parfois un peu plus loin.

Le point important n'est donc pas de savoir si on emprunte, le point important est de savoir comment nous remboursons l'emprunt dans la durée que l'on veut utiliser. Des recettes qui sont d'abord d'ordre fiscal, puisque de la richesse se crée. Il est donc assez légitime de prélever une partie de la richesse ainsi créée en permettant un abondement par des recettes fiscales du projet de métro, au-delà de l'exploitation et de la mise en service du réseau de métro, c'est-à-dire à partir de 2018, par tronçons successifs, des recettes qui tiennent à l'exploitation des surfaces créées, notamment les gares dont je parlais tout à l'heure. Bien entendu, une redevance d'utilisation pour l'exploitant qui aura été choisi pour opérer ce réseau sur ces différents tronçons. Au-delà encore, un aspect qui a été beaucoup mis en évidence dans la dernière période, qui est la manière dont une partie de la plus-value qui serait observée dans les transactions foncières et immobilières autour des gares, pourra être récupérée au bénéfice du projet de métro. Mais ça, c'est la dernière ressource et celle qui est à plus long terme, et certainement pas celle sur laquelle nous pouvons compter utilement dans toute la période de construction et d'ouverture à l'exploitation du réseau de métro.

Il y a donc un contingentement parfait entre les ressources qui aujourd'hui sont celles du STIF et de la région, et puis celles qui sont dédiées à la création de ce réseau de métro du



Grand Paris. Il n'y a aucun risque. La loi est ainsi élaborée, et elle s'applique à tout le monde. Il n'y a aucun risque qu'il puisse y avoir ponction ou transfert d'un domaine à un autre.

**Paul CARRIOT** : merci. Il y a trois points techniques sur lesquels vous voulez intervenir Madame ?

**Isabelle RIVIERE** : sur la rocade, puisque effectivement Monsieur KALTENBACH parlait de la rocade. Nous sommes là ce soir pour vous parler du métro du Grand Paris, mais par contre, nous pouvons faire quelques comparaisons avec le projet Arc Express, puisque cela nous est demandé ce soir. Si nous regardons aujourd'hui le réseau du Grand Paris, c'est 155 kilomètres. Quand nous parlons de coût aussi, le projet d'Arc Express, c'est une cinquantaine de kilomètres. Nous ne sommes pas du tout dans les mêmes équations. Aujourd'hui, le projet d'Arc Express, ce sont deux arcs, et ça n'est pas un réseau bouclé. Cela le sera peut-être demain. En l'occurrence aujourd'hui, quand vous regardez, ce n'est pas une rocade complète. Nous, c'est une rocade complète que l'on vous propose. Quand nous parlons aussi en fait de ces deux projets, pour nous, le coût du matériel est inclus. D'ailleurs, nous parlons de projet pharaonique, mais le coût du matériel est inclus, ce qui n'est pas le cas pour Arc Express. Ensuite quand nous regardons en fait les quais, ce sont des quais de 120 mètres de long, et des quais de 55 mètres pour Arc Express. Après, il faut aussi comparer ce qui est comparable. Par ailleurs, quand on nous parle d'interstations qui sont plus longues côté Grand Paris, vous le voyez bien ce soir ici, puisque entre les stations d'Arcueil-Cachan et la station de Bagneux, il y a 800 mètres. Les interstations peuvent être courtes. C'est-à-dire qu'en fait, nous faisons en fonction de la densité, et en fonction des besoins aussi des populations. Nous desservons aussi des quartiers d'habitat social. Ce n'est pas uniquement une desserte pour hommes d'affaires qui vont vers des aéroports. Nous avons un projet qui est ambitieux, effectivement, qui est relié aux aéroports, ce qui n'est pas le cas non plus en fait du projet Arc Express. Voilà quelques exemples en fait de comparaison sur ces deux projets qui effectivement n'ont pas le même coût, mais n'ont pas non plus les mêmes ambitions. Je vais peut-être passer la parole à mon collègue pour ce qui concerne les interconnexions.

**Jack ROYER, Société du Grand Paris** : une question a été abordée également sur le non-arrêt en gare de Clamart. Là aussi, le choix a été fait d'offrir un métro de qualité avec une vitesse commerciale élevée. L'interstation, l'interdistance entre deux gares sera en moyenne à peu près de deux kilomètres. Sur le tronçon Sud, nous descendons en dessous des 1,5 kilomètre pour certaines stations, l'interstation moyenne étant de 1,7 exactement. Et pourquoi nous avons fait le choix de passer de Châtillon Montrouge directement à Issy-les-Moulineaux sans s'arrêter à la gare de Clamart ? Précisément, c'est parce qu'il nous a semblé qu'au regard des amplitudes et de la fréquence des trains de la ligne N du Transilien, qui est une desserte au quart d'heure en journée, cela n'était pas l'atout suffisant pour y implanter une gare. Ceci étant, là aussi, et nous avons ouvert le débat ce soir, il s'agit évidemment de discuter du tracé, et des opportunités de déplacer des gares, ou de les situer au cœur des territoires, et surtout au cœur des territoires en développement. Si on n'arrive à nous apporter la preuve que sur Clamart, sur le territoire de Clamart précisément, et au droit des abords de la gare

donnant sur ce secteur là, des projets de développement, bien entendu, nous étudierons la possibilité d'y implanter une gare. Voilà ce que je peux dire moi ce soir sur ce sujet précisément.

Mais dans tous les cas, nous rechercherons à maintenir une qualité de service et une vitesse commerciale assez élevée justement pour répondre au plus grand nombre des déplacements de banlieue à banlieue. Alors, la dernière question était aussi un éclaircissement sur le trafic envisagé de la ligne verte. La ligne verte a deux composantes. C'est une ligne de rocade qui relie le Nord du département au sud. Et c'est vrai qu'au-delà de La Défense, quand nous allons vers le Sud, en particulier au-delà de Versailles, nous avons des territoires en développement. Tout le monde sait comment se développe le plateau de Saclay. Mais nous avons identifié quand même une fréquentation, un trafic de l'ordre de 8 000 voyageurs en heure de pointe du matin, ce qui justifie pleinement à notre sens le traitement de ce secteur par un métro. Après, dans l'exploitation de la ligne verte bien entendu, en fonction des trafics sur certains versants de cette ligne, nous serons peut-être amenés à faire des missions intermédiaires pour desservir ce secteur-là. Mais toujours est-il qu'à la fois, nous avons une double ambition. C'est de desservir les cœurs de quartier des besoins des Franciliens, donc beaucoup de dessertes de proximité. C'est un peu un des atouts de la ligne rouge en proche couronne. Et en même temps, nous ne voulons pas obérer l'avenir. Comme nous envisageons de mettre en service ce métro dans moins de 13 ans, il faut à la fois penser aux générations futures. C'est la raison pour laquelle le plateau de Saclay est dans ce schéma.

**Paul CARRIOT** : merci Monsieur ROYER.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : je crois que les questions se bousculent un petit peu dans la salle de tous les côtés. Il faudrait que dans la mesure du possible, chacun soit un petit peu plus rapide dans ses questions et dans ses réponses, s'il vous plaît. Au fond, nous allons commencer au fond, au milieu mademoiselle, vous avez identifié quelqu'un. Nous allons commencer par cette question. Ensuite, je prendrai l'autre question qui est sur la gauche. Et j'ai au moins trois questions devant qui sont déjà identifiées. Merci à tous de décliner vos noms et qualité, s'il vous plaît. Merci.

**Jérôme WIRTH, cadre à EDF - Recherche et développement** : vous avez cité EDF tout à l'heure. Sur la base de mon expérience personnelle, je voudrais aussi apporter des compléments, parce que je pense qu'il y a quelques inexactitudes qui ont été énoncées tout à l'heure. C'est-à-dire que l'on est sur un projet qui est global, et pas seulement un projet de transport. Typiquement le pôle de Saclay va regrouper dans le futur, à la fois la R&D d'EDF qui va quitter Clamart, l'ENS Cachan qui va quitter Cachan, l'école centrale de Paris qui va quitter Châtenay-Malabry. L'ENSAE, qui va quitter Malakoff. La faculté d'Orsay, qui va se déplacer, alors qu'elle est déjà quasiment sur le site, et qui va quitter Orsay. Telecom Paris qui va quitter Paris. C'est à la fois un réseau de transport, mais c'est aussi un déplacement massif de population et de salariés. Pour moi, je suis très content de voir qu'il va y avoir une interconnexion à Bagneux. Mais de toute façon, je serais obligé de déménager pour suivre le

déménagement à Saclay s'il se fait. Effectivement, un coût de 400 millions d'euros pour EDF, que l'on peut rajouter au coût global du système de transport. Je voulais remettre ces éléments un petit peu dans le contexte global. C'est-à-dire que non seulement effectivement sur la fréquentation de certaines lignes, j'ai des doutes. Mais sur l'aspect développement durable qui consiste à enlever des pôles d'emploi là où ils sont et à les mettre à un autre endroit, nous allons désertifier certaines zones au Sud de Paris en emplois à haute valeur ajoutée pour les mettre sur un plateau à Saclay, là où il y avait des terres agricoles. Voilà.

*Applaudissement*

**Paul CARRIOT** : sans anticiper sur le débat qui aura lieu le 4 janvier à Saclay, je pense qu'il y a évidemment matière à répondre du côté du maître d'ouvrage. Madame RIVIERE ?

**Isabelle RIVIERE** : oui, pour ce monsieur d'EDF, le transport, c'est ce qui permet aussi aux entreprises de faire leurs choix d'implantation. Quand nous parlons justement d'EDF, qui est situé sur le plateau de Fontenay-aux-Roses, il y a quelques années, ils ont eu un souci de transport parce qu'entre le RER B et le plateau du Panorama, il y avait un problème. En fait qu'est ce que l'on a fait ? Nous avons travaillé avec eux du transport, et nous avons créé une ligne qui s'appelle le 394, qui est une des lignes en rocade qui va d'Issy-Val-de-Seine à Bourgl-la-Reine, avec un partenariat des élus, et notamment de Sud de Seine, qui a été complet. Grâce à ça, il y a eu création d'une ligne de transport. Nous voyons bien que le transport, cela permet aux entreprises de faire un choix d'implantation, et de venir s'implanter sur un territoire. Cela permet aussi d'améliorer le quotidien des salariés. Effectivement, aujourd'hui, un certain nombre d'entreprises vont s'en aller vers Saclay. D'autres viendront, parce que justement, il y aura du transport, puisque certaines s'ont vont. Si nous prenons La Défense, c'est à peu près la même problématique. Il y a beaucoup d'entreprises qui s'en vont parce qu'elles vont sur des territoires où il va y avoir du transport. ATOS part de La Défense et arrive au pont de Bezons parce qu'il va y avoir le prolongement du T2. Nous voyons bien qu'il y a un lien, et que les entreprises, elles ne s'implantent pas n'importe où. Elles regardent quels sont les secteurs qui vont être desservis et le mieux possible, et elles viennent. Il y a une rotation entre les entreprises aussi qui sont sur Paris, et qui vont venir en première couronne. Je ne suis pas vraiment inquiète pour les entreprises qui vont arriver sur vos communes sur Sud de Seine, parce qu'effectivement, elles auront la ligne rouge qui viendra les desservir, et qui sera un atout considérable pour ce territoire, avec le prolongement de la ligne 4, et le T6. Vous aurez quand même un certain nombre d'atouts qui permettront effectivement de conserver les entreprises, et j'espère surtout d'en faire venir de nouvelles. Voilà sur cette première partie.

**Marc VERON** : sur Saclay : d'abord la ligne verte, si nous pouvons la remettre sur l'écran, ce n'est pas uniquement Saclay. Autrement dit, quand on regarde la desserte depuis Rueil jusqu'à Orly, nous sommes bien obligés de considérer qu'il y a un avant Saclay, et qu'il y a un après Saclay. L'avant Saclay, c'est... Si nous pouvions la remettre, ce serait vraiment utile. L'avant Saclay, c'est Versailles. C'est quand même une ville de 100 000 habitants, qui a des projets de développement importants. Une réunion publique qui a permis d'ailleurs de faire

la lumière, en tout cas par les élus, sur leurs intentions en matière de développement économique. Il y a au-delà la ville nouvelle de Saint-Quentin en Yvelines, avec notamment l'espace industriel de Billancourt, le technocentre Renault en particulier, la zone industrielle du Buc. Dans quelques jours, il y aura un débat à Saint-Quentin-en-Yvelines. Je ne doute pas que – ils le feront valoir d'une manière assez forte - leur intention est de disposer d'une desserte sur la partie qui est encore aujourd'hui exprimée sous la forme d'une question par cette espèce de patatoïde verte. Un après Saclay, c'est Massy. C'est Palaiseau, c'est évidemment tout le secteur d'Orly dont nous savons très bien que depuis 15 ans, il est désespérément des friches autour d'Orly qui ne trouvent absolument pas preneur, tout simplement parce qu'il n'y a aucun moyen de desserte lourde. Ce n'est pas simplement résumer la question à Saclay. Et il faut dire que si Saclay n'était pas desservie, si ce tronçon n'était pas fait, en réalité le terminus ne serait pas à Versailles. Le terminus serait à Rueil. Il n'y a aucune raison en effet d'imaginer que l'on puisse faire un terminus à Versailles. Cela n'aurait aucun sens.

Maintenant Saclay : vous dites que nous déménageons toute une série d'établissements, dont un certain nombre sont dans les dépendances de l'État. C'est tout à fait vrai. Maintenant, quel est le sens de tout cela ? S'il s'agit simplement de déplacer des établissements, je vous accorde volontiers que l'on n'aura pas fait un geste fracassant. Certains établissements parisiens cherchent de la surface qu'ils ne trouvent pas aujourd'hui dans Paris intra-muros, ce qui peut quand même expliquer un certain nombre de leurs décisions. La véritable réussite sur laquelle sera jugée l'opération, c'est la capacité d'un certain nombre d'investissements privés d'entreprises, d'entreprises de ces domaines technologiques qui sont aujourd'hui constituées à Saclay, et qui le seront encore plus demain, notamment dans toute la partie biotechnologie, par des investissements sous la forme d'entreprises, grandes, plus ou moins, de start-up, de création d'entreprises nouvelles. Si en effet ce volet-là n'existe pas, l'opération aura échoué.

