

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

—

17 janvier 2011

Bois Colombes

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC

Réseau de transport public du Grand Paris :

- Lamia ABDEL NABY, membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris
- Didier SERRAT, membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris
- Marie-Laure JOUSSET, membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris

MAITRISE D'OUVRAGE :

SGP (Société du Grand Paris) :

- Didier BENSE, membre du directoire de la Société du Grand Paris
- Isabelle RIVIERE, membre du directoire de la Société du Grand Paris
- Fabrice POGGI, société du Grand Paris

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

Didier SERRAT, Membre de la Commission Particulière du Débat Public sur le réseau de Transport Public du Grand Paris : bonsoir Mesdames et Messieurs les élus. Merci à Monsieur le Maire, Monsieur REVILLON, d'avoir organisé cette réunion du débat public sur le projet de réseau de transport du Grand Paris. C'est probablement environ la quarantième. La quarante troisième ? Merci. Nous en avons environ une cinquantaine pour le débat public sur le réseau de transport du Grand Paris qui se déroule jusqu'au 31 janvier. Merci à toutes et tous d'être venus nombreux ce soir pour ce débat spécifique sur le projet de la gare de Bécon-les-Bruyères. Enfin la gare n'est pas dans les trois villes, mais concerne trois villes, à savoir les villes de Courbevoie, d'Asnières et de Colombes, Bois-Colombes exactement.

Je suis ce soir Président de séance de ce débat public, en compagnie de Lamia ABDEL NABY et Marie-Laure JOUSSET, pour animer et ordonner les débats ce soir. Et la société du Grand Paris est représentée par Madame Isabelle RIVIERE, Monsieur Didier BENSE et Monsieur Fabrice POGGI, membres du Directoire de la société du Grand Paris.

Avant de lancer les débats, je souhaite donner la parole à Monsieur le Maire, Monsieur REVILLON, pour nous accueillir. Merci.

Yves REVILLON, Maire de Bois-Colombes : Monsieur SERRAT, merci. Monsieur le Député, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs, Mesdames et Messieurs les membres de la Commission Particulière du Débat Public du réseau de transport public du Grand Paris, merci d'avoir organisé cette réunion au niveau de la gare de Bécon-les-Bruyères.

Vous savez toutes et tous qu'il y a à l'heure actuelle deux enquêtes publiques concernant deux réseaux de transport. Le premier est Arc Express. Et l'autre, c'est le Grand Paris. Les deux réseaux de transport nous intéressaient. Il y a d'abord eu celui d'Arc Express. Puis ensuite, il y a eu celui du Grand Paris. Pourquoi ? Parce que cela permettra d'aller rapidement d'une commune à une autre tout autour de Paris, et par ailleurs de rejoindre rapidement par exemple les aéroports.

Pourquoi sommes-nous intéressés au niveau de Bécon-les-Bruyères par une station de ce super métro souterrain ? Parce que Bécon-les-Bruyères, c'est trois communes : Courbevoie, Asnières, et Bois-Colombes. C'est 20 000 habitants autour de cette gare, et c'est à l'heure actuelle une dizaine de milliers de salariés.

Venir ici sera d'autant plus commode qu'ils auront à la fois la gare, une station de métro, parce que beaucoup de personnes qui travaillent ici vont travailler aujourd'hui en Seine Saint-Denis, ou à Rueil-Malmaison, ou à Issy-les-Moulineaux. Et c'est très compliqué à l'heure actuelle d'aller d'un point à un autre.

Nous souhaitons, du moins, et c'est un secret pour personne, les maires des trois villes que je viens de citer, qu'il y ait une station au niveau de Bécon-les-Bruyères.

Nous avons à l'heure actuelle des grands groupes qui se sont installés au niveau de la zone des Bruyères. Nous les connaissons tous. Ce sont Colgate, Aviva, IBM, des entités de Suez-GDF. Demain, cela va être la COFAS. C'est l'INPI, et d'autres qui vont venir s'installer, ou qui se sont déjà installés.

Je vais maintenant laisser la parole aux membres de la commission et à vous-mêmes pour que vous puissiez vous exprimer sur le souhait que vous pourriez avoir d'avoir une station à Bécon ou non, ou si vous préféreriez qu'elle s'installe ailleurs.

En ce qui concerne vos élus, je peux vous assurer que c'est quand même ici que nous souhaitons qu'elle s'installe. Merci, bonne soirée et bonne discussion.

Didier SERRAT : merci le Maire. Brièvement, avant de donner la parole à la société du Grand Paris qui va vous présenter le projet, et plus particulièrement dans la région qui vous concerne, je souhaiterais vous présenter les règles générales du débat public. Ce débat public sur le réseau de transport du Grand Paris s'inscrit dans le cadre d'une procédure de démocratie participative qui permet de solliciter l'avis des citoyens sur des grands projets structurants pour une région, voire le pays.

Ce débat public est organisé dans le cadre d'une convention européenne, la Convention d'Aarhus, qui a été ensuite traduite dans la législation française, d'abord en 1995, la Loi Barnier, puis qui a été complétée en 2002. Et la loi sur le projet du Grand Paris du 3 juin 2010 a défini un certain nombre de dispositions particulières pour organiser ce débat sur un projet, comme vous l'imaginez, vous le connaissez bien, de dimension particulière et importante.