Qu'est-ce qui fait qu'aujourd'hui, nous pouvons dire en tout cas que si nous restons à structure de transport constante, il ne se passera rien ? Mais c'est l'observation de ce qui s'est passé depuis 25 ans. Je peux en parler d'une façon tout à fait personnelle, puisqu'il se trouve qu'il y a 25 ans, j'étais en charge d'un organisme de recherche sur le plateau de Saclay. Il y avait déjà à cette époque une ligne départementale en tout et pour tout pour traverser d'Est en Ouest. Il y avait déjà des phénomènes d'engorgement quand nous sortions de la 118 à centre universitaire, quand on était aux pistes de Saclay. Depuis 25 ans, rien ne s'est fait. Évidemment, les engorgements ont plutôt grossi. Et s'est-il produit des investissements privés qui sont venus en concours de ces établissements publics depuis 25 ans ? Sauf Danone, je vous l'accorde, collé à polytechnique, qui a mis un centre de recherche. Autrement, rien. Désespérément rien. Si aujourd'hui nous pouvons constater un triste record de la part de Saclay, c'est l'extrême pauvreté de la création d'entreprises autour de cet ensemble formidable de technologies, de recherche et de développement. Effectivement, les bonnes années, cela se compte sur les deux doigts d'une main, et les mauvaises, sur les doigts d'une seule main. C'est sans exemple au niveau international. Le

pari est là en ce moment. Le pari est de se dire qu'avec des infrastructures à la mesure des ambitions qui sont celles du pays pour Saclay, nous pouvons en effet escompter des investissements privés, dans la dépendance directe de ces grands ensembles technologiques d'État. Si cela n'est pas au rendez-vous, nous aurons en effet échoué.

**Paul CARRIOT** : merci. Monsieur VERON, y a-t-il d'autres questions ?

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : nous passons à une autre question qui est au fond de la salle, à gauche s'il vous plaît. Monsieur, vous avez la parole.

**Pascal NONAT, Président du COMB - Habitant de Bagneux** : je suis aussi responsable d'association à Bagneux, enfin pour tout dire du Club olympique multisport de Bagneux, qui compte 4 000 adhérents. On nous a présenté un projet. Il y a en a un deuxième qui nous sera sans doute présenté ultérieurement dans un autre moment. Ce sont des projets en apparence très séduisants, qui nous promettent la révolution en matière de transport à moyen-long terme. Sauf que je suis aussi usager des transports quotidiennement, pour aller au travail tout simplement, avec la ligne B du RER. Et ce que je constate, et pas seulement la ligne B d'ailleurs, c'est une très forte dégradation des conditions et du service publique des transports ces dernières années. On peut nous présenter sans doute des projets magnifiques, mais il y a quand même un petit doute eu égard au manque, criant de moyen sur le développement des transports sur le projet *in fine*, et son efficacité. C'est la première chose que je voulais dire.

La seconde, c'est une question. A Bagneux, nous sommes dans une ville populaire avec des gens qui ont un pouvoir d'achat relativement modeste par rapport à la moyenne dans la région. Et moi, il y a une question qui me tient à cœur, c'est les conditions économiques d'accès au transport. Et de ce point de vue là, quelle est votre position - je sais que ce n'est pas de votre compétence, mais de celle du STIF - sur la question qui est posée d'avoir une tarification unique pour pouvoir se déplacer en Île-de-France, et pour éviter la double peine qui frappe beaucoup de Franciliens.

Dernière question : j'ai bien vu le débat qui s'amorçait sur la question des activités économiques. C'est bien les liaisons avec les aéroports. Cela concerne essentiellement une population de cadres supérieurs. Ce n'est pas trop l'enjeu ici, même si nous avons aussi des cadres qui habitent Bagneux. Par contre, la question qui est posée, c'est comment nous avons un contenu, un maillage du tissu urbain qui associe logements, logements sociaux accessibles, logements pour tous, et puis activité économique, entreprises ? Le constat que l'on peut faire sur Bagneux, c'est que de nombreuses, dont des entreprises publiques et d'État, quittent la ville et vont ailleurs. Je veux bien que l'on invoque les questions de surfaces disponibles. Il y a d'ailleurs des mètres carrés de bureaux qui se sont construits sur Bagneux, et pas loin de chez moi en particulier. Ils sont désespérément vides. Moi, je pense quand même qu'il y a un enjeu majeur. C'est celui d'avoir des activités économiques qui restent et qui se développent sur la ville. C'est cela qui donnera sans doute du sens au projet de transport urbain.

*Applaudissement*

**Paul CARRIOT** : merci Monsieur. Sachez que de toute façon, sur l'aspect amélioration des transports existants, c'est une question qui est très souvent évoquée, tant dans les questions que nous recevons que dans les questions qui sont posées à l'occasion de ces réunions. Néanmoins, le problème de la tarification est posé et je pense, pardon... Bien. Nous aurons l'occasion d'en reparler tout à l'heure. Sur cette question de la tarification, et cette évocation de la double peine dont monsieur venait de parler, que pouvez-vous nous dire Monsieur le maître d'ouvrage ?

**Marc VERON** : d'abord, comme vous l'avez vous-même dit, le moment venu, la question de la tarification sera effectivement du ressort du STIF, puisque le réseau clé en main sera transféré au Syndicat des Transports d'Île-de-France. En revanche, ce que je peux vous dire, c'est qu'à aucun moment il n'a été envisagé qu'il y a un mode de tarification spécial sur ce réseau. C'est-à-dire que n'importe quel voyageur pourra prendre le métro à n'importe quelle station pour se rendre à n'importe quelle station au prix qui sera celui à ce moment-là décidé par le STIF. Il n'y a aucune tarification particulière pour ce réseau. Sur les activités économiques, cela doit être le seizième débat que nous avons. Je ne suis donc pas surpris de l'argument que vous avez fait valoir, qui consiste à dire : c'est un métro qui dessert les aéroports. Donc s'il dessert les aéroports, c'est qu'il est un métro au service des cadres, des cols blancs. Je ferais quand même observer que la première utilisation du métro à Orly ou à Roissy, c'est d'abord au bénéfice des salariés qui travaillent sur ces plateformes. Je rappelle quand même que Roissy est le principal bassin d'emploi de la région parisienne, avec 130 000 salariés. Je peux vous dire que quand vous parlez des conditions d'accès Roissy, de populations qui sont à Sarcelle, à Villier-Le-Bel, à Gonesse, ou de l'autre côté à Clichy, à MontFermeil, etc., cela ne tombe pas dans l'oreille de sourds. Parce qu'aujourd'hui, quand nous habitons ces communes, si l'on a n'a pas de voitures, et malheureusement c'est très souvent le cas, on a aucune chance de postuler à un emploi sur la plateforme de Roissy. Je pourrais vous faire un descriptif identique s'agissant d'Orly. Donc bien sûr que les voyageurs de l'aérien prendront le métro en question. Mais la première utilité statistique, c'est évidemment les salariés qui travaillent sur ces plateformes.

Maintenant, vous revenez un peu sur la première question, c'est-à-dire sur les difficultés actuelles. Mais les difficultés actuelles, elles naissent de quoi ? D'un sous investissement dans la période précédente. Ce n'est pas tout un coup d'un miracle qui fait que l'on tombe malheureusement dans ces difficultés. Elles naissent d'un sous-investissement de la période précédente. La question est de savoir si nous allons continuer *ad vitam æternam* à traîner ces sous-investissements, ou si nous allons, une bonne fois pour toutes, mettre un terme à ce sous-investissement. C'est-à-dire traiter les retards que nous constatons tous, et en même temps préparer l'avenir. Car si nous ne traitons que ces retards, d'autres retards vont se constituer, et nous aurons en permanence cette course derrière les retards sans fin, sans fin et sans perspective. C'est comme cela qu'il faut comprendre à la fois l'effort financier totalement nécessaire pour traiter les problèmes actuels, et en même temps l'effort financier totalement nécessaire pour préparer l'avenir.

**Isabelle RIVIÈRE** : un complément : justement en regardant de près la population Balnéolaise, il se trouve qu'il y a beaucoup de Balnéolais qui vont travailler sur Roissy. Ils ne vont pas prendre l'avion forcément tous les jours sur Roissy, mais ils vont y travailler. Notre desserte, elle a vraiment pris cela en compte. Quant aux logements et quant à l'habitat, notamment sur la ZAC Victor Hugo, il y a 850 logements qui sont prévus. Nous voyons bien qu'en fait, nous n'avons pas posé comme cela par hasard des points, des gares sur un schéma. Nous avons regardé quels étaient les quartiers en développement. Quels étaient les quartiers en habitat ? Quels étaient les quartiers en difficulté ? Quand nous regardons sur le 93 ou même sur le 94, quand nous regardons les communes desservies par la ligne rouge qui reprend le tracé d'Orbival, nous voyons bien que l'on a travaillé sur des populations qui n'ont pas forcément de véhicule, et qui ont vraiment besoin des transports en commun pour justement trouver de l'emploi, et pas uniquement pour aller d'un aéroport à une autre.

Quant à l'activité économique, je reviens dessus. Pour qu'une entreprise s'implante, il faut qu'elle ait du transport. Si nous revenons sur la ville de Bagneux, l'arrivée de la DGA, elle s'est faite, mais elle a été accompagnée par encore une fois la création d'une ligne de bus. C'est-à-dire qu'ils trouvaient que le système existant n'était pas suffisant. En fait, il y a eu une ligne de bus qui s'appelle le 391 qui, encore une fois, est payée par la Comité d'Agglomération Sud de Seine, par l'entreprise DGA et par le STIF. C'est une ligne que l'on appelle à financement tiers. Et cette ligne, elle a desservi en deux points en fait la DGA. Effectivement, la DGA revient sur Balard pour des raisons qui la concernent, pour des raisons de regroupement. Mais en attendant, si elles n'avaient pas eu de transport, elles ne seraient pas forcément venues ici. Nous voyons bien qu'il y a une corrélation entre l'implantation, le choix d'implantation des entreprises, et le transport. En amenant le transport, nous permettons à des entreprises de faire le choix de venir chez vous, plutôt que d'aller dans d'autres communes. C'est l'intérêt de notre réseau. Il ne répond pas à tout, mais en tout cas, il permet de donner aux entreprises le choix ou de venir s'implanter ou de rester.

**Paul CARRIOT** : merci. Je vois que les doigts se lèvent.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : il y a trois questions qui ont été identifiées au premier rang depuis un petit moment. Monsieur, si une hôtesse voulait bien s'il vous plaît apporter le micro. La personne qui se lève. Ensuite, j'ai repéré d'autres questions à droite et à gauche. Les trois du premier rang vont peut-être évoquées en premier. Je vous en prie Monsieur.

**Roberto ROMERO, Conseiller régional d'Île-de-France** : je voudrais quand même rapporter quelques éléments, un peu de précisions, sur ce qui a été dit. D'une part, nous sommes là dans le débat public. Et c'est une bonne que l'on puisse avoir exposé un certain nombre de points de vue qui peuvent être différents. Mais les deux projets dont nous parlons, c'est-à-dire Arc Express d'un côté, le Grand Paris ou le Grand 8 de l'autre, arrivent à un stade de discussion qui n'est pas tout à fait le même. Il y a déjà quatre ans de discussions autour d'Arc Express, avec une concertation large. Et vous l'avez dit, vous avez la gentillesse de le dire Madame RIVIERE, le projet Grand Paris est bouclé. Il est bouclé et tellement bouclé qu'en fait, il n'y a plus de débat. Et la différence avec Arc Express, c'est qu'effectivement, cela ne

semble pas tout à fait bouclé, parce qu'il y a un certain nombre d'endroits dans les deux arcs qui sont proposés pour le moment, où il y a encore un débat sur ce qui va être proposé.

Petite précision, nous parlons de 7 milliards pour la boucle entière une fois que ce sera terminé. Il n'y aura de sommes supplémentaires. Nous sommes dans 25 milliards pour le projet Grand Paris. C'est un projet qui nous empêchera quoiqu'il arrive de financer la réalité du quotidien des gens aujourd'hui en Île-de-France, parce que je trouve votre film très bien. Il est parfait. La seule chose qui manquait, ce sont des gens. C'est-à-dire que j'ai vu les zones de développement économique. J'ai vu... C'est un peu daté comme cette vision de concurrence avec le monde, ou c'est essentiellement le premier monde. C'est-à-dire que l'on est en lien avec Londres, New York. Vous avez oublié Shanghai. Ce n'est pas très habile à mon avis. Il y a quand même un certain nombre d'autres endroits où nous pouvons discuter, mais c'est cette vision concurrentielle qui est permanente. Le monsieur d'EDF a dit tout à l'heure quelque chose d'extrêmement intéressant. Nous nous intéressons aux zones de développement économique. Vous avez cité tout à l'heure la vallée scientifique de la Bièvre, et vous aviez raison, sauf que l'on voit bien qu'il y a une concentration qui se fait, et que cette boucle. La boucle sur Saclay, elle reprend 40 à 50 % du budget. Sur les 25 milliards, il y a presque plus de 10 milliards qui vont sur cette boucle, qui est sur une zone assez désertique par rapport au reste de l'Île-de-France. Progressivement également, nous allons voir une concurrence de cette vallée scientifique de la Bièvre avec Saclay. Et progressivement, nous allons voir comme vous l'avez dit tout à l'heure qu'il y a un certain nombre d'entreprises qui vont se déplacer. Et au bout du bout, dans cette affaire, Monsieur VERON, il y a des gens qui vont travailler effectivement à Roissy. Mais c'est aussi une vision de la société et de l'organisation de notre territoire. Il faut le dire si votre objectif est que les gens habitent à 30 kilomètres de l'endroit où ils travaillent. La proposition qui est faite par Arc Express, c'est justement de mailler les endroits là où les gens ont des besoins, et qu'ils puissent à un moment donné, habiter près du lieu où ils travaillent, parce que c'est notre vision de la société

**Isabelle RIVIERE** : je vais juste répondre, puisque Monsieur ROMERO m'a interpellé. Je comprends qu'il défende le projet Arc Express, puisque effectivement il travaille... Il est du régional. Je pense qu'en même temps, il y aura un débat le 9 décembre ici sur Arc Express. Je pense que cela permettra effectivement à vous tous de faire la différence entre les deux projets. Quand nous parlons de réseau bouclé, vous l'avez vu, je pense que l'on peut remettre la carte. Effectivement, il est bouclé, et les gares sont posées. Cela ne veut pas dire qu'elles sont figées. Si nous sommes là avec vous ce soir, c'est justement pour en discuter. C'est-à-dire qu'il y a un certain nombre de gares qui vont déjà bouger. Notamment sur des territoires où nous avons été, on nous a demandé de faire des ajustements parce qu'il y avait des quartiers qui correspondent mieux, parce que le souhait des élus et de la population était ailleurs. A la différence d'Arc Express... Quand vous dites deux arcs et que le reste est à discuter, ce n'est même pas cela. Sur les deux arcs qu'ils ont proposés, par moment, nous avons l'impression que c'est un plat de spaghetti. C'est-à-dire que l'on ne sait pas trop... Vous le verrez d'ailleurs dans le film. Je vous invite tous à venir le 9 décembre.



Vous verrez dans le film que c'est un entrelacs, et que l'on ne sait pas trop en fait où les gares vont venir s'implanter. Ce qui est important pour les habitants, pour vous qui allez décider, parce que c'est vous qui allez choisir le tracé, c'est de savoir où l'on se propose de les implanter. Ce n'est pas vous faire 10 propositions pour qu'au bout, il n'y en ait qu'une qui soit retenue. Nous vous en proposons une effectivement, c'est la gare de Bagneux ce soir, et c'est à vous de discuter avec nous pour savoir si l'implantation qui vous est proposée est intéressante ou pas. C'est une des différences notamment entre le bouclage qui pour vous ne l'est pas. Pour nous, on vous propose au contraire un réseau qui l'est, avec des gares effectivement qui ont le mérite d'exister, et pas des gares virtuelles, comme proposé dans le projet Arc Express.

Encore une fois, c'est à vous de vous décider entre ces deux projets, et vous aurez l'opportunité sur votre territoire d'avoir deux débats. Vous pourrez regarder un petit peu les tracés.

**Paul CARRIOT** : merci. Écoutez, je pense qu'il y a d'autres questions.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : au premier rang, Monsieur a sollicité la parole. Si chacun pouvait respecter le temps de trois minutes maximum d'intervention.

**Pascal BUCHET, Maire de Fontenay-aux-Roses et Président de Sud de Seine** : Je voudrais simplement dire que la démarche m'interpelle, parce que l'on commence par une loi qui impose un tracé, et après, nous débattons. Le deuxième point qu'a soulevé Philippe KALTENBACH, et sur lequel Monsieur VERON a répondu en partie, c'est la question des financements. Parce qu'en tant qu'élu, je peux vous assurer que quand nous finançons à 23 milliards d'euros de si nombreux projets, nous voyons bien les conséquences que cela peut avoir sur les fonctionnements des métros et des systèmes de transport en commun actuels. Et vous avez cité qu'il fallait que Sud de Seine finance le bus 391 pour desservir, comme vous l'avez rappelé, la DGA.

Moi, la réponse de Monsieur VERON m'interpelle. Pourquoi ? Parce qu'il est dit... Et je suis très clairement pour une gare, une station à Bagneux. Que les choses soient claires. Que je sois clair. Mais c'est ce que propose aussi Arc Express. Ce que je veux, c'est que ce soit un vrai métro en rocade, un métro comme à Paris, et qu'il puisse desservir la banlieue comme cela peut desservir les différents territoires parisiens. Mais ce que vous avez dit Monsieur VERON, c'est ça la clé du financement. La clé du financement, c'est un système de métro qui spéculer sur l'aménagement autour des gares. Puisque le financement va pouvoir être bouclé lorsque l'on aura pu pouvoir vendre cher les surfaces autour de gares. Moi, je ne veux pas de cela. Parce qu'un plan de financement qui repose sur la spéculation autour des gares, nous savons très bien que c'est un changement de population à terme. Et je crois qu'il faut impérativement que l'on ait un vrai métro comme à Paris, et qu'autour des gares, il puisse y avoir le maintien de l'habitat existant et des populations existantes.

Et puis surtout, quand on finance cela, nous ne finançons pas d'autres projets. Et je pense que quand nous sommes... Pour rejoindre Roissy, il y a actuellement un système de

transport en commun qui s'appelle le RER B. Nous sommes tous concernés dans le sud des Hauts-de-Seine. Il faut améliorer, faire mieux fonctionner ce RER B. Cela nécessite des investissements qui ne pourront pas avoir lieu si nous dépensons les 23 milliards que vous avez cités. Je pense notamment à ce projet.

Oui à un métro en rocade, oui au transport banlieue-banlieue, oui à une station à Bagneux. Mais je crois qu'il faut aussi mieux prendre en compte l'existant. Et quand nous regardons votre carte, vous voyez bien que la zone dense proche de Paris est bien desservie avec ce métro en rocade. Et Arc Express, ce sera un vrai métro en rocade. Vous voyez bien qu'il y a tout un espace. Et nous voyons Saclay, qui voudrait attirer tout le monde. Nous avons l'impression qu'il y a Saclay, puis le reste du monde. Je ne suis pas d'accord avec cette conception. Je pense qu'il y a un continuum à trouver, et je pense qu'il faut passer en revue les réseaux existants, ou les réseaux qui sont en train d'être construits, comme le T6.

Pourquoi ne pas desservir Saclay ? Bien évidemment, il vaut mieux desservir Orly, d'où la nécessité d'avoir une ligne qui va jusqu'à Orly. Mais qu'est-ce que c'est que cette aberration de cette grande boucle en métro qui va d'Orly à Saclay, Versailles, La Défense ? Vous avez vu la surface quand nous savons le coût de 100 mètres de métro ? L'importance de ce projet comme l'a rappelé tout à l'heure Roberto ROMERO.

**Paul CARRIOT** : monsieur s'il vous plaît, pouvez-vous, si vous avez une question à poser.

**Pascal BUCHET** : c'est ma conclusion. C'est ce que je vais déposer ce soir au débat public. C'est que plutôt que de faire cette grande boucle qui va engloutir des millions et des millions d'euros, je propose simplement que l'on parte du T6, le tramway Châtillon-Vélizy-Viroflay, qui est en train de se faire, et de le prolonger vers Saclay. Cela desservira Saclay. D'une certaine manière, cette grande boucle est une boucle qui contourne complètement le Sud des Hauts-de-Seine. Et moi aussi, je me bats pour que le sud des Hauts-de-Seine se développe.

*Applaudissements*

**Paul CARRIOT** : merci.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : merci Monsieur. Le reste de la salle n'est pas du tout oublié, mais je vais donner la parole, parce qu'elle me l'a demandé.

**Marc VERON** : j'aimerais quand même répondre. D'abord pour vous dire que la loi, comme toute loi d'ailleurs, ne contient aucun tracé. Ce n'est pas du domaine de la loi. Je rappelle ce que la loi dit concernant le débat public et les suites du débat public. La loi dit expressément qu'un débat public de quatre mois doit avoir lieu. Il a commencé le 30 septembre. Il se terminera fin janvier. Ensuite, la Commission du Débat dispose d'un délai de deux mois pour remettre la synthèse de l'ensemble de ce qu'elle aura entendu, les avis qui se sont exprimés, sous différentes formes d'ailleurs. La salle ici, mais cela peut être des cahiers d'acteur. Mais cela peut être aussi les avis des collectivités locales par écrit. Deux mois. Nous sommes fin mars. Ensuite, le maître d'ouvrage, la Société du Grand Paris, dispose de deux mois pour

prendre sa décision. Ce que la loi dit, c'est que le maître d'ouvrage, la Société du Grand Paris, devra justifier ses choix au regard de la synthèse qui lui aura été remise par la Commission du Débat Public. Cela n'existe pas dans la procédure normée des débats publics autres que celle qui est prévue dans la loi. Et enfin, un décret sera pris en Conseil d'État, qui fixera le tracé définitif et les gares. Nous en sommes à la 16<sup>e</sup> réunion de débat public. Je faisais la comptabilisation ce matin des demandes d'amendement de modification qui ont été présentées pendant les 15 réunions précédentes. Cela va de certaines options que nous avons présentées, qui ne sont pas souhaitées et qui seront abandonnées. Cela va à un certain nombre de gares placées dans certaines communes, à des endroits, que les maires souhaitaient voir déplacer dans leurs communes. Il y en a pas très loin d'ici. Cela va à des positions de gares nouvelles expressément souhaitées. Je prends par exemple la gare du Triangle de Gonesse. Je faisais la comptabilisation d'ailleurs de proposition de gares ce matin. Je crains que la quantité n'augmente au fur et à mesure des débats publics. Bref, tout cela va se trouver dans la synthèse. Et donc la proposition dans laquelle nous entrons dans le débat public, comme il est d'ailleurs de droit européen, c'est une proposition. Personne ne peut croire que ces tracés se retrouveront intégralement dans la décision du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris, et dans le décret qui sera pris en Conseil d'État. La loi ne spécifie donc rien en matière de débat. Et malheureusement, votre jeu de mots bouclé fait qu'il est probablement bouclé, mais pas dans ce sens-là.

Deuxièmement, le financement autour des gares. Vous dites que sur le financement autour des gares, nous aurons de la densification, sous la forme de constructions, de maximisation du béton autour des gares. C'est le sens du propos que vous avez tenu. Mais je suis au regret de vous dire qu'il y a une disposition de la loi qui va pouvoir jouer pleinement, si la commune de Bagneux le souhaite bien entendu, et éventuellement les communes adjacentes, dans un principe de continuité territoriale. C'est ce que l'on appelle le contrat de développement territorial, qui est une novation de la loi où nous trouvons à la fois les questions d'aménagement, les questions d'urbanisme, les questions de logement, les questions de transport en surface, les questions de mixité sociale. Et le principe de ce contrat de développement territorial, c'est la libre volonté des parties. C'est-à-dire que nous avons d'un côté l'État, et de l'autre les communes. Mais rien n'oblige les communes d'abord à entrer dans ce processus, et à signer lesdits contrats. C'est bien entendu la délibération des Conseils municipaux qui permettra aux Maires de signer ou de ne pas signer. Dès lors que les questions d'urbanisme et de logement sont parties intégrantes de ce projet de contrat, je ne vois pas en quoi l'État pourrait disposer d'un moyen de contraindre les communes à faire ce qu'elles n'ont pas envie de faire. Je ne comprends pas là encore cette remarque.

**Paul CARRIOT** : merci Monsieur VERON. Je vous demanderais d'être bref autant dans vos questions que dans vos réponses, pour que tout le monde puisse s'exprimer. Je vois que les bras se lèvent. Marie-Bénédicte a dû repérer beaucoup de doigts.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : oui, j'identifie beaucoup de questions dans la salle. Il y a des questions écrites qui ne peuvent pas tout de suite être évoquées, mais sachez que l'on respectera l'équivalence effectivement des interventions de chacun. Mais tout d'abord, je

vais donner la parole, parce qu'elle me l'a demandée dès le début, à Madame la Députée-maire qui nous accueille ce soir à Bagneux. Madame, vous avez la parole.

*Applaudissements*

**Marie-Hélène AMIABLE, Député-maire de Bagneux** : écoutez, merci. Je vais être très courte. Ce que je souhaite ce soir, c'est que les habitants de Bagneux puissent s'exprimer dans ce débat. C'est pour cela que nous accueillons la Commission Nationale du Débat Public. C'est pour entendre l'avis des habitants de Bagneux. Je souhaite que l'on puisse leur donner la parole. Ils ne sont pas venus assister qu'à des interventions d'élus. Ils sont venus pour prendre la parole, pour donner leurs avis, et pour poser leurs questions. Et je souhaite qu'ils puissent l'avoir. C'est comme cela que nous concevons le débat ce soir. Je l'ai dit dans mon propos liminaire. Je souhaiterais vraiment que les habitants de notre ville maintenant puissent avoir la parole, et s'exprimer. Ce que je sais, juste quelques mots, c'est qu'il y a des graves difficultés de déplacement aujourd'hui. Elles ont été évoquées avec le RER B, avec des lignes de bus qui ont des fréquences insuffisantes. Ce que je sais aussi, c'est que les habitants de Bagneux attendent depuis des années la prolongation de la ligne 4 jusqu'à Henri Barbusse et que cette prolongation de la ligne 4 ne doit plus subir de nouveaux retards. Et ce que je sais aussi, c'est que les habitants de notre ville attendent aussi ce métro en rocade avec l'interconnexion avec la ligne 4, parce qu'ils veulent pouvoir aller travailler, se déplacer, pouvoir profiter de loisirs aussi en allant d'une banlieue à une autre.

Il y a un projet, qui est celui du Grand Paris. Il y a un autre projet dont nous débattons à Bagneux le 9 décembre, qui s'appelle Arc Express. J'espère que le bon sens se fera. N'importe comment, il n'y aura pas deux rocades, parce que les milliards ne se multiplient pas. J'espère que le bon sens fera que l'on puisse trouver une solution au profit des habitants bien sûr de Bagneux, puisque l'on est à Bagneux, mais de l'ensemble des habitants de l'Île-de-France, et que les conditions de transport soient améliorées demain. Et là, je peux vous dire qu'il y a urgence, parce que les habitants et les salariés en ont assez d'être transportés dans les conditions dans lesquelles ils le sont aujourd'hui.

**Paul CARRIOT** : merci. D'autres questions ?

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : nous rendons la parole à la salle. J'ai identifié dans cette partie s'il vous plaît, voilà, par là, un certain nombre de personnes qui ont levé la main depuis très longtemps.

**Bernard FONTAINE, Cadre territorial dans le Val de Marne** : Le film que vous avez présenté, c'est comme un conte de Noël. C'est merveilleux, mais le réveil est douloureux. Je ferai quelques remarques sur ce projet. Ce projet, je pense qu'il ne règle pas, ou qu'il ne règle qu'en partie le désenclavement des transports de banlieue à banlieue, car une grande partie du réseau actuel ne couvre pas les besoins de la population, notamment en proche couronne, et notamment le réseau de bus. Je vais faire des redites sur ce qui a été dit, mais malheureusement, quand nous passons après. Ce projet est excessivement coûteux. Nous avons dit 23 milliards. Et vous savez très bien que quand nous annonçons 23 milliards, 20 ans

après, nous rajoutons quelques milliards. Je pense que cette dépense est aujourd'hui inutile pour les salariés qui galèrent au quotidien, et qui souhaitent au contraire que cet argent serve plutôt à améliorer la qualité et la fréquence des transports en proche couronne. Certains RER passent tous les quarts d'heure, notamment par exemple la ligne C. Elle ne dessert que quelques villes. Son coût va entraîner l'augmentation à la fois des impôts locaux et des titres de transport pour les salariés. L'État ne participera pas ou peu au projet, notamment à environ 25 %. Et ce montant fera appel aux collectivités locales, donc à l'impôt, et aux porte-monnaie des usagers. Nous n'avons aucune garantie de la maîtrise publique de ce projet, donc de sa gestion publique, car la tendance actuelle de l'État, sur le financement des infrastructures de transport, c'est l'appel au financement privé, donc un coût élevé pour plus de rentabilité. Ce projet est censé relier les pôles économiques entre eux. Mais en fait, il va avoir comme conséquence de contribuer à la spéculation foncière, et pas seulement autour des gares comme Saclay, mais fera aussi des dégâts collatéraux, en favorisant certaines filières économiques, et incitera à des délocalisations d'entreprises de la petite couronne. Alors, je ne vais reciter ce qu'a dit la personne d'EDF, puisque j'avais aussi une liste assez longue.

Ce n'est pas non plus un projet urbain solidaire visant à réduire les déséquilibres sociaux et fiscaux des territoires. Cette spéculation foncière aura aussi comme conséquence la construction de logements de luxe au détriment des logements sociaux, ce qui va renforcer la ghettoïsation de certaines banlieues. Nous pouvons d'ailleurs nous étonner que ce soit la Société du Grand Paris qui va préempter les terrains, alors que la région s'est dotée d'un outil, l'EPIFF (Établissement Public d'Île-de-France Foncier), ce qui va renforcer cette tendance de gâchis des finances publiques. Ce projet aura également comme conséquence la spéculation sur les terrains agricoles à l'Ouest, en contradiction avec le SDRIF défavorable à l'étalement urbain. Enfin, je mettrais quelques réserves sur la prise en compte des observations des populations exprimées dans les débats publics, puisque la tendance aujourd'hui dans les sphères politiques, c'est de faire semblant d'écouter les usagers, alors que les décisions sont déjà prises par qui vous savez.