Le débat est organisé par une autorité neutre et indépendante, indépendante notamment du maître d'ouvrage, la société du Grand Paris. C'est la Commission Nationale du Débat Public qui, depuis son existence, a organisé environ une cinquantaine de débats publics sur des sujets très variés, des prolongements d'autoroute, un gazoduc, et un terminal pétrolier dans un port. Voilà, des sujets de ce type-là.

Et pour traiter d'un sujet particulier, la Commission Nationale du Débat Public crée une Commission Particulière du Débat Public dont nous sommes trois des 12 membres qui y travaillons depuis le mois de juillet, et formellement jusqu'au 31 janvier, qui est la clôture du débat. Mais nous avons ensuite un certain délai, assez court d'ailleurs, pour produire un rapport sur les débats publics qui se sont tenus.

C'est un débat qui s'établit sur un dossier complet, qui a été élaboré par le maître d'ouvrage et validé par la Commission Nationale du Débat Public, qui apporte un certain nombre de réponses aux différentes questions que vous pouvez vous poser. Et puis la Commission du Débat Public a également toute une série d'autres moyens pour vous donner la parole, à

travers de questions écrites que vous pouvez envoyer sur le site de la Commission du Débat Public. Ou bien la commission propose aussi à des acteurs de tous ordres, qui se voient un intérêt dans le débat, de proposer ou de donner leurs avis ou leurs recommandations sur le sujet. C'est ce que l'on appelle les cahiers d'acteur. Et nous en avons plus de 250, je crois que c'est un record de tous les débats publics, 250 cahiers d'acteur émanant d'associations, de communes, d'entreprises privées et publiques diverses.

A l'occasion d'un débat comme celui-ci, vous pouvez bien évidemment poser des questions, formuler des avis, et faire des propositions. Et nous travaillerons ce soir jusqu'à 11 heures. Nous avons trois heures pour faire cela.

Deux mois après la fin des débats, nous aurons un délai de deux mois avec la Commission Nationale pour faire un rapport et un bilan qui sera remis à la société du Grand Paris. Le maître d'ouvrage disposera alors de deux mois pour indiquer les conséquences qu'il tire de ce débat, des différentes contributions et des différents avis qui ont été donnés.

Ce débat s'établit sur un certain nombre de principes. D'abord un principe de neutralité : la Commission, que nous représentons ce soir, mais dans son ensemble bien évidemment aussi, ne prend pas partie dans ce débat sur ce projet. Elle est indépendante, comme je l'ai déjà dit. Ensuite, nous nous appuyons sur un principe de transparence. C'est-à-dire que nous veillons constamment à la qualité de l'information qui est apportée par les différentes parties, et bien évidemment par la société du Grand Paris. Principe d'égalité. Aucune parole n'a de privilège par rapport à d'autres. Il est important que chacun puisse poser ses questions ou donner son avis sur le projet. Et dans une réunion de proximité comme celle de ce soir, nous souhaitons évidemment que tous les citoyens, et en particulier les non élus, puissent s'exprimer librement, et le temps qu'il faut. Enfin, dernier principe qui s'applique dans ces débats, auquel nous veillons, c'est celui du respect. Et nous veillons à ce que les opinions exprimées soient argumentées et constructives.

Les objectifs de ce débat sont d'informer bien sûr la population, de permettre à la population de s'exprimer, et puis d'éclairer le maître d'ouvrage avec de nouveaux éléments d'appréciation que vous pourrez apporter, parce que vous vivez dans cette région, dans cette zone particulière autour de la gare de Bécon-les-Bruyères. Ce sera donc une opportunité pour le maître d'ouvrage d'ajuster au plus près son projet sur le terrain.

Des règles du jeu particulières. Le maître d'ouvrage expose son projet, puis la parole est donnée à la salle. Pour que tout le monde puisse s'exprimer, nous souhaitons que les questions ou les interventions soient au maximum de trois minutes, et que les réponses soient également les plus rapides possibles, de manière à ce que tout le monde puisse s'exprimer. Et nous veillons à ce que toutes les réponses soient apportées.

Des micros baladeurs sont à votre disposition, et les hôtesses en rouge pourront vous tendre un micro. Sachez que vous avez aussi la possibilité de poser des questions par écrit. Les hôtesses peuvent vous distribuer des petits documents sur lesquels écrire vos questions que nous recevrons au courant de la réunion, et que nous pourrions poser. Si nous n'avons pas le

temps de répondre à toutes ces questions écrites, elles seront de toute manière transmises à la Commission du Débat Public, et des réponses seront apportées via le site Internet de la Commission.

Quelques chiffres sur notre débat public. Notre site Internet : il y a pratiquement déjà 150 000 visites qui ont eu lieu sur notre site Internet, depuis son ouverture le 1^{er} septembre. C'est un site qui attire beaucoup. Il y a eu 675 questions reçues, et déjà 596 réponses. Un très gros travail de toutes les parties de la Commission, et de la société du Grand Paris aussi, qui répond aux questions. Plus de 360 avis ont été émis par le public. 65 contributions. Les contributions, c'est un format libre qui permet, via le site, de donner un avis de manière extensible sans format particulier, sinon celui de respecter le sujet qui est en question. Il y a eu 137 avis Loi du 3 juin. Les communes et les regroupements de communes devaient donner avant le 31 décembre, par décision de leur organe délibératif, un avis sur le projet de la société du Grand Paris. Et nous avons déjà plus de 206 cahiers d'acteur publiés aujourd'hui. Je vous ai parlé de 250. Nous en avons pratiquement 250 dans les tuyaux.