### *Applaudissements*

Il y a beaucoup d'enjeux pour les salariés dans ce projet, et dans celui d'Arc Express. Mais cette prétendue démocratie participative reste encore à démontrer.

**Paul CARRIOT** : vous avez terminé, Monsieur ? Bien, merci. Il y a peut-être une autre question sauf, j'ai bien compris aussi sur la formule, il y a une question concernant la maîtrise publique du financement du projet. Je pense que Monsieur VERON peut-être, peut donner un éclaircissement sur ce point.

**Marc VERON** : c'est clair que la loi n'ouvre en aucune façon la possibilité de faire des partenariats public-privé, si c'est cela que vous avez en tête, même si vous ne l'avez pas dit. Cette option n'est pas ouverte. Nous sommes bien dans le cadre de financements publics. Ensuite, je reviens autant de fois qu'il sera nécessaire, puisque l'observation continuera d'être faite un certain nombre de fois dans cette soirée. Je reviens sur la définition de

l'étanchéité. Vous n'avez pas la possibilité, d'après la loi, de ponctionner ce qui aujourd'hui est de la ressource spécifique de la région pour financer ce qui lui revient de compétence en matière de transport. Et donc les financements du projet dit grand métro du Grand Paris sont spécifiques à ce réseau de métro, exclusivement spécifiques à ce réseau de métro. Voilà. Je reviendrai encore une fois... Alors à chaque fois, on me dit : ce n'est pas vrai. Je suis désolé, c'est dans la loi. C'est dans la loi. Quant à la préemption, bien entendu que la société du Grand Paris devra acquérir des terrains, devra acquérir du tréfonds et des terrains en surface, pour mener à bien son projet de métro. Bien entendu. Mais en dehors de cela, je répète, ou bien nous sommes dans le cadre de contrat de développement territorial, et à ce moment-là, les communes sont directement cosignataires, et rien ne peut se faire sans leur accord. Ou bien nous sommes dans le cadre du code de l'urbanisme général, et il n'y a aucune novation de ce point de vue là. Cela n'apporte aucun privilège à la Société du Grand Paris en particulier.

**Paul CARRIOT** : bien, merci. Vous voulez rajouter quelque chose, mais très rapidement s'il vous plaît. Il faut que l'on puisse avoir des questions.

**Isabelle RIVIERE** : vous parliez du réseau bus, les transports d'Île-de-France dépendent du Syndicat des Transports d'Île-de-France. Par contre, tout l'intérêt des gares du métro Grand Paris, c'est effectivement qu'elles soient le plus accessibles possible. En fait, ce que l'on veut, c'est effectivement qu'il puisse y avoir des rabattements des lignes de bus sur nos réseaux. Quand nous voyons les lignes de bus à côté de, là où nous vous proposons d'implanter la gare, sur la ZAC Victor Hugo, nous voyons qu'elle est concernée par trois lignes de bus : la ligne 188, la ligne 388 et je crois la ligne 162, mais qui est un tout petit peu plus loin. La ligne 162, vous la connaissez. C'est une ligne qui a 12 minutes de fréquence. En fait, nous voyons bien qu'il y a quand même des ajustements, mais qui seront d'autant plus faits quand il y aura l'arrivée de la gare du Grand Paris. Et là, nous verrons vraiment l'attractivité de cette gare, et la desserte et le rabattement de ces lignes de bus sur les gares du métro Grand Paris. La gare du métro Grand Paris, à Bagneux, nous la faisons passer en son de cœur, ce qui est une différence aussi avec le projet d'Arc Express. C'est-à-dire qu'en fait, nous avons en gros repris le tracé d'Orbival qui a été travaillé avec les élus. Nous avons repris cette position-là parce qu'aussi, c'est le prolongement de la ligne de métro, la ligne 4 que vous attendez tous. L'intérêt est de pouvoir vous amener cette gare supplémentaire de façon à ce que des connexions soient les meilleures pour vous, et que les correspondances soient les meilleures pour vous pour pouvoir rejoindre tout le reste de l'Île-de-France.

**Paul CARRIOT** : merci. Il y avait trois questions.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : oui, un certain nombre de questions. Mademoiselle l'hôtesse, vous passez s'il vous plaît la parole. Après nous reviendrons sur la gauche où il y a... Je reviendrai aussi dans le fond de la salle. Si chacun voulait bien respecter le temps de parole de trois minutes, je crois que compte tenu de l'heure, tout le monde pourrait poser les questions qu'il souhaite. Merci à vous.

**Guillaume QUASHIE VAUCLIN, Habitant de Bagneux** : alors très vite, Guillaume QUASHIE VAUCLIN.

**Paul CARRIOT** : pouvez-vous vous lever s'il vous plaît, Monsieur ? Merci.

**Guillaume QUASHIE VAUCLIN** : Guillaume QUASHIE VAUCLIN, habitant de Bagneux, je voulais intervenir avec quatre casquettes différentes. D'abord, comme habitant de Bagneux, pour vous dire simplement que travaillant à Paris, je suis amené à prendre souvent le bus 128. Le fait est que l'on dit qu'avec le métro 4, nous allons gagner deux ou trois minutes. En réalité, aux heures de pointe, nous mettons 20 à 25 minutes parfois pour rejoindre la porte d'Orléans. Effectivement, il y a une urgence complète totale et absolue du métro 4 à Bagneux. C'est absolument évident. Sauf qu'actuellement, c'est vrai que je marche plutôt jusqu'au RER B à pied. Il fait froid, et ce n'est pas forcément extraordinaire de marcher 20 minutes pour aller jusqu'à son RER. Il y a donc vraiment urgence de ce métro à Bagneux. Il se trouve que pour des raisons universitaires, il m'arrive d'aller à l'université de Saint-Denis. Je prends le bus 388. Il y a une fréquence qui est extrêmement large. C'est 15 minutes parfois. Il n'y en a pas le dimanche. Cela s'arrête très tôt le soir. Il y a donc vraiment l'urgence premièrement d'un métro à Bagneux, et deuxièmement de cette fameuse rocade qui permettrait de relier soit le RER, soit le métro Châtillon Montrouge. Donc de fait, il y a vraiment ça. En même temps, je vois que si j'habite à Bagneux, c'est parce que c'est une ville qui est très sympathique, mais en même temps parce que les prix du foncier ne sont pas les mêmes qu'à Paris. Et c'est pour cela qu'effectivement, le fait qu'il y ait une ZAC, une Zone d'Aménagement Concerté, qui soit prévue dans le projet municipal de Bagneux, c'est extrêmement positif pour qu'effectivement, les prix du foncier ne s'envolent pas partout, et que l'on puisse rester habiter à Bagneux, et que l'on ait le droit à la qualité de vie à Bagneux, des transports pour Bagneux, mais qu'en même temps, nous puissions rester à Bagneux, et que ne ce soit pas seulement des améliorations pour les autres.

Après très vite, deuxième casquette comme francilien, juste pour dire que pour les aéroports, c'est vrai que je n'ai pas tellement de difficulté. Je n'y vais pas souvent. Mais je n'ai pas tellement de difficulté pour rejoindre Roissy comme Orly avec le RER B. Pour dire aussi que j'ai des amis dans la Seine Saint-Denis, et que si nous prenons le plan global que vous pouvez remonter, vous verrez quand même que les écarts entre les stations de Seine-Saint-Denis sont quand même assez grands. C'est vrai qu'il y a 800 mètres entre Bagneux et Arcueil-Cachan. Si vous regardez l'écart en Seine-Saint-Denis, ce n'est vraiment pas le même. Je ne suis pas certain que cela arrange tellement ma situation pour aller les voir.

Après, il se trouve qu'étant agrégé d'histoire, j'ai fait peu de géographie. Dans le programme de seconde, il y a nourrir les hommes. Et avec nourrir les hommes, qu'est-ce que je dois enseigner aux enfants ? Je dois leur enseigner que les terres arables d'Île-de-France sont des terres extrêmement productives, extrêmement riches, et qu'à chaque fois que nous allons artificialiser des terres par hectare complet, nous allons déshabiller Pierre pour habiller Paul, nous l'avons dit, mais pour affirmer Pierre, Paul et Jacques. Cette question de prendre des terres arables m'inquiète un peu en tant qu'enseignant de géographie.

Et enfin dernière casquette, c'est la casquette de citoyen tout simple. C'est la question des financements. Effectivement, cela coûtera de l'argent qui. Mais c'est très bien parce, que cela va aussi nous rapporter de la qualité de vie. Mais je m'interroge sur qui va payer cette question-là. Moi je pense que si cela rapporte de l'argent, ça rapporte aussi de l'argent aux entreprises. Vous l'avez dit beaucoup. Je pense qu'il faut orienter le financement vers les entreprises. Quel que soit le projet qui soit retenu, Arc Express ou celui-ci, il faut que les entreprises qui vont en bénéficier payent.

**Paul CARRIOT** : merci de ces quatre casquettes. Il y a beaucoup de questions dans votre intervention. J'en ai noté en particulier concernant le financement. Je crois que cette question a déjà été évoquée pas mal. Et également sur l'urgence évidemment des transports actuels. Peut-être voulez-vous faire un commentaire sur ces quatre points, mais très brièvement ?

**Marc VERON** : sur les financements, puisque vous avez évoqué la question de la contribution des entreprises, vous avez dans la presse ce matin des éléments, des textes qui seront soumis à l'examen des parlementaires dans très peu de jours maintenant. Et vous avez, s'agissant des entreprises, deux éléments. Vous avez d'une part ce que l'on appelle la location de bureaux, la taxe sur la location de bureaux, qui fait l'objet d'un texte qui sera examiné par le parlement dans quelques jours. Et vous avez un deuxième point, je crois d'ailleurs que l'on peut le dire, à la demande de la région. Ce n'est pas une ressource au bénéfice de la Société du Grand Paris. Dans le cadre de la distinction parfaite entre les deux types de ressources, vous avez un réexamen du versement de transport qui, comme vous le savez, est une contribution des entreprises qui est assise sur la masse salariale. Vous avez l'un et l'autre des aspects qui sont sous-jacents à votre question, si je comprends bien, s'agissant de la contribution des entreprises.

**Paul CARRIOT** : bien, merci.

**Isabelle RIVIERE** : juste en ce qui concerne la ligne B, je suis là.

**Paul CARRIOT** : excusez-moi.

**Isabelle RIVIERE** : Un complément pour ce monsieur. Ce qui fragilise un réseau, c'est justement de n'avoir qu'une ligne. J'entends bien que l'on puisse aller à Roissy par la ligne B. L'objet aussi du métro du Grand Paris, c'est de désaturer les lignes actuelles qui sont rendues fragiles parce que justement, elles sont extrêmement utilisées. L'objectif du Grand Paris, c'est aussi de pouvoir vous permettre d'utiliser d'autres réseaux, ce qui rendra moins fragile le réseau, et qui vous permettra d'arriver dans des conditions plus confortables, plus fiables, plus rapides, d'un point à un autre. Cela ne veut pas dire qu'il n'y aura pas les aménagements qui devraient être faits sur le RER B. Comme nous vous l'avons dit, ce sont deux choses différentes. Il y a le plan de mobilisation qui sera fait. Il n'y a pas de siphonage de fonds. Cela sera fait. Et ensuite, il y a le réseau du Grand Paris qui effectivement va amener un supplément de ligne qui permettra de rendre moins fragile le réseau de transport actuel.



**Paul CARRIOT** : je ne sais pas si vos inquiétudes sont apaisées. En tout cas, vous avez la possibilité d'écrire à travers notre site, et nous répondrons bien évidemment, ou le maître d'ouvrage vous répondra si cela le concerne bien sûr. D'autres questions avant de passer aux questions écrites ? Monsieur ?

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : rapidement, quelques minutes. Trois minutes Monsieur.

**Daniel MONTEUX, Géographe** : j'habite le sud de Bagneux. Tout à l'heure, il m'avait semblé entendre dans vos propos une certaine opposition entre la réponse aux urgences et la préparation de l'avenir, ou le contraire. Je crois qu'à Bagneux, nous avons trois urgences. C'est l'arrivée de la ligne 4. C'est son interconnexion avec un réseau de rocade facilitant le développement en proche banlieue, et c'est en même temps l'amélioration du maillage des lignes d'autobus à partir de la future plateforme d'arrivée de la ligne 4. Ce sont des urgences qui préparent l'avenir en ce sens qu'elles rendront aux gens le temps de vie qui leur est mangé, qui leur est volé par l'allongement des déplacements dans les transports en commun aujourd'hui. C'est extrêmement important. Mais ce n'était pas l'essentiel de mon propos.

Je voulais revenir rapidement d'une part sur les questions de financement et d'autre part, sur la question de la ligne verte. Question de financement : je ne m'étendrai pas sur ce qui a été déjà dit relativement à la spéculation qui risque de se développer autour des futures gares, quelles que soient les légères taxations supplémentaires que vous pouvez envisager, légères, légères, bien entendu, alors qu'il y a des besoins considérables de construction pour l'habitat. Mais il y a quand même quelque chose qui me tracasse un petit peu. Vous dites : nous livrerons le dispositif clé en main au STIF. Mais vous ne le livrez pas gratuitement. Vous lui demanderez une redevance. Autrement dit, le STIF, outre les responsabilités qu'il exerce aujourd'hui avec un équilibre financier difficile, sera obligé de consentir à des dépenses supplémentaires. C'est-à-dire, pour parler français, que ce sont les collectivités territoriales et les usagers qui paieront ces dépenses supplémentaires. Je crois que là est véritablement le problème.

Dernier point sur la ligne verte : Saclay, ça existe. Il y a des dessertes beaucoup moins coûteuses que celles vous envisagez, c'est celle que proposait par exemple Monsieur BUCHET à partir du tramway actuel, ou encore un transport en site propre à partir de la gare de Massy Palaiseau. Ce n'est pas loin. C'est tout près. Cela peut être facile, c'est beaucoup moins cher et enfin, moi, je vois quand même trois objections majeures. La première, c'est que cela va entraîner des constructions, c'est-à-dire un étalement urbain supplémentaire dans le Sud-Ouest de Paris, où déjà cet étalement urbain est excessif. Nous n'avons vraiment pas intérêt à développer l'agglomération spatialement, avec tout ce que cela représente. Deuxièmement, quelqu'un vient de le dire, la destruction de centaines d'hectares de terres agricoles au détriment de l'environnement et de productions de proximité. Ce n'est quand même pas négligeable. Les terres agricoles d'Île-de-France sont en train d'être complètement mangées par une urbanisation galopante aux marges de l'agglomération. Il faut que cela cesse. Troisièmement, le pôle scientifique et technologique géant en projet, cela a été dit, se ferait bel et bien aux dépens des localisations scientifiques

et technologiques actuelles dans la proche couronne, puisqu'il y aura transfert. C'est-à-dire une autre forme de délocalisation, pour employer le vocabulaire à la mode. Et je peux vous assurer qu'au sein de la communauté scientifique, J'ai quand même quelques attaches. Nous ne sommes pas du tout d'accord là-dessus. Oui, je termine. Moi, il me semble, et ce sera ma conclusion que les milliards qui risquent d'être dépensés dans la partie verte du projet seraient beaucoup mieux utilisés, en étant donnés à la recherche publique qui est en train de crever de faim, de manière à ce qu'elle puisse se développer dans les sites où elle existe aujourd'hui. Merci.

### *Applaudissements*

**Paul CARRIOT** : merci. Écoutez, vous avez exprimé un certain nombre de craintes. J'en ai relevé trois en tout cas. La première concerne le fonctionnement une fois que le STIF sera devenu le gestionnaire. Ensuite un problème d'étalement urbain. C'est le grignotage des terres, d'une centaine d'hectares. Et puis enfin, un problème de « délocalisation ». J'emploie le terme entre guillemets, puisque vous l'avez employé comme ça, un risque potentiel. Monsieur VERON, s'il vous plaît ?

**Marc VERON** : sur tout ce qui concerne les interconnexions et le maillage, le législateur a particulièrement insisté, puisqu'il y a des articles de la loi qui créent une obligation, au détriment bien sûr de la Société du Grand Paris, de faire pratiquer ces interconnexions. Et il y a 85 % des stations qui vous ont été présentées tout à l'heure qui sont en interconnexion avec un des éléments du réseau existant. Par exemple, c'est ce qui se passera, car nous sommes évidemment tout à fait d'accord là-dessus avec vous, ici même à Bagneux, avec la prolongation de la ligne de métro et la nouvelle ligne en rocade. Le maillage lui-même est d'ailleurs expressément indiqué comme une contrainte de résultat. Et bien entendu, cela ne peut procéder que d'un travail commun avec le STIF, puisque l'ensemble des moyens de transport aujourd'hui en Île-de-France sont de sa responsabilité. Cela suppose donc que ces redéfinitions de transport en surface soient faites en étroite association avec bien entendu avec lui.

S'agissant des terres agricoles, je rappelle que la plupart des projets de développement dont il est question à travers de réseau de métro du Grand Paris sont des terres qui existent aujourd'hui souvent en l'état de friche, en tous cas à l'état de reconversion dans les villes, dans les villes qui sont traversées. Et c'est par là, d'une certaine façon, une application de ce que les architectes du Grand Paris ont souhaité, à savoir construire une ville sur la ville. Je pourrais vous citer une liste impressionnante de projets qui sont des projets urbains, que va probablement favoriser l'arrivée dans ces communes de ce réseau de métro du Grand Paris. S'agissant de Saclay, je rappelle que la loi a expressément inscrit une protection des zones naturelles, agricoles et paysagères, à hauteur de 2 300 ha C'est un des dispositifs de la loi sur le Grand Paris. Pourquoi a-t-il fait ça ? Tout simplement pour éviter précisément l'étalement des constructions, notamment sur le plateau de Saclay.

Dernière considération sur Saclay : j'ai eu la curiosité de vérifier 25 ans après l'état dans lequel se trouvaient les bâtiments de recherche de la faculté de Paris Orsay, et le campus

universitaire. C'est extrêmement intéressant. Vous devez avoir la possibilité vous aussi certainement de pouvoir le visiter. Vous verrez l'état de vétusté dans lequel sont un certain nombre de ces bâtiments et un certain nombre de ces organismes de recherche. Et vous verrez par là que lorsque nous disons qu'il faut construire sur le plateau un certain nombre de campus par transfert et mise en facteurs communs d'un certain nombre de moyens d'enseignement et de recherche, entre un certain nombre de grandes écoles et l'université de Paris Orsay, ce n'est pas du luxe, parce que véritablement, nous pouvons nous demander aujourd'hui dans quelles conditions s'effectue un certain nombre de ces travaux de recherche étant donné la vétusté encore une fois des moyens dans lesquels les chercheurs travaillent.

**Paul CARRIOT** : merci. Mais j'ai noté tout de même que la question portait davantage sur le passage entre la construction par la Société du Grand Paris, et puis la livraison du STIF. Cette question, je crois, n'a pas été répondue totalement. Est-ce que vous pouvez nous en dire plus ? Comment va se passer cette articulation, ce passage entre les deux ? C'était la question que posait monsieur, je crois.

**Marc VERON** : le passage du réseau de métro aux stations du STIF ? Écoutez, je ne connais pas de région en France à laquelle l'État dit j'assume financement de l'infrastructure. Vous n'aurez donc pas les coûts d'amortissement de cette infrastructure à répercuter en quoi que soit dans les prix de transport, ou dans les prélèvements que vous faites au bénéfice de l'équilibre du budget de transport. Nous le prenons à notre charge. Il n'y a aucune région en France dans laquelle un tel discours est tenu. Sauf en région parisienne. Cela veut donc dire que le STIF recevra, sans avoir en quoi que ce soit à subir les conséquences du point de vue de l'amortissement, l'ensemble du réseau de métro du Grand Paris. Ensuite, bien entendu, il aura à faire face aux charges d'exploitation et de maintenance. Mais ces charges d'exploitation et de maintenance, il faudrait considérer, pour qu'il y ait à en supporter un déficit, qu'il n'y ait aucune recette en contrepartie. Or, il vous a été dit tout à l'heure que bien entendu, heureusement, ce réseau de métro va drainer des voyageurs nouveaux, et donc des recettes commerciales nouvelles. Là où vont s'implanter des entreprises autour des gares, notamment de nouveaux pôles de développement vont se créer. Bien entendu que cela alimentera une recette. J'ai dit tout à l'heure que la région avait demandé au gouvernement que dans le projet de loi de finance, cette question du versement de transport soit formellement inscrite, de manière à pouvoir augmenter sa ressource. C'est bien dans cet esprit-là. Tout cela montre que bien entendu, il y aura un transfert clé en main au STIF, réserve faite que le STIF n'aura strictement rien à amortir des investissements qui auront été réalisés, et qu'en contrepartie de ce qu'ils recevront, il y a aura des recettes nouvelles, parce qu'il y aura davantage de voyageurs, parce qu'il y aura davantage de développement économique, et donc notamment de versement de transport.

**Paul CARRIOT** : merci. J'espère que monsieur est satisfait de cette réponse. Écoutez, de toute façon, vous avez déjà posé une question ici.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : dans le fond de la salle, pardonnez-moi, madame, je ne vous avais pas identifié en temps et heure, et on m'a dit que vous sollicitiez la parole depuis longtemps. Madame, vous avez la parole. Ensuite, nous en viendrons aux questions écrites qui émanent de la salle, et nous rendrons la parole après avoir évoqué les questions écrites qui sont posées. Madame, vous avez la parole. Je vous en prie.

**Pascale LE NEOUANNIC, Conseillère régionale- Habitante d'Antony** : j'habite aussi Antony, et je vais vous raconter comment nous parlons de transport dans la réalité. A 20 heures, je sortais d'une réunion au lycée Descartes à Antony. Pour venir ici, je suis obligée de prendre ma voiture. C'est la réalité d'un Francilien aujourd'hui en petite et en grande couronne. Quelqu'un qui habite Paris, quelle que soit la distance, il a la possibilité d'avoir un, deux, trois modes de transport, à quasiment toutes les heures jusqu'à minuit, minuit et demie. Et la différence, ce n'est pas simplement d'avoir des grands transports, parce qu'à Antony, j'ai cinq stations de RER. Ici, il y en a une. Mais c'est qu'entre les deux, il faut savoir comment est-ce que l'on se rend d'une station de RER à l'autre autrement que quand nous sommes au pied du RER. Entre le lycée Descartes et la première station de RER, je laisse de côté le C parce qu'à 20 heures, il n'y en a plus. Il y a 20 minutes de marche. Moi, cela ne me gêne pas de marcher. A l'arrivée, cela ne fait cependant pas le maillage. Et votre projet, il pense à tout sauf à la vie quotidienne. Tout à l'heure, vous parliez du plateau de Saclay. Très bien. Moi, j'y ai travaillé quatre ans. Pour acheter une baguette de pain, il vaut mieux avoir une bagnole, parce que ce n'est pas vrai, il n'y a rien là-haut. Certes, vous pensez que l'on va développer un certain nombre de choses. Mais pour tout ce qui est le quotidien, qu'est-ce qui se passe si nous avons un médecin à voir ? Il n'y pas cela. Ce que demandent les gens sur ce secteur, à Bagneux comme à Antony, comme à Chatenay, etc., c'est de la proximité et du transport. Cela passe par trois choses. La ligne 4, c'est une urgence. La régularité de l'ensemble des bus et l'alignement des horaires de bus sur le RER. Il faut qu'il s'arrête à chaque fois à Bagneux parce que si c'est un sur quatre, voilà.

Moi j'habite Antony et je sais à quel point. Quand à Antony je dis qu'il faut que le RER soit omnibus, et qu'il s'arrête à l'ensemble des stations, on me dit : c'est difficile. Non, parce que justement c'est cette régularité qui permet à ce que le RER soit constant qui permet qu'il y ait moins d'irrégularités. Mais pour cela, il faut investir. Alors je connais d'avance votre réponse, c'est : ce n'est pas nous, c'est le STIF. Ce n'est pas nous, c'est la région. Mais si la région et le STIF, c'est les transports, alors pourquoi vous avez fait une loi pour proposer quelque chose sans vouloir débattre avec la région et le STIF, même si vous avez le droit d'avoir un projet comme citoyen. Vous êtes passés au-dessus du cadre, et cela n'est pas normal, parce qu'aujourd'hui, vous pouvez organiser le débat par rapport à votre projet. Vous pouvez nous dire que cela va être génial pour l'emploi de demain. Mais vous ne réglez en rien le quotidien et la difficulté que l'on a à pouvoir se déplacer autrement qu'en voiture sur la petite couronne. Sur ces petites distances, votre projet règle une partie des problèmes qui concerne généralement 30 % de la population, 3 % de salarié, prioritairement installés sur des zones, et qui se déplacent sur d'autres. Et je vais finir là-dessus. Tout à l'heure, il y avait la personne qui parlait de son déplacement d'EDF pour aller à Orsay. Vous pouvez me

dire qu'autour d'Orsay, et dans ce secteur, il va y avoir du logement. Aujourd'hui, à Orsay, c'est 4 % de logements sociaux. À Bagneux, c'est beaucoup plus. Ceux qui habitent Bagneux n'ont pas le choix d'aller se déplacer ailleurs. Qu'est-ce que vous allez leur répondre ? Qu'ils vont faire des transports, et qu'ils vont se déplacer encore plus longtemps. C'est cette contradiction qui nous inquiète.

**Paul CARRIOT** : merci Madame.

### *Applaudissements*

Je ne sais si le maître d'ouvrage souhaite répondre, mais faut peut-être mieux passer aux questions écrites.

**Marc VERON** : pardonnez-moi de vous dire la chose suivante. Toutes les fois que j'entends des critiques adressées au réseau de métro du Grand Paris, elles sont sur deux plans : un, les transports vont mal. Vous avez donné la réponse vous-même. Les transports vont mal. Nous sommes tout à fait prêts à le reconnaître. Mais encore une fois, la Société du Grand Paris a été créée le 21 juillet dernier. Souffrez que la Société du Grand Paris ne soit pas pour grand-chose dans le fait que les transports vont mal, ou alors... Deuxièmement, vous nous dites : c'est un métro qui ne concerne que 3 % de la population. C'est ce que vous avez dit. Mais avant-hier à Cachan, je n'ai pas entendu les habitants de Cachan refuser la station de métro Arcueil-Cachan. Ce soir, ou alors je n'ai pas compris, je n'ai pas entendu les expressions précédentes refuser la gare de Bagneux. Nous ne pouvons pas dire à la fois globalement que c'est un projet détestable, mais surtout localement, faites la gare s'il vous plaît. C'est trop facile. Si véritablement chacune des gares se justifie, la Commission du Débat Public nous invite à le faire partout. Ou bien c'est justifié que nous nous posions dans telle et telle commune, mais cela finit par faire un tracé. Ou bien ce n'est pas justifié, mais encore une fois, ce n'est pas ce que j'ai entendu.

**Isabelle RIVIERE** : juste un tout petit complément. Comme nous l'avons dit tout à l'heure, pour parler de proximité justement, j'espère quand même que l'on pourra répondre sur ce point-là, je vous disais tout à l'heure que pour aller à Issy-les-Moulineaux, il fallait quatre bus. Demain, avec le métro Grand Paris, nous y arrivons en 6 minutes. Si ce n'est pas cela une réponse de proximité, je ne sais pas ce que c'est. Un intergare de 800 mètres entre 2 gares, Arcueil-Cachan et Bagneux, si ce n'est pas ça la proximité, je ne sais pas ce que c'est. Desservir les quartiers de Montfermeil qui aujourd'hui ne le sont pas dans les quartiers qui sont complètement enclavés, je ne sais pas si ce n'est pas de la... Vraiment remettre les citoyens au cœur de la cité, je ne sais pas ce que c'est. Nous avons vraiment voulu travailler sur cette proximité avec vous. Et nous essayons de le faire le mieux possible. Et aujourd'hui, nous débattons non pas sur effectivement l'état du réseau de transport en commun. Nous sommes là pour essayer de trouver des solutions. Et comme le disait monsieur, il ne faut pas opposer le présent à l'avenir. Le présent, effectivement, on le subit. Ce que l'on essaie de voir, c'est comment anticiper, comment avoir des réponses pour pouvoir désaturer les réseaux actuels, et vous permettre de mieux vivre justement ces déplacements au quotidien dans cette proximité que l'on attend avec vous. Et nous attendons vos questions sur cette

proximité, et le fait de savoir si oui ou non, cette gare, elle vous convient ou pas. C'est la raison pour laquelle nous sommes dans le débat aujourd'hui devant vous.

**Paul CARRIOT** : merci madame RIVIERE. Écoutez, le moment est venu de passer aux questions écrites. Elles sont très nombreuses. Je pense que Marie-Bénédicte et Michel vont nous donner quelques questions.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : nous avons un grand nombre de questions écrites qui émanent de la salle. Elles vont être traitées par ordre chronologique. Notamment, je vais recouper une question d'une personne, Monsieur BELIERE qui se reconnaîtra du SECDEF, qui nous précise, qui a déposé ces deux questions dès le début de ce débat. Il a précisé qu'il a posé de nombreuses questions lors des débats au Palais de Congrès à Évry, et que l'on ne lui a pas répondu. Je vais traiter en priorité ces deux questions que je vais évoquer, si cela ne vous dérange pas.