Voilà. Il nous reste encore quelques réunions. Le 18 janvier au Kremlin-Bicêtre, je pense que vous voyez la liste affichée. Argenteuil-Bezons le 18 janvier, bientôt, c'est-à-dire demain. Le 19 janvier, trois réunions. Comme vous le voyez, les choses s'accélèrent et se concentrent dans les derniers jours du débat public, c'est-à-dire jusqu'au 31 janvier.

Voilà. Nous avons aussi une réunion commune le 31 janvier à Paris et puis il y en a une ce soir à Rosny-sous-Bois. Ce soir, il y a une réunion commune avec la Commission Arc Express. Et nous avons aussi eu une réunion comme à La Défense, il y a quelques semaines, avec un troisième projet, qui est le projet Eole. Ce sont des projets qui doivent bien évidemment se coordonner ensemble.

Je souhaite souligner la présence de deux représentants de la société de la SNCF, Monsieur Jacques TRIBOUT. Est-ce qu'il est arrivé ? Monsieur Jacques TRIBOU est-il représenté ? Je crois que Monsieur est de la SNCF ? Voilà, un deuxième représentant de la SNCF. Nous avons deux représentants de la RATP, Monsieur Eric GABORIAUD et Monsieur Christophe MARTINEZ. Et-ce que que vous êtes bien là ? Ils sont présents ici. Et nous avons un représentant de RFF, Monsieur Denis CARPENTIER. Est-ce que vous êtes là ? Merci à vous tous d'être présents également, pour éventuellement apporter votre éclairage spécifique si souhaité.

Voilà. J'espère n'avoir rien oublié. Je t'en prie Marie-Laure.

Marie-Laure JOUSSET, Membre de la Commission Particulière du Débat Public sur le Réseau de Transport Public du Grand Paris : bonsoir. Tous les débats, toutes vos questions et vos interventions sont enregistrés. Ayez l'amabilité de donner votre nom pour que l'on puisse rapporter vos propos et les mettre, tout cela étant sur Internet ensuite, les mettre correctement quand nous ferons le compte-rendu de la réunion. Et merci d'essayer de vous tenir à ces trois minutes, pour que l'on puisse traiter toutes les questions, que l'on espère aussi nombreuses que possible. Merci.

Didier SERRAT : bien, la parole est à la société du Grand Paris.

Isabelle RIVIERE, Membre du Directoire de la société du Grand Paris : Monsieur le Député, Messieurs les Maires, Messieurs et Mesdames les élus, Mesdames et Messieurs. Tout d'abord, je vous souhaite une excellente année. La société du Grand Paris, tous les trois, nous vous souhaitons une excellente année. Nous avons le plaisir de vous présenter ce soir le projet du métro Grand Paris. Pour commencer, nous allons vous projeter un film qui va vous donner un premier éclairage de ce projet d'avenir.

Projection d'un film

Je vais maintenant vous présenter les principales caractéristiques du métro Grand Paris, puis nous regarderons en détail le tracé des différentes lignes qui le composent, et surtout les bénéfiques que pourront en tirer les Franciliens et puis particulièrement, les Bois-Colombiens, les Courbevoisiens et les Asniérois. Enfin, nous ferons un point sur la mise en œuvre du projet, son coût et ses délais de réalisation.

Rappelons qu'aujourd'hui à 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 zone dense, 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 aux besoins 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'Île-de-France est en forme d'étoile, avec des RER et des lignes de métro qui convergent vers la capitale, ce qui oblige beaucoup de voyageurs à passer par Paris pour effectuer leurs trajets de banlieue à banlieue. Ce phénomène contribue à la saturation des réseaux existants.

Les voyageurs qui empruntent la ligne A du RER, la ligne 1 et la ligne 13, vivent au quotidien ces difficultés. Il faut savoir que 10 % des utilisateurs du métro sont obligés de passer 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, comme les Quais de Seine, l'A86 et plus au Nord, l'autoroute A15.

Nous sommes aujourd'hui confrontés à un défi : répondre à la demande des voyageurs pour aller de banlieue à banlieue. Notre réponse à ce défi, c'est le métro Grand Paris. Nous vous proposons un réseau en rocade de trois lignes de métro automatique en souterrain, desservant une quarantaine de gares en correspondance avec le réseau de transport en commun. Ses 155 kilomètres permettent d'une part de répondre aux besoins 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. Le métro Grand Paris est une réponse globale à ce défi. Les habitants d'Île-de-France emprunteront ce métro pour aller de leur domicile à leur travail, pour leurs études, pour leurs loisirs, et aussi pour leurs démarches de vie quotidienne.

Notre réseau en rocade répond également aux attentes des entreprises qui ont besoin d'un système de transport fiable, rapide et efficace pour se développer. Nous attendons 2 000 000 de voyages à l'ouverture du métro Grand Paris. Par comparaison, c'est trois fois le trafic du RER A chaque jour.