Une question sur les gares : *« Les documents de base du Grand Paris ne font pas état des nouvelles gares. Lors de l'une de vos réunions publiques, nous avons été informés qu'elles étaient hors budget. A leur sujet, des débats ou informations publiques seront-elles prévues après le 31 janvier 2011 pour évoquer ce sujet et celui des correspondances. »*

Toujours la même personne, sur les aspects souterrains et aériens : *« lors de la réunion du Palais des Congrès, Monsieur CASTRO, architecte, a proposé un projet de métro aérien sur l'autoroute A86. Quelle est votre réponse à cette proposition dont le budget serait moins important que pour un réseau souterrain. Mixer les deux formules me semble également possible. »*

**Paul CARRIOT** : deux questions longues, et deux réponses courtes.

**Marc VERON** : deux réponses courtes si vous voulez. S'agissant de gares, nous avons chiffré pour les 40 gares théoriques du projet les quais, les couloirs de circulation, les sorties. Pour tout ce qui concerne les super structures, il faudra bien entendu regarder gare par gare. Il n'y a pas deux gares similaires. Quelles sont les fonctionnalités qui sont demandées, que la situation locale réclame ? Et donc, concevoir une ingénierie financière particulière pour chacune de ces gares, chacune de ces super structures. Vous ne pouvez pas faire autrement. Vous ne pouvez pas préjuger, encore une fois dans le dossier des gares, de leur localisation, et de ce qui nous serait demandé en matière de fonctionnalité. Je vous dis tout de suite que le terme n'en est pas éloigné, puisqu'il faudra bien aborder la phase d'enquête publique derrière le décret pris en Conseil d'État, et donc dans ces enquêtes publiques, dans ces dossiers d'enquête publique, il faudra aller à un niveau d'information fin concernant ces projets urbains. Je précise que ces gares ne se conçoivent pas évidemment sans un dialogue approfondi avec les collectivités locales. Cela a tellement de répercussion sur l'urbanisme que c'est totalement inconcevable autrement. Je suis prêt à développer mais vous me dites de faire court.

En ce qui concerne le métro sur l'A86, je continue dans l'ordre des accords des communes. Quand nous partons de Pleyel, Saint-Ouen. Nous descendons Gennevilliers. Nous descendons encore toutes les gares autour d'Asnières, toutes les communes autour d'Asnières. Je finis par me dire : si Roland CASTRO, qui est un créatif bien connu, persiste dans son projet de faire passer sur l'A86 un métro aérien, cela voudrait donc dire que les maires de toutes ces communes, je pourrais continuer la liste, ont tort. J'ai peine à croire qu'une légitimité technocratique s'imposerait à une légitimité démocratique. Cela veut dire que dans les avis qui seront re-collectionnés, je pense qu'à partir du moment où les collectivités locales considèrent qu'il est primordial pour elles, pour leur développement, pour la desserte offerte à leurs habitants, etc., que les gares passent, soient situées à tel ou tel endroit, et que le tracé soit de telle et telle façon, il me semble que ce sont des arguments assez décisifs. Voilà pourquoi je pense que c'est une idée tout à fait intéressante. Mais je pense qu'à un moment donné, il faudra bien entendu trancher entre cette idée et les avis qui se sont exprimés fortement.

**Paul CARRIOT** : merci Monsieur. Voulez-vous ajouter quelque chose ?

**Isabelle RIVIERE** : oui, juste la carte que vous voyez apparaître derrière. En fait, c'est effectivement les tracés tels qu'ils ont été proposés. Avec les petits traits, c'est tout ce qui est proposé en insertion souterraine. Et les autres, les traits rouges, ce sont des sections qui seraient susceptibles d'être en aérien. Parce que comme nous vous l'avons dit, il y a quand même eu une étude environnementale stratégique qui a été menée. Nous sommes le seul projet jusqu'alors à l'avoir fait justement en amont. Et cette étude nous a amenés à pouvoir vous proposer cette carte. C'est-à-dire qu'il y a des secteurs sur lesquels il est effectivement absolument impossible de passer en aérien, et d'autres pour lesquels c'est possible. Cela a été noté sur la carte. Cela ne veut pas dire que ça se fera à ces endroits-là, mais en tout cas, techniquement, c'est possible.

**Paul CARRIOT** : merci de cette précision. Marie-Bénédicte, il y a d'autres questions sans doute ?

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : oui, une question beaucoup plus pratique de Madame GERARD qui fait partie de la fédération Bourg-la-Reine Environnement et Association sud environnement : « *Quelle date prévision pour la construction de la gare qui rejoindra le terminus de la ligne 4 et Arc Express ou Grand Paris ? Et quel emplacement précis ?* »

**Paul CARRIOT** : Allons-y. Peut-être Monsieur ROYER ?

**Jack ROYER** : s'agissant de l'arrivée de la ligne 6 4 à Bagneux Henri Barbusse, nous visons un horizon 2017. C'est la date proposée par le STIF et la RATP. Et s'agissant de l'arrivée de la ligne de rocade sur la commune de Bagneux en particulier, comme nous l'avons vu dans la présentation, les premiers tronçons seront en service dès 2018 pour arriver à fournir un réseau clé en main en totalité en 2023. Il est clair que nous chercherons à faire coïncider à la

fois l'arrivée de la ligne 4 sur le secteur de Bagneux, et les études d'insertion pour au mieux insérer la gare du Grand Paris sur la commune de Bagneux.

**Paul CARRIOT** : merci, merci pour la brièveté de votre réponse. Attendez, oui, j'ai noté. Nous avons noté. Il y a deux, trois personnes qui doivent immédiatement après...

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : j'aimerais continuer dans la même veine sur une question posée par Monsieur TIZIO: *Quelles synergies seront développées afin que le projet de la ligne 4 qui s'achève fin 2017, et celui du Grand Paris qui débute en 2018, ne s'éternisent pas sur 10 ans ?* » Nous sommes un petit peu dans le même état d'esprit de question.

**Paul CARRIOT** : peut-être souhaiteriez-vous ajouter un commentaire au commentaire ?

**Isabelle RIVIERE** : très brièvement, sur la ligne 4, je crois que ceux qui sont les plus habilités à répondre, ce sont effectivement les exploitants. C'est la RATP qui s'occupe de ce projet avec le STIF. Mais je crois qu'ils sont présents dans la salle.

**Paul CARRIOT** : est-ce qu'il y a un représentant de la RATP ici ce soir ? Oui ? Alors, Monsieur peut-être, pouvez-vous nous apporter un éclaircissement ? Le micro s'il vous plaît. Vous pouvez vous présenter s'il vous plaît.

**Éric GABORIAUD, prolongement L4 à Bagneux, RATP** : Je suis le maître d'ouvrage délégué du prolongement de la ligne 4 à Bagneux. Par rapport à la connexion avec la rocade, dans le contrat que nous avons aujourd'hui avec le STIF, qui est de préparer l'avant-projet pour ce prolongement, il y figure explicitement des réservations pour la rocade Arc Express. Mais dans ce secteur, il y a une cohérence assez forte, comme dit par Madame RIVIERE tout à l'heure, entre les deux projets. Ce type de réservation, qui permettra des bonnes correspondances entre les deux, ne posera pas de problème particulier sur une configuration, quelle que soit la rocade adoptée à l'horizon dont nous parlons.

**Paul CARRIOT** : j'espère que ces éclaircissements suffisent à la personne qui a posé la question. Question suivante, et puis nous repasserons aux questions orales, puisqu'il y a des mains qui se lèvent à droite et à gauche. Oui, j'ai noté Monsieur. Il y a un certain nombre de questions, encore une ou deux questions. Oui Monsieur. Pardon, mais alors il faut peut-être le micro. C'est la question précédente. Prenez le micro, s'il vous plaît monsieur.

**Laurent TIZIO, Habitant de Bagneux** : nous avons fait l'acquisition d'un logement en 2007. Pourquoi nous avons fait l'acquisition de ce logement ? On nous a assuré que sur cette ZAC, nous n'allions pas être expropriés. Je voudrais savoir si dans le projet futur du Grand Paris, cette promesse tient toujours. Dans le cadre du projet et donc du tracé qui va être fait sur la création de la gare, avons-nous le risque de se voir exproprier ?

**Paul CARRIOT** : par rapport à cette question qui est très précise ?

**Jack ROYER** : oui, tout à fait. Là sur la carte à l'écran, vous avez la représentation de la ZAC Victor Hugo et l'emplacement du futur terminus de la ligne 4 mentionné par un M. Il est de sens que là aussi, nous aurons la possibilité de correspondre directement avec la gare du



Grand Paris, parce que la gare du Grand Paris sera en connexion physique avec le terminus de la ligne 4, sur le même secteur. Par contre, la ligne sera en souterrain. Elle sera à peu près entre 15 et 20 mètres de profondeur, donc sous la station du métro ligne 4. Et nous pensons qu'elle sera sans doute sous l'avenue Henri Barbusse. Il n'y aura pas absolument d'expropriation sur ces secteurs-là, puisque l'on sera bien en souterrain comme sur la plupart du territoire. Ce que l'on devra sans doute travailler pour ouvrir le quartier sur cette gare, ou tout du moins assurer la liaison entre ces deux éléments, c'est qu'il nous faudra sans doute avoir des accès supplémentaires sur l'avenue Victor Hugo, sans doute au plus près de l'église Sainte-Monique, ou encore sur le rond-point des martyrs de Chateaubriand.

**Paul CARRIOT** : bien. Monsieur, avez-vous la réponse que attendiez peut-être ? Donnez le micro s'il vous plaît Madame. Nous ne vous entendons pas bien, excusez moi.

**Mireille GERARD, Responsable de 3 associations** : il faudrait prévoir pour les gens qui sont autour de Bagneux, qui ne seront pas aussi favorisés que Bagneux, un afflux de voitures autour de ces gares qui vont permettre de gagner Paris directement. Je vous propose de le prévoir dans l'aménagement de la gare ou dans l'emplacement. Je vous remercie.

**Paul CARRIOT** : c'est donc un souhait que vous formulez ?

**Mireille GERARD** : Absolument.

**Paul CARRIOT** : bien, d'accord, merci. Monsieur ROYER, vous vouliez répondre, donner un élément de réponse.

**Jack ROYER** : pour chaque implantation de gare, comme chaque gare est unique dans un environnement également unique et spécifique, le parti pris est de limiter la place de la voiture, pour les rabattements justement sur ces gares de demain. A aucun moment, nous allons créer des parkings ou créer des zones de stationnement pour les véhicules particuliers. Nous allons par contre de voir bien entendu améliorer et renforcer le maillage du réseau d'autobus pour faire converger les lignes de rabattement sur ces nouvelles gares. Bien entendu, les communes limitrophes, comme la commune de Bourg-la-Reine, feront l'objet d'une étude attentive au moment opportun avec le STIF et la RATP, pour voir comment nous pouvons modifier et adapter le réseau bus gare par gare, pour renforcer l'attractivité des transports en commun sur chaque point d'entrée du réseau, et bien entendu développer les modes doux comme le vélo et l'autopartage.

**Paul CARRIOT** : par rapport à ce témoignage, Madame RIVIERE, vous souhaitiez ajouter quelque chose ?

**Isabelle RIVIERE** : sur la ZAC Victor Hugo, effectivement, il est prévu des modes doux, innovants. Nous parlons de vélib et d'autolib. Tout cela sera travaillé avec les collectivités locales. Ce que l'on va rechercher, c'est effectivement une accessibilité maximale à ces gares-là. La voiture peut être une dépose minute. Il n'y a pas d'opposition systématique entre la voiture et les transports en commun, mais il faut que cela s'organise au cœur des

quartiers, sans qu'il y ait trop de difficultés et de congestions. Cela sera vraiment travaillé en concertation avec les élus, mais avec vous également.

**Paul CARRIOT** : bien, écoutez, merci, une dernière question, parce qu'il y a des bras qui se lèvent désespérément. Je ne voudrais pas désespérer le public. Une dernière question écrite peut-être, et nous passons tout de suite... Une dernière question.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : dernière question écrite. Celles qui ne seront pas traitées ce soir seront transmises au maître d'ouvrage qui répondra par le biais d'Internet.

*« Pourquoi deux lignes sur le tronçon Saint-Denis-Pleyel, aéroport Roissy vert et bleu. Pourquoi ne pas faire changer les usagers à Saint-Denis Pleyel ? »*

**Paul CARRIOT** : voilà une question pointue. Je pense que... L'un d'entre vous souhaite-t-il, peut-il répondre à cette question s'il vous plaît ? Monsieur Royer peut-être ?

**Isabelle RIVIERE** : je pense que l'on va passer la parole à Didier BENSE, puisqu'il est là, et il va pouvoir nous répondre sur ces tracés convergents sur le Nord. Il fait partie du directoire de la Société du Grand Paris.

**Didier BENSE, membre du directoire de la Société du Grand Paris** : merci. Je pensais passer une soirée tranquille. Merci Isabelle.

**Isabelle RIVIERE** : je te fais participer, c'est bien normal.

**Didier BENSE** : c'est une question des grandes fonctionnalités du métro Grand Paris. Nous avons dit que c'était d'abord un métro pour les habitants qui dessert des villes déjà constituées. C'est aussi un métro qui s'intéresse aux zones de développement économique, et qui essaie de développer l'attractivité du territoire, donc de rendre attractif l'Île-de-France à travers ses aéroports et les gares TGV que l'on va chercher en maillant. La seule question, c'est une question de fonctionnalité. Voulons-nous effectivement rajouter une liaison qualitative rapide entre l'aéroport Roissy Charles de Gaulle et le quartier central de Paris, qui constitue Saint Lazare et un peu plus loin Châtelet. C'est vraiment une question d'attractivité de la région Île-de-France. Effectivement, cela a un coût. Cela n'a pas un coût d'infrastructure, parce que les lignes verte et bleue partagent la même infrastructure. Je signale d'ailleurs au passage que si le coût de la ligne verte a été jugé très excessif, c'est parce qu'il porte le coût de l'infrastructure entre Pleyel et Roissy. Ce coût-là n'est évidemment pas compté deux fois. Nous aurions pu très bien le faire porter par la ligne bleue, et nous aurions eu un effet d'optique inverse. C'est pour cela que la ligne verte paraît un peu chère. Ce coût-là est partagé. C'est juste après la question du service et des trains qu'il faut faire rouler de la ligne bleue jusqu'à Roissy Charles de Gaulle. Et je dis encore une fois que l'objectif, c'est effectivement d'avoir un niveau d'attractivité dans notre région Île-de-France. Parce qu'effectivement, nous l'avons dit plusieurs fois, il y a la ligne B aujourd'hui qui va... Cette ligne B, sur cette branche-là, c'est limité à 10 trains à l'heure. C'est une capacité de transport qui est de l'ordre de 18 000-20 000 voyageurs par heure. Quand vous avez un salon important à Villepinte, c'est complètement saturé. Cela ne marche pas. Des

salons importants à Villepinte, vous en avez quand même un certain nombre. L'idée effectivement, c'est de rajouter quelque chose de très qualitatif sur cette liaison, la ligne B. C'est la ligne bleue, et la ligne verte

**Paul CARRIOT** : merci Monsieur BENSE. Écoutez, là, je crois que le moment est venu de vous entendre monsieur. Vous vous levez s'il vous plaît, c'est plus facile pour notre...