Voyons maintenant les performances de ce nouveau métro. Nous nous excusons pour les écrans qui ne sont peut-être pas évidents. Si vous avez besoin que l'on revienne, nous repasserons les slides lors de la discussion. 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. Cela équivaut à aller deux fois plus vite que le métro parisien. Avec des quais de 120 mètres de long, équipés de façades vitrées, des trains de huit voitures pouvant transporter près de 1 000 voyageurs, le métro Grand Paris, métro automatique et souterrain, propose une qualité de service optimale en matière de régularité, souplesse, adaptabilité à la demande, et sécurité.

Le métro Grand Paris est accessible aux personnes à besoins spécifiques : personnes à mobilité réduite ; personnes avec handicap auditif, visuel ; parents avec poussette ; ou personnes encombrées de valises.

La gare de demain, c'est un autre type de gare. C'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 piéton et pistes cyclables, dont nous ne parlons jamais. La gare dispose également de connexions avec le réseau de bus, de dépose-minute pour les voitures, des services d'autopartage, 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, des associations, et travaillés 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. Le métro Grand Paris, c'est un réseau bouclé, constitué de trois lignes de métro.

Examinons à présent le tracé ligne par ligne. Commençons d'abord par la ligne rouge. La ligne rouge, pour les altoséquanais, c'est une évidence, une nécessité. C'est une rocade qui répond aux besoins de déplacement banlieue-banlieue. Cette rocade, c'est 60 kilomètres de voie nouvelle. CE sont 23 gares, dont 12 dans les Hauts-de-Seine. Cette rocade, c'est 800 000 voyageurs par jour dès la mise en service. La ligne rouge est en correspondance avec : quatre lignes de métro en terminus, la ligne 1, la ligne 4, la ligne 9, la ligne 13 ; deux lignes du réseau Transilien, L et U ; et enfin le tramway Val-de-Seine T2 et le futur

tramway T6 Châtillon-Viroflay. Comme vous pouvez le constater, la ligne rouge, grâce à son maillage, est indispensable pour les déplacements dans les Hauts-de-Seine. Dans le Val-de-Marne, d'Arcueil-Cachan jusqu'à Villiers-sur-Marne, la ligne rouge de rocade reprend l'intégralité du tracé porté par l'association Orbival. A l'Est, la rocade dessert Chelles, la ville la plus peuplée de Seine-et-Marne, à proximité du bassin d'emplois de Marne-la-Vallée. Toujours plus à l'Est, elle offre une liaison rapide pour accéder au Bourget, et grâce aux correspondances, au bassin d'emploi de la plateforme aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle.

La ligne bleue. C'est le prolongement de la ligne 14 au Nord et au Sud. Elle assurera une liaison stratégique entre trois plateformes aéroportuaires, Roissy, le Bourget, et Orly, ainsi que plusieurs gares TGV, la gare de Roissy et la gare de Lyon, et également les 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. Elle a un tronçon commun avec la ligne verte entre Saint-Denis Pleyel et la plateforme de Roissy. Sa longueur est de 50 kilomètres, dont 9 correspondent à la ligne 14 actuelle. Elle comprend 22 gares, dont 13 nouvelles.

Enfin, la ligne verte, 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 et Saint-Denis. 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. Au Sud, elle se connecte sur les pôles de Massy où elle fait la jonction avec les RER B et C, et avec les lignes TGV. La ligne verte contribue enfin à la desserte en transport en commun de la plateforme aéroportuaire d'Orly.

Voyons maintenant, sur cette carte, un zoom du métro Grand Paris sur le Nord-Ouest des Hauts-de-Seine. A noter qu'il subsiste une variante sur ce tracé, que vous voyez apparaître en vert clair sur l'écran. Elle permet de passer à Gennevilliers RER, et surtout au Port de Gennevilliers. Cette variante a été débattue lors de la réunion publique du 15 décembre dernier. Il ressort un choix pour le tracé de référence, et non pour la variante. En effet, pour reprendre la contribution du Port de Paris au débat public, la plateforme aéroportuaire de Gennevilliers devra être irriguée par des moyens de transport légers, dimensionnés pour des flux restreints, mais connectés à une gare implantée dans la ville et reliée au réseau de transport francilien. Le tracé de référence en vert foncé prévoit au-delà de La Défense une gare à Bécon-les-Bruyères, les Agnettes, ainsi qu'aux Grésillons, à destination de Roissy Charles de Gaulle. La ligne verte accompagne le développement des territoires de la boucle Nord des Hauts-de-Seine, avec des distances courtes entre les gares de l'ordre de 2,5 kilomètres, environ.

Examinons à présent les bénéfices du projet. Améliorer les déplacements pour tous. Le métro du 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 donc plus de confort pour tous les voyageurs. C'est particulièrement vrai pour les altoséquanais qui, malgré un réseau de transport développé - dessertes autoroutières, gares RER, gares Transilien, ligne 13 - sont en attente d'une meilleure qualité de service, et d'une meilleure régularité des offres de transport en commun.

Avec le métro Grand Paris, nous constatons en moyenne une baisse de trafic de 10 à 15 % sur les lignes en correspondance. Pour la ligne 13, son trafic sera allégé de près de 25 %. Pour le RER B, c'est une diminution de 30 % à l'heure de pointe sur le tronçon central. Pour le RER A, c'est une diminution supérieure à 15 % sur le tronçon central.

Pour ce qui concerne le développement économique et territorial, neuf territoires de développement ont été identifiés. Vous les voyez colorés en ocre sur l'écran. Le métro Grand Paris permettra d'augmenter l'attractivité de Bois-Colombes, d'Asnières et de Courbevoie. Ces territoires, pôles majeurs pour la création d'emplois, reliés directement grâce au métro Grand Paris au quartier d'affaires de La Défense, ou aux aéroports d'Orly, de Roissy et du Bourget, bénéficieront également à tous les habitants.

Bécon-les-Bruyères est située entre deux de ces pôles, le quartier d'affaires de La Défense et Saint-Denis Pleyel. La Défense est un site privilégié pour l'implantation de fonctions stratégiques, et de centres de décision de grands groupes français et internationaux. Il convient de souligner que La Défense est à la fois le 1^{er} quartier d'affaires européen, le plus grand centre commercial européen, le 2^e Palais des congrès de France et le 4^e cinéma.

La Plaine Saint-Denis est un pôle de création qui se caractérise par la diversité et la jeunesse de sa population. La ligne verte du métro Grand Paris permet donc à tous les habitants du Nord des Hauts-de-Seine de bénéficier de cette dynamique de pôles de développement économique. Le réseau du Grand Paris donne aux entreprises qui créent des emplois la possibilité de se positionner sur l'axe de La Défense-Saint-Denis. Rappelons que la plateforme aéroportuaire de Roissy draine 90 000 emplois.

Pour la première fois dans le cas d'un projet d'infrastructures 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 souterrain sur Bécon-les-Bruyères, et déterminer la profondeur du sous-sol en tenant compte de la nature de ce sous-sol.

Rappelons maintenant la place qu'occupe le quartier de Bécon-les-Bruyères. Bécon-les-Bruyères est le nom d'un lieu-dit regroupant les quartiers de trois communes toutes proches de Paris : le quartier de Bécon sur la commune de Courbevoie ; et le quartier des Bruyères, communes d'Asnières-sur-Seine et de Bois-Colombes. C'est un lieu riche d'histoires. Le Hameau de Bécon figure sur des cartes du XVIII^e siècle à un emplacement pouvant correspondre à l'actuel Parc de Bécon, où s'élevait un château. Le quartier a ensuite été le

lieu de plusieurs batailles lors de la commune de Paris au XIX^e siècle. Il a ensuite particulièrement souffert lors de la 2^{nde} Guerre Mondiale, notamment en raison de la proximité avec l'usine d'Hispano-Suiza. Bécon-les-Bruyères garde les marques de cette histoire riche. C'est un quartier qui présente de multiples visages, avec d'un côté un tissu urbain dense, et de l'autre des territoires de développement importants. Il se caractérise également par la présence forte d'emprises ferroviaires, que vous voyez à l'écran.

Cette carte montre la gare Transilien actuelle de Bécon-les-Bruyères. De part et d'autre, nous trouvons des quartiers d'habitat dense sur Courbevoie au Sud, et sur Asnières et Bois-Colombes au Nord. Deux accès à la gare permettent de rejoindre ces quartiers depuis les quais. Cette gare, par la densité urbaine et la taille des rues, ne peut jouer aujourd'hui qu'un rôle de desserte locale. Inversement, à l'Ouest de la gare, des territoires en forte mutation occupent près de 20 hectares, ce qui correspond à l'un des plus grands secteurs de développement de la boucle Nord des Hauts-de-Seine. La ZAC des Bruyères accueille déjà de nombreuses entreprises importantes comme Colgate-Palmolive, Aviva, IBM, GDF-Suez et bientôt d'autres. Ces acteurs économiques se sont regroupés au sein d'une association composée de tous les acteurs et décideurs locaux, Villes de Courbevoie, d'Asnières, de Bois-Colombes, le STIF, le Conseil Général, RFF, la SNCF, la RATP, afin d'aborder et résoudre tous les sujets concernant l'amélioration du cadre de vie des 10 000 salariés travaillant sur ce secteur.

Pour accompagner les villes dans leurs projets de développement, et répondre à l'attente des acteurs économiques, le métro Grand Paris propose une gare à Bécon-les-Bruyères. L'insertion de cette gare devrait être convenue en partenariat étroit avec les élus et les aménageurs, afin de répondre à trois objectifs principaux : desservir les nouveaux quartiers, cette desserte devra être facile pour résoudre les difficultés d'accès actuelles à la gare depuis ces quartiers ; assurer une correspondance entre le métro Grand Paris et le Transilien ; et accueillir des modes de transport complémentaires au métro comme les bus, les vélos, et même la marche à pied, avec des voiries adaptées.

Le métro Grand Paris veut accompagner les territoires de développement, et comme vous le voyez à l'écran sur les photos de gauche, la ZAC des Bruyères accueille déjà de nombreuses entreprises. Elle accueille également les projets ambitieux d'habitat, que vous voyez sur les photos de droite. En effet, le choix d'organisation du quartier des Bruyères s'est orienté vers la création d'un poumon vert de 3,5 hectares. Les habitants profitent déjà de ce nouveau quartier. Aujourd'hui, Bécon-les-Bruyères, c'est 22 000 habitants, et 10 000 emplois.