**Daniel HANNOTIAUX, Président d'Honneur d'île de France Environnement - Union régionale des associations environnementales** : Je voudrais faire une intervention en réponse à Madame la Maire de Bagneux qui a dit que nous ne pourrions certainement pas nous payer deux rocades. Je crois qu'il va arriver un moment où nous allons rapprocher les deux projets, et en particulier pour la boucle centrale. Parce que quand nous regardons la boucle centrale rouge du réseau du Grand Paris, elle a deux caractéristiques assez différentes dans sa partie Sud et dans sa partie Ouest. Nous avons quelque chose qui ressemble de très près au trajet d'Arc Express, avec des distances entre gares qui sont pratiquement du même ordre. J'en veux pour preuve que le secteur où nous sommes ici entre Villejuif et Issy-les-Moulineaux. Ce sont les mêmes gares. Je pense qu'il faudra forcément rapprocher les trajets et faire une rocade qui, à l'Ouest, se dessine très bien. Mais à l'Est, c'était le projet Orbival du Val-de-Marne. Je crois qu'il faut absolument que l'on fasse une rocade complète de petite couronne, parce que ce n'est que comme cela que l'on résoudra les problèmes des déplacements en zone dense, et d'autre part, que l'on supprimera les points d'engorgement du réseau parisien. Nous avons parlé de la ligne 13, des RER A et B, puis des gains qui pourront être faits. Je crois que c'est la priorité à mon sens.

Après cela, il y a la partie Est du réseau du Grand Paris. C'est une boucle qui est nettement plus éloignée, et qui a une utilité différente, à savoir qu'elle veut relier des pôles qui permettront à l'Est de l'Île-de-France de se développer et rattraper son retard par rapport à l'Ouest. C'est une branche qui irait du Bourget jusqu'à Champigny, par exemple. Je pense que c'est valable. Il y a une branche qui est très importante aussi, c'est la branche Nord-Sud, qui prolonge la ligne 14 jusqu'à Saint-Denis, et puis au Sud jusqu'à Villejuif et Orly. Par contre, je continue à penser que la boucle verte du Sud-Ouest ne se justifie pas, et que l'on peut certainement desservir le pôle de Saclay d'une autre façon, en améliorant les RER B et C, et en faisant de TCSP vers ces deux RER.

**Paul CARRIOT** : merci Monsieur. Je pense que ce n'est pas une question. C'est une contribution. C'est un avis dont vous nous faites part. A cette heure, est-ce que le maître d'ouvrage souhaite donner un apport complémentaire ? Mais je pense que c'était plutôt une contribution.

**Marc VERON** : quand vous avez indiqué qu'il était peu vraisemblable qu'il y ait deux projets, l'un Arc Express, l'autre métro du Grand Paris, qui percent des tunnels à quelques centaines de mètres ou à peu de kilomètres de distance, c'est totalement le bon sens. C'est totalement l'évidence. A partir de là, à un moment donné, l'État et la région devront s'asseoir autour d'une même table. Quand ? Il faut d'abord que le débat public ait épuisé l'ensemble des remarques qui doivent être faites. C'est la loi, et c'est la loi européenne, et c'est la loi

française. Après il reste peu de semaines, tel qu'en tout cas la loi a posé le calendrier, pour que ce rapprochement s'opère.

**Paul CARRIOT** : je note que cette question du rapprochement est très fréquemment évoquée lors des débats, et je pense que dans les autres débats qui vont suivre, dont nous rappellerons les dates... Vous voulez rajouter peut-être quelque chose ?

**Isabelle RIVIERE** : juste un complément. Encore une fois, le débat Arc Express viendra sur votre territoire le 9 décembre. Sur cette partie-là effectivement du territoire, nous avons repris complètement le tracé d'Orbival, et nous avons posé les gares encore une fois. C'est-à-dire que quand ils viendront vous expliciter leur projet sur Bagneux, ils ont trois implantations possibles de gare. Nous en avons posé une seule, comme nous vous l'avons dit, là où se prolonge le métro ligne 4, parce que cela nous semble être intéressant par rapport à votre municipalité et à vos souhaits. C'est une des différences. C'est-à-dire que par rapport à Arc Express, nous avons posé ces gares-là. Elles sont déterminées. Elles sont soumises justement à votre appréciation ce soir.

**Paul CARRIOT** : écoutez, je vois des bras qui se lèvent là. J'en vois au moins deux. Madame ?

**Madame Combes, habitante de Bagneux** : c'est vrai que là, c'est un petit peu difficile de prendre la parole après les questions écrites, parce que c'était dans la dynamique du débat précédent. Je suis Balnéolaise depuis plus de 30 ans. Depuis plus de 30 ans et au-delà, il est vrai que la bataille de la ville et de sa population, c'est d'avoir le métro, prolongement de la ligne 4. Mon interrogation que j'ai ce soir, c'est par rapport au financement. Il y a eu des réponses qui ont été apportées, mais qui pour moi... Je reste sur ma faim, parce qu'effectivement, le projet Grand Paris qui a été proposé ce soir est un budget colossal. Et ma crainte, c'est par rapport aux réponses qui ont été faites par le STIF, bien entendu, peut-être qu'ils me répondront. Est-ce qu'il y aura des incidences sur véritablement le financement de l'arrivée de la ligne n° 4, le prolongement en 2017 ? Pourquoi je dis cela ? Parce que d'année en année, effectivement, le délai d'arrivée de notre métro a été toujours repoussé, lié à des problèmes de financement. J'entends qu'aujourd'hui nous n'opposons pas les projets. Mais ceci dit, ce métro à Bagneux, nous le voulons depuis plus de 40 ans. Parce que c'est une ambition pour la ville, et que cela va amener du plus pour l'ensemble de la population. Pour les conditions effectivement de transport, cela a été dit ce soir. Parce que c'est vrai que depuis plusieurs années, on est transporté dans les conditions difficiles. Moi qui ai vécu de travailler à Bagneux à Paris, souvent comme le disait le jeune monsieur tout à l'heure, je descendais à pied de la vache noire pour aller à pied jusqu'à la porte d'Orléans, et que je payais ma carte orange. Je ne vais pas être longue que ça, mais ma question c'est : est-ce que oui ou non, nous aurons les... vous permettez quand même parce que cela fait longtemps que l'on attend la parole ? Est-ce que oui ou non les financements seront vraiment donnés pour que le prolongement de la ligne 4 se fasse à Bagneux, comme nous avons dit dans les délais qui ne doivent plus maintenant être prolongés ? Et qu'effectivement, l'arrivée du métro sur la ligne 4 doit être aussi liée à l'interconnexion qui

n'est pas du débat de ce soir, mais qui sera quand même l'avis des Balnéolais qu'il faut ce soir entendre.

**Paul CARRIOT** : merci Madame. Bien sur cette inquiétude forte qui s'est exprimée ce soir concernant l'arrivée de la ligne 4, je crois qu'elle a été largement exprimée. Quelques éléments de réponse ont été donnés au début, mais peut-être qu'il faudrait renforcer un peu cette réponse. Je demanderai au maître d'ouvrage peut-être de...

**Marc VERON** : le représentant de la RATP peut-il répondre à cette question ? Autrement dit, a-t-il perçu qu'il y ait un franc en quelque sorte qui soit posé à l'arrivée à Bagneux de cette ligne de métro ?

**Paul CARRIOT** : écoutez. Dans ces conditions, est-ce que le représentant de la RATP peut-il répondre. Mais...

**Éric GABORIAUD** : le financement du prolongement de la ligne 4 est déjà prévu dans le schéma directeur d'Île-de-France depuis 2006, et même avant. A l'issue de l'avant-projet qui sera livré en 2011, l'État, la région, et le Conseil général de Hauts-de-Seine se réuniront pour rassembler les financements nécessaires pour démarrer la phase de réalisation, comme cela se produit dans tous les autres projets actuellement en cours. Et il n'y a pas la moindre interface avec le projet Grand Paris dans ces modes de financement. Les choses sont absolument disjointes, et je le répète, on nous demande d'avoir des conceptions techniques qui permettent d'avoir des correspondances et un fonctionnement de la gare globale de Bagneux, avec non seulement le prolongement de la ligne 4, mais aussi le fonctionnement de la rocade exactement au même endroit. C'est pour nous très concret. Nous devons faire ce travail-là aujourd'hui pour le STIF. Il n'y a pas d'interaction dans les financements entre les deux projets.

**Paul CARRIOT** : Madame, j'espère que... Est-ce que cette question répond à votre interrogation ? Écoutez, il y a peut-être certainement d'autres questions. Je vois des bras qui se lèvent. Voilà, un, deux, Monsieur peut-être. Par là. Monsieur là-bas oui. Monsieur en bleu. Si vous voulez vous lever s'il vous plaît ?

**Christian CHASSEAU, Habitant de Bagneux** : Christian, travaillant dans le Val-de-Marne, utilisant ma voiture parce que les transports ne sont pas adaptés. Si le débat de ce soir, c'est faut-il ou pas des infrastructures, il est tranché. Il faut des infrastructures. Quand le STIF était de la responsabilité de l'État pendant des années, il y a eu trop peu d'investissements faits. Et que l'on ne reproche pas au STIF aujourd'hui, depuis quelques années qu'il est à la région, d'avoir du retard. Merci.

Il en faut des infrastructures, et si le débat doit se réduire ce soir à la station de Bagneux en correspondant avec le métro ligne 4, je crois que tout le monde est d'accord. Ne prolongeons pas là-dessus. Mais le débat est plus profond que cela. Je vais redire plein de choses qui ont déjà été dites. Mais face à nos interlocuteurs, nos brillants orateurs qui

croient en leur projet, et c'est normal, nous ne pouvons pas leur reprocher. Je crois qu'il faut insister sur des questions de fond.

Le Grand Paris met en évidence les raccourcissements de temps de transport. Mais cela a été dit. C'est en corrélation avec l'augmentation des distances. Il faut lutter contre l'augmentation des distances. C'est sans fin. Et le principe même d'asseoir une partie du financement du métro, du futur métro du Grand Paris, sur la spéculation foncière, même si cela a été un petit peu mis de côté maintenant, grâce aux réactions des uns ou des autres, c'est quand même bien. Cela contribue effectivement encore à aggraver le problème. D'un côté, nous allons améliorer l'infrastructure. De l'autre côté, nous allons aggraver le problème. Lorsque ce métro sera réalisé, il sera déjà dépassé.

On nous explique que c'est un peu la faute des entreprises si on doit privilégier des zones, comme La Défense, comme le futur Saclay, etc. Je crois que cela met en évidence le fait qu'il faut changer la culture des entreprises, et peut-être les démocratiser un petit peu plus. Nous avons besoin, cela a été beaucoup dit, d'un maillage fin, qui n'est pas seulement les correspondances. Nous avons de la chance. Sur la partie sud du projet, la partie qui nous intéresse, le maillage est fin. Je ne vais pas opposer non plus les deux projets Arc Express et Grand Paris sur ce point de vue. Mais les deux pourraient d'ailleurs se fondre plus ou moins, à condition de bien gérer les priorités. La branche verte moi aussi m'interroge, alors qu'il y a tant de besoins ailleurs. Nos interlocuteurs ont répondu à pratiquement toutes les questions. Le projet de Grand Paris est merveilleux. Il ne provoque pour la Société du Grand Paris aucun privilège particulier. Il va régler tous les problèmes. Mais alors, pourquoi avoir créé cette Société du Grand Paris ? Donnez les 23 milliards au STIF, il saura bien les gérer.

### *Applaudissements*

**Paul CARRIOT** : écoutez, j'ai relevé un certain nombre de points dans votre intervention. D'abord, la question de la spéculation foncière. Ensuite la question de la gestion des priorités. Peut-être une boutade ? Je ne sais pas. En tout cas une interrogation sur l'affectation des fonds de l'un à l'autre projet. Sur le premier point, peut-être, voulez-vous donner une petite réponse assez brève, parce que malheureusement, il y a beaucoup de questions qui arrivent. Sur la spéculation foncière et les craintes exprimées par Monsieur.

**Marc VERON** : c'est très curieux, parce que nous oscillons toujours entre deux reproches. Si nous ne faisons rien, on nous dit : mais la spéculation foncière va se déchaîner. Et finalement, votre projet encourage des plus-values indues. Si par contre, nous prévoyons une certaine ponction sur ces plus-values foncières, on nous dira : attention, parce que là, vous vous apprêtez à bétonner à mort autour des gares. C'est suspect. Dans les deux cas, nous sommes manifestement en infraction. Je vous dis quand même la chose suivante. C'est quand même assez frappant. Quand nous avons fait arriver la ligne 14 à la bibliothèque François Mitterrand, les terrains ont pris 70 % en 5 ans. Et à ce moment-là, la question a été posée à la Mairie de Paris, de prendre des mesures préventives pour que cette spéculation ne puisse se développer. La Mairie de Paris a refusé. Nous considérons aujourd'hui que c'est un contre-exemple. Nous sommes entre deux extrêmes. Il paraît invraisemblable que le fait que

s'ouvrent des stations de métro, qui vont constituer de formidables opportunités en effet, de valoriser les biens fonciers et immobiliers, reste absolument à discrétion des propriétaires. Cela paraît invraisemblable. J'ajoute que c'est tellement invraisemblable qu'il y a un certain nombre de maires qui nous ont demandé des les aider à prendre des dispositifs préventifs pour éviter précisément qu'un certain nombre de terrains libres dans leurs communes soient livrés à cette spéculation. Je pourrais vous citer des maires qui ne sont pas particulièrement classés dans la majorité présidentielle aujourd'hui. Les 23 milliards d'euros, je vous dirais de façon amusée qu'apparemment, vous n'avez pas beaucoup de doutes sur le fait que l'on puisse les mobiliser, puisque vous dites : transférons-les tout de suite au STIF, ils seront mieux employés. Je retiens que c'est un signe encourageant en tout cas pour nous.

**Paul CARRIOT** : et sur les priorités ?

**Isabelle RIVIERE** : juste un tout petit complément aussi pour ce Monsieur qui effectivement habite Bagneux, et visiblement va travailler dans le Val-de-Marne. Quand nous parlons du raccourcissement des temps, c'est exactement pour vous que ce métro est fait. L'objectif, ce n'est pas vous faire partir plus loin, mais de raccourcir vos temps de transport. Et vos temps de transport, si nous les raccourcissons, est-ce que ce n'est pas du temps de vie ? Est-ce que pour autant, vous allez partir plus loin pour habiter ? Je ne pense pas que vous allez déménager de Bagneux. Simplement au quotidien, au lieu de prendre votre voiture, vous prendrez les transports en commun, et vous y gagnerez en temps de vie. C'est l'utilité de ce métro en rocade.