La troisième phase de travaux de la ZAC des Bruyères est à réaliser. Elle se situe au Sud, proche des voies du Transilien. Vous voyez à l'écran que de nombreux terrains présentent des potentiels de développement, les faisceaux de voies du Transilien et la future coulée verte, et la partie Sud de la ZAC des Bruyères en bas à gauche, à proximité immédiate de La Défense. Cela rend votre territoire extrêmement attractif. Vous la voyez d'ailleurs sur une photo, La Défense, au bout des faisceaux ferrés.

Comme nous l'avons vu, l'objectif du métro Grand Paris est d'apporter des moyens de transport supplémentaires au secteur de Bécon-les-Bruyères. Au-delà de l'échelle locale, un réseau efficace doit aussi apporter des bénéfices à l'échelle régionale. La ligne verte s'inscrit dans cette logique. Vous voyez ici la boucle Nord des Hauts-de-Seine, ainsi qu'une partie des départements limitrophes avec, de gauche à droite, les Yvelines, le Val d'Oise, la Seine Saint-Denis, et enfin Paris en bas à droite. On peut voir que les transports existants sont orientés vers le centre de Paris avec le RER A, les lignes Transilien L, J et H, le RER C, la ligne 13 du métro, et les RER B et D. Dans cette organisation, la gare Saint Lazare est un point de passage obligé pour beaucoup de voyageurs. En 2012, deux lignes de tramway doivent être prolongées : le T1, de Saint-Denis aux Courtilles ; et le T2, de La Défense au Pont de Bezons, qui permettra aux Bezonnais d'aller faire des correspondances à La Défense en 12 minutes seulement.

Même avec ces deux projets, la carte que nous voyons met en évidence un manque de lignes en rocade sur cette zone, et en particulier sur la boucle Nord des Hauts-de-Seine. Le métro Grand Paris a pour ambition d'apporter des solutions. Les lignes proposées ont été étudiées en prenant en compte les projets en cours.

Vous voyez à l'écran le tracé du prolongement du tramway T1 au-delà d'Asnières, qui a été voté au Conseil municipal de Colombes. Il doit permettre de desservir le cœur de la ville. Il rejoint ensuite, toujours à Colombes, le tramway T2 au niveau de la station Parc Lagravère, faisant de Colombes une plaque tournante d'un réseau de tramway maillé avec le Nord des Hauts-de-Seine. Il se poursuit ensuite vers Nanterre Université, puis vers Rueil. Ce tramway est structurant pour apporter une solution en rocade pour tous les Asniérois, Colombiens, Nanterriens et Rueillois. En complément du T1, le métro Grand Paris propose une autre rocade entre le T1 et la Seine. Cette rocade irrigue Gennevilliers, Asnières, Bois-Colombes et Courbevoie, et permet de se rendre à La Défense, à ses emplois, et aux multiples lignes de transport en commun en correspondance. Le quartier de Bécon-les-Bruyères se trouve ainsi au cœur d'un barreau entre La Défense-Pleyel, deux pôles de développement de la région Île-de-France.

Pour compléter ces deux rocades, deux projets sont à l'étude de l'autre côté de la Seine sur le Val d'Oise, à savoir un transport en commun afin d'aller de Bezons à Villepinte, et la Tangentielle Nord, 28 kilomètres de tram-train rapide pour aller de Sartrouville à Noisy-le-Sec. Les travaux de cette tangentielle ont commencé en décembre dernier, pour la partie entre Épinay et le Bourget, et sa mise en service est prévue en 2014. La réalisation de la Tangentielle dans le Val d'Oise et les Yvelines est prévue pour 2018.

Comme vous pouvez le constater, le métro Grand Paris, en complémentarité avec les autres projets de transport, apporte une solution à la demande de déplacement de rocade dans le Nord des Hauts-de-Seine.

Votre territoire est irrigué aujourd'hui par des lignes de bus, que vous connaissez très bien : le 167 ; le 178 au cœur de la ZAC des Bruyères ; le 275 et le 167 à Bécon, au niveau de la

Place de Belgique ; et à proximité des lignes 163, 164, 178, le 358 et le 278 au niveau du Rond-point de l'Europe. Ce maillage est complété par des navettes dédiées, qui relient les entreprises à La Défense, et qui montrent la nécessité de proposer un mode de transport rapide, fiable et efficace, pour relier les acteurs économiques aux aéroports et au territoire de développement d'Île-de-France. L'arrivée du métro Grand Paris sera l'occasion de revoir le schéma des lignes de bus pour faire de la gare un nouveau lieu où différents modes de transport se rencontrent, et surtout se complètent.

Examinons à présent les gains de temps de vie pour les Bois Colombiens, les Asniérois et les Courbevoisiens. Vous voyez maintenant les gains de temps en utilisant les lignes du métro Grand Paris, en utilisant la ligne verte sans changement. Les Grésillons sont à 5 minutes de Bécon-les-Bruyères. L'aéroport du Bourget est à 12 minutes. La plateforme aéroportuaire de Roissy est à 26 minutes, et celle d'Orly à 36 minutes. En empruntant la ligne verte, puis la ligne rouge à La Défense, le Pont de Sèvres est à 12 minutes seulement de Bécon. Et Châtillon-Montrouge est à 18 minutes.