**Paul CARRIOT** : j'ai noté tout de même une question qui n'a pas obtenu de réponse, à savoir la question des priorités entre les diverses lignes du Grand Paris. C'est un point important me semble-t-il, auquel il faut absolument répondre. Si j'ai bien compris votre question monsieur, c'est : « quelles sont les priorités entre les diverses... ». Si vous voulez répéter votre question sur ce point ?

**Christian CHASSEAU** : ce n'est pas les priorités entre les lignes du Grand Paris que je demande. C'est de dire que certaines lignes du Grand Paris peuvent être remises à plus tard pour privilégier des investissements utiles sur d'autres transports. Évidemment, je le dis un peu sous forme de boutade et vous avez répondu avec humour. C'est bien.

**Paul CARRIOT** : entre les deux projets, c'est ça ? Entre les 23 milliards. Cela reviendra. Ok. Nous allons passer à la question suivante. Monsieur derrière. Vous vous levez s'il vous plaît.

**Daniel FORGET, Habitant de Bagneux, responsable d'association** : je suis citoyen de Bagneux. J'interviens aussi en tant que responsable d'une association de Bagneux, qui est le plus petit cirque du monde, qui est le centre des arts du cirque de Sud de Seine. La première chose que je voudrais faire comme commentaire, c'est que je dis souvent qu'entre porte d'Orléans et Bagneux, cela fait très longtemps que la ligne 4 est en projet. Mais elle est mise en œuvre depuis au moins, pas loin de 8-10 ans j'imagine. Je dis souvent : si nous avions mis autant de temps pour construire le métro de Paris actuel, nous aurions mis au moins

trois siècles. Je veux intervenir par rapport à notre association que nous gérons. Et je veux dire que la station de Bagneux, rond-point de martyrs, c'est bien là que l'on souhaite avoir à la fois la ligne 4 et la correspondance avec Arc Express, ou le métro du Grand Paris. C'est à cet endroit que l'on pourra avec... Nous avons quelques salariés dans notre association, puisque l'on a une quinzaine de salariés qui habitent dans toute la région Île-de-France. C'est vrai qu'en venant par les transports publics, avec une correspondance à Bagneux, cela va raccourcir leur délai pour venir sur leur lieu de travail. Et en retour, nous intervenons sur toute l'Île-de-France. En partant par cette station, cela va raccourcir les trajets si nous allons dans le Nord des Hauts-de-Seine, ou si nous allons dans le Nord de Val-de-Marne.

Le troisième point sur lequel j'interviendrai concerne la feuille verte de Saclay. C'est plus en dehors de notre problème d'association. Je pense quand même qu'à l'Est de Paris, il sera intéressant d'équilibrer les transports et donc peut-être de doubler la rocade Est. Quand vous parliez tout à l'heure de Champigny Le Bourget, c'est en coupant et en pouvant passer par Fontenay-sous-Bois. C'est à Montreuil.

**Paul CARRIOT** : merci. Écoutez, je pense qu'il y a un certain nombre d'éléments qui peuvent interpeller le maître d'ouvrage, en particulier sur l'urgence. Nous avons entendu plusieurs fois la ligne 4 et les correspondances avec Arc Express et Grand Paris. Sur le dernier point, je ne sais pas si éventuellement, nous pouvons donner un éclaircissement. Monsieur ?

**Marc VERON** : sur la séquence des travaux, cela fait partie de la décision de fin mai de l'année prochaine, car il faut se prononcer bien entendu sur le tracé, bien entendu sur la localisation des gares, et bien entendu sur la séquence des travaux, puisque les enquêtes publiques devront évidemment être menées dans l'ordre, dans lequel les travaux seront abordés, si nous voulons bien considérer que ces enquêtes doivent suivre de façon rapprochée le décret pris en Conseil d'État sur le tracé. Je ne vais pas répondre ce soir. C'est du domaine d'une décision du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris, mais nous avons bien entendu que sur un certain nombre de tracés, il y a des éléments forts de consensus qui devraient aider à un certain nombre de décisions. A l'Est de Paris, je ne sais pas si cela figurait sur la carte, mais les élus de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne se sont reconnus dans un prolongement au Sud de la tangentielle Nord, par Val-de-Fontenay et jusqu'à Champigny. Raccordement de cette tangentielle au réseau de métro du Grand Paris. Je crois que c'est tout à fait acté par eux. Cela répond à ce que vous exprimez de souci d'avoir un deuxième tracé à l'Est.

**Paul CARRIOT** : merci. Il nous reste quelques minutes pour répondre à quelques questions. A moins qu'il y a une question écrite qui soit parvenue. Mais en tous les cas, nous avons au moins deux questions. J'en vois deux ou trois. Madame là-bas, et Monsieur là-bas.

**Valia ROBIN, Directrice de la Mission Locale Archimède(Bagneux/Clamart/Malakoff/Fontenay aux Roses)** : bonjour, Valia Robin. Je suis Balnéolaise et je suis également responsable de la Mission Locale pour l'insertion des jeunes de 16 à 25 ans. Je voulais dire que ces enjeux de transport étaient particulièrement importants pour la ville. Il faut savoir que développer l'emploi pour les jeunes de la ville, ce



n'est pas très possible sur les grandes plateformes des aéroports de Roissy et d'Orly, ni même à Rungis, pour des questions de transport et d'horaires de ces différents transports. Encore une fois, pour souligner l'importance pour la ville et ses habitants de la ligne 4 et du métro rocade au même endroit que la station de métro. Redire aussi que je partageais les interrogations en termes de tarification. L'accès au transport en commun pour les jeunes est aidé par la mission locale et la région via l'octroi de chèques-mobilité pour permettre aux jeunes de payer leur titre de transport. Voilà. Cette question de tarification est effectivement extrêmement importante, je pense, pour les habitants de la ville, si nous voulons avoir un accès pour tous à ces nombreux transports en commun. Merci.

**Paul CARRIOT** : merci de votre témoignage. J'ai noté deux points. Sur l'urgence de la ligne 4, je crois que l'on a largement abordé ce soir. Cela a été largement répété et consigné. Sur l'aspect tarification, sur le problème que vous soulevez, je ne sais pas si nous pouvons aller plus loin, si le maître d'ouvrage souhaite un complément.

**Marc VERON** : je répète qu'il n'y aura pas de tarification spécifique pour ce réseau de métro du Grand Paris.

**Isabelle RIVIERE** : et pour répondre à Madame sur effectivement les jeunes et l'emploi, je reprends les temps de transport qui vous ont été proposés tout à l'heure. De Bagneux à Orly, nous mettrons 13 minutes au lieu de 45 minutes. Et de Bagneux à Roissy, alors qu'aujourd'hui, nous mettons 65 minutes, nous mettrons demain 50 minutes, ce qui est quand même considérable.

**Paul CARRIOT** : merci, je pense que maintenant... alors est-ce que tout le monde a posé la question qu'il voulait poser ? Je vois une main qui se lève. Non, monsieur ?

**Jean Claude GARNIER, Association « Protection population à 2040/2050 »**) : je ne suis pas personnellement impliqué par les trajets. Je vais raisonner en tant que citoyen, parce que je ne me sens pas trop concerné, parce que je suis sans emploi. Et lorsque ce sera en service, je pense que je serai parti en retraite. C'est donc pour le reste de la population que je parle.

Premier point concernant la valorisation : les deux projets s'appuient pour une partie sur la valorisation foncière. Mais je voudrais que vous preniez exemple sur ce qui s'est passé à Londres et à Copenhague. Deuxièmement, je vais rassurer ceux qui craignent la bretelle verte, parce que le projet du Grand Paris a fait appel à une dizaine de cabinets, je crois. La bretelle verte, en fin de compte, elle est extrêmement proche. Là, je vais plutôt me placer sur un plan de projection de la population.

**Paul CARRIOT** : vous pouvez poser votre question s'il vous plaît ?

**Jean Claude GARNIER** : oui, voilà. Le projet Arc Express est beaucoup plus frileux, et s'appuie uniquement sur les populations actuelles. Et quelle est la projection sur les populations à disons 2040, 2050, que représenterait le Grand Paris ?

**Paul CARRIOT** : écoutez, je vous propose la chose suivante : nous allons regrouper, et de cette façon donner la parole ensuite au maître d'ouvrage. La deuxième question ? C'est Monsieur. Vous avez la parole.

**Dominique FRUCHTER, habitant de Fontenay-aux-Roses** : bonsoir Dominique FRUCHTER de Fontenay-aux-Roses. Quelques questions très brèves : nous n'entendons pas beaucoup parler de la SNCF ? Deuxième question, nous avons parlé du financement. J'ai bien compris que ce serait un financement d'État, par emprunt, mais quand même sous la responsabilité de l'État. Est-ce que l'on peut imaginer financer ce projet qui intéresse l'Île-de-France ? Cela me paraît un peu curieux que les autres régions y participent. Une troisième question : je pense que l'État aurait mieux à faire à se préoccuper de la création d'une ligne circulaire autour de la ligne Île-de-France, donc bien plus éloignée, qui servirait au TER des régions limitrophes pour pouvoir faciliter les transports dans l'ensemble du pays. Cela me semble plus sa vocation que celle qui a été posée ce soir. Et enfin, une dernière question : c'est la sous-utilisation des infrastructures existantes ferroviaires, notamment les différents RER B et RER C qui à mon avis, devraient être interconnectés. C'est-à-dire que les trains pourraient passer par des voies du RER B ou RER C, et réciproquement. Et concernant précisément la section entre Massy et Saclay, dont il était beaucoup question, nous pourrions prévoir un barreau entre le RER B et le RER C, qui desservirait Saclay de façon beaucoup plus économique. Merci beaucoup.

**Marc VERON** : je reviendrai sur ce que Monsieur a dit tout à l'heure, le premier intervenant, sur la manière dont cela va se passer à partir du moment où le STIF aura récupéré le réseau de métro du Grand Paris. La législation européenne lui fait obligation de procéder par appel d'offres pour désigner l'exploitant. Depuis le 3 décembre dernier, il y a eu transposition directe du règlement européen OSP en droit français. Il ne fait donc aucun doute que le STIF devra procéder par appel d'offres pour désigner l'exploitant. Les autres régions sont mises à contribution. Concernant les 4 milliards, je parlais d'une dotation initiale. Ce sont évidemment les contributeurs français qui vont participer à ces 4 milliards, donc par définition les contribuables des autres régions.

Concernant les interconnexions du TGV, il y a actuellement une étude en cours pour interconnecter les TGV à une distance plus ou moins longue de Paris. Nous devrions voir l'année prochaine, en effet sur ce terrain-là, une proposition émerger. Concernant la sous-utilisation des infrastructures existantes, cela demanderait beaucoup de temps pour en parler, parce que c'est vraiment un sujet complexe. C'est-à-dire que ce qui circule dessus n'a déjà pas la performance souhaitée. S'il faut rajouter de la sollicitation dans ces infrastructures, nous pouvons penser que l'effet sera de dégrader encore un peu plus les performances de celles-ci.

Pour le précédent intervenant, sur ce débat qui a lieu en ce moment entre Grand Paris, Arc Express, etc., personne ne peut penser qu'au terme des 4 mois, aucune décision ne sera prise. C'est quand même bien aujourd'hui de voir enfin la question des transports en région parisienne prise à la bonne mesure. Ces débats de transport auraient pu avoir lieu à des

moments précédents. Ils ne l'ont jamais été. Là, c'est tout d'un coup une rencontre et une conjonction qui font que la notion de transport vient à peu près sur la table. Moi, je ne suis pas devin. Je ne sais pas ce qui résultera de tout ça, mais ce que je pense, c'est qu'enfin, il y aura des vraies décisions. Et puis je terminerai juste par une petite anecdote. L'autre jour, je discutais avec Madame le Maire de Villejuif. Elle me disait la chose suivante : le jour où le métro est arrivé à Villejuif, cela a été une fête extraordinaire. Voilà. Je vous souhaite la même fête pour l'arrivée du métro à Bagneux.

**Paul CARRIOT** : merci Monsieur VERON. Écoutez, avant de clore le débat et de laisser la parole à Michel qui va vous rappeler les prochaines dates, il ne reste plus qu'à vous remercier toutes et tous qui êtes venus si nombreux ce soir apporter votre témoignage, très intéressant, qui sera consigné intégralement sur notre site. Je remercie Madame et Messieurs les maîtres d'ouvrage, représentants du maître d'ouvrage, qui nous ont donné un certain nombre d'éléments. Puis également tous ceux qui ont permis à ce que cette réunion se fasse, notamment la municipalité de Bagneux, qui nous a aidés à cette réussite. Michel, si tu veux bien donner la liste des prochaines réunions avant de terminer.

**Michel ROSTAGNAT** : effectivement, nous restons sur notre faim, peut-être pour certains d'entre vous qui sont restés les bras levés sans poser de question. Nous avons de surcroît trois questions écrites, auxquelles il n'a pas été donné lecture ici même. Elles seront consignées sur le site Internet de la commission que je vous invite, pour les auteurs en tout cas, à aller voir, et la réponse sera demandée au maître d'ouvrage dans les meilleurs délais. Vous avez tout intérêt à poursuivre sur le site Internet [www.debatpublic-reseau-grandparis.org](http://www.debatpublic-reseau-grandparis.org). Il va y avoir un certain nombre de réunions, puisque l'on en est à la 16<sup>e</sup> et que l'on ira jusqu'au-delà de 50 dans les trois mois qui viennent. Il y a trois sortes de réunions prévues dans les temps qui viennent. Des réunions comme celle-ci, ce que l'on appelle des réunions locales, dont les prochaines seront à Saint-Quentin en Yvelines, Massy, Alfortville, dès la semaine prochaine. Des réunions thématiques où nous essayerons d'être un petit peu plus orientés sur un des aspects du sujet. La prochaine, c'est lundi prochain à Paris sur les questions d'intermodalité et de réseau de transport. Là, c'est un sujet que l'on a bien traité ce soir. J'invite ceux qui voudraient soit être derrière leur écran Internet, soit de venir carrément à la réunion. Et puis, il va y avoir également des réunions avec Arc Express, dont les prochaines sont après demain à Champigny-sur-Marne dans le Val-de-Marne. Et jeudi 18 novembre à La Défense dans ce département.

**Paul CARRIOT** : merci. Juste un mot pour vous dire quelque chose ?

**Isabelle RIVIERE** : merci à vous tous d'être venus ce soir aussi nombreux. Cela a été sympathique de vous rencontrer, et j'espère que nous aurons l'occasion de retravailler avec vous.

**Paul CARRIOT** : bonne soirée à tous et merci. A bientôt.

*Fin de la réunion à 23 h 05*