Mais les gains de temps sont également importants par les alternatives proposées grâce aux correspondances. Vous voyez à l'écran deux exemples de déplacement. Dans les deux cas, les voyageurs qui ne sont pas directement sur les lignes nouvelles en bénéficient grâce aux correspondances avec les lignes existantes. De Bécon-les-Bruyères à Epinay-sur-Seine, la correspondance avec le RER C aux Grésillons permet un gain de temps de 26 minutes. De Colombes à Saint-Denis-Pleyel, la correspondance avec le tramway T2 à La Défense permet un gain de temps de 21 minutes. La force d'un réseau de transport en commun réside pour beaucoup dans son maillage. La société du Grand Paris propose des correspondances pour que les nouvelles lignes de métro automatique soient complémentaires avec les lignes actuelles et futures.

Sur cette carte, vous voyez la gare de Bécon-les-Bruyères en rouge. Le métro Grand Paris est en service. Plus c'est foncé, plus vous gagnez du temps dans vos déplacements en transport en commun. Lorsque vous allez dans une zone en vert foncé, vous gagnez au moins 20 minutes par rapport à aujourd'hui. Si vous l'appliquez aux déplacements des habitants des trois communes, qui transitent pour leur travail et leurs loisirs, cela représente des gains de temps de vie importants.

Pour conclure, voyons la mise en œuvre du projet. Le projet que nous vous présentons est un projet ambitieux, d'intérêt national. Il nécessite entre 21 et 23 milliards d'euros selon les variantes du 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 à une 3^e génération d'investissement.

Chaque grande période a été marquée par un défi à relever en matière de transport : le métro en 1900 ; ensuite le RER dans les années 70, et aujourd'hui le métro Grand Paris. Le

métro Grand Paris est la réponse au défi de la région d'Île-de-France du XXI^e siècle. A la fin janvier, à la clôture du débat, un schéma d'ensemble devra tenir compte des observations et avis collectés par la Commission du Débat Public. S'ensuivra une période de 18 mois, pendant lesquels les rencontres avec les citoyens, les élus et les partenaires seront permanentes, pour élaborer la programmation, et concevoir finement les ouvrages. Les travaux pourront alors démarrer dans les meilleurs délais, dès 2013, pour des mises en service à partir de 2018, et jusqu'en 2023. Je vous remercie de votre attention.

Applaudissements

Didier SERRAT : merci Madame. Avant de vous donner la parole, je voudrais simplement faire un commentaire. Vous savez, toutes et tous, qu'il y a des discussions entre le gouvernement et le Président du Conseil régional sur un projet de convergence entre le projet du Grand Paris et le projet Arc Express. Ces discussions se poursuivent, et comme les débats avec la société du Grand Paris, le débat public sur le réseau de transport se poursuit jusqu'au 31 janvier tel que c'est prévu par la loi du 3 juin 2010. Je souhaitais donner cette précision par rapport à cette question particulière, dont vous avez certainement eu des échos par la presse en particulier. Voilà.

Nous allons passer maintenant au débat. Monsieur KOSSOWSKI, Maire de Courbevoie, si vous souhaitez donner un...

Jacques KOSSOWSKI, Député-maire de Courbevoie : je voudrais vous remercier, mais comme vous avez dit que les élus ne parleront pas beaucoup, je préfère parler tout de suite. Après, je me tairai. C'est d'accord.

Tout à l'heure, vous avez dit aussi que ces grands projets seraient vus avec les élus, les professionnels, et les habitants. Parce que je pense que cela va changer beaucoup de choses, et si cela doit changer beaucoup de choses, nous devons vraiment avoir une très bonne concertation.

Madame, quand je vous ai écoutée, je me suis dit qu'il n'y a pas de crainte à avoir, puisque cette gare a l'air d'être choisie, sur les 12 gares. En vous écoutant, il y a tellement d'avantages que, normalement, nous pourrions en bénéficier. En plus, il y a quand même une grande force. C'est que le Maire d'Asnières, le Maire de Bois-Colombes et le Maire de Courbevoie, nous sommes tous d'accord justement pour arriver à ce résultat, ce qui n'est pas le cas partout.

J'ai plusieurs questions : d'abord, est-ce que oui, il y aura une concertation comme elle doit être faite avec les habitants, puisque c'est important. Vous avez vu qu'il y a un quartier assez dense, un quartier résidentiel. De l'autre côté, il ne faut pas que la gare puisse apporter des nuisances, mais une gare à vivre, ce qui serait bien. Deuxièmement, il y a toujours l'environnement qui est important aussi, maintenant, avec les nouvelles constructions. Puis troisièmement, quand commenceraient, si vous voulez, même avec votre tableau, quand commenceraient - disons qu'à ce moment-là, le rôle des élus sera important - les

concertations avec les habitants. Je vous remercie beaucoup.

Sébastien PIETRASANTA, Maire d'Asnières-sur-Seine : je vais aussi intervenir au début. Comme ça, effectivement les élus interviendront moins. Et puis moi, je m'excuse, mais je devrai partir avant la fin.

Vous remercier d'abord de l'organisation de ces débats-là, parce qu'à Asnières, nous avons eu la chance d'avoir les deux débats publics, un la semaine dernière avec Arc Express, et le 2 novembre, où vous étiez venus pour présenter aussi à la population Asniéroise ce genre de débat. Et c'est bien d'avoir aussi une réunion de proximité à Bois-Colombes sur la gare de Bécon-les-Bruyères, qui concerne effectivement nos trois villes.

Je voulais dire deux choses : la première, c'est que, vous l'avez dit Monsieur SERRAT, c'est que c'est extrêmement important que les deux débats publics qui sont menés actuellement... Je crois que c'est assez historique dans la manière dont c'est fait. Je crois que c'est la première fois où la population est consultée aussi vastement. C'est une très bonne chose. Mais je pense qu'à un moment donné, après le 31 janvier, ou peut-être avant, il va falloir effectivement que les deux projets convergent, et la gare de Bécon-les-Bruyères doit être évidemment dans le point de convergence de ces deux projets. Nous y sommes tous attachés. Jacques KOSSOWSKI l'a rappelé, dès je crois fin septembre, nous avons fait un communiqué commun pour redire notre volonté commune aux trois Maires de pouvoir bénéficier de la gare de Bécon-les-Bruyères comme une station du Grand Paris ou d'Arc Express. Et puis, nous avons fait un cahier d'acteur commun. C'est extrêmement important. Il y a une volonté forte politique, mais également des habitants, qui souhaitent cette station.

Et la deuxième chose que je voulais dire, c'est que c'est extrêmement important, et c'est une des questions que je pose à chaque débat, c'est que nous avons engagé aussi une grande mobilisation, avec l'aide aussi des entreprises de Bois-Colombes, pour faire en sorte que la gare de Bécon-les-Bruyères soit rénovée et mise en accessibilité. Et que l'on ne voudrait pas évidemment que le fait que la station Bécon-les-Bruyères soit retenue, retarde ou empêche ou décale la mise en accessibilité de cette gare de Bécon-les-Bruyères.

C'est extrêmement important. Et nous étions encore, je crois, il y a 10 jours, au STIF, avec Yves REVILLON et Jacques KOSSOWSKI en la matière. Nous avons posé la question au STIF, et c'est vrai que l'on n'a pas eu forcément de réponse claire. Mais en tout cas, nous voulions aussi redire que les deux projets doivent être menés de manière concomitante, et ne sont pas opposés. Merci.

Didier SERRAT : merci Monsieur le Maire.

Isabelle RIVIERE : je vais répondre aux deux élus. Tout simplement, merci beaucoup déjà à vous trois d'être là ce soir, et puis d'avoir affirmé effectivement même avant le débat, par voie de presse, votre soutien à cette proposition d'implantation de gare ici. Effectivement, la société du Grand Paris pense que c'est un territoire qui mérite et qui nécessite l'implantation d'une gare. Puisque comme vous l'avez vu, vous avez quand même énormément de

caractéristiques. Et puis vous avez du développement économique. Vous avez une densité d'habitat. Vous avez tous les arguments nécessaires pour que nous puissions vous desservir au mieux.

C'était effectivement la raison pour laquelle nous sommes là ce soir, et nous l'avons mis sur nos cartes. Évidemment, vous êtes ici nombreux ce soir, mais au-delà de la réunion de ce soir, où vous allez être concertés, puisque au-delà du schéma d'ensemble, nous l'avons dit, il y a 18 mois qui s'ensuivront avec des rencontres avec les associations et les citoyens. Parce qu'évidemment, des gares implantées en plein cœur de ville, comme là nous le proposons ce soir, méritent que l'on se rencontre, que l'on vous écoute très finement, que l'on prenne vraiment en compte vos observations. Puisque c'est vous qui vivez votre territoire, et c'est vous qui avez obligatoirement des réflexes dont nous devons tenir compte. C'est une deuxième réponse.

Une troisième réponse pour vous, Monsieur PIETRASANTA, la gare dont vous faites mention, c'est la gare Transilien. Il est évident que les pourparlers que vous avez avec le STIF continueront, et qu'en aucun cas, les budgets qui avaient été prévus de rénovation, puisque je pense que vous aviez eu un accord de Monsieur HUCHON qui était venu à la suite et à la demande aussi des acteurs économiques, et avec votre soutien. Il s'est exprimé clairement sur le fait que cette gare nécessitait une rénovation.

Donc en aucun cas, le projet du métro Grand Paris va venir vous poser des soucis par rapport à ces promesses qui avaient été tenues par Monsieur HUCHON. Nous venons vous proposer ici ce soir l'implantation d'une gare du métro Grand Paris. Évidemment, il faut trouver des liens avec la gare Transilien. C'est la raison pour laquelle nous l'implantons vraiment dans le même secteur, de façon à ce que vous puissiez avoir des correspondances les plus aisées. Et en aucun cas, nous allons venir, ni la remplacer évidemment, et surtout poser quelques soucis de financement par rapport à ce qui était prévu. Voilà pour les réponses. Je vais passer la parole à Didier BENSE peut-être sur le projet de convergence, ou la vision partagée plus exactement.

Didier BENSE, Membre du Directoire de la société du Grand Paris : oui, sur cet appel que vous faites une fois de plus, et que l'on entend en réalité depuis le début du débat sur le fait de s'inspirer de tout ce qui se dit dans les différentes salles, que ce soit le débat public du Grand Paris ou le débat public d'Arc Express, pour converger sur le projet le plus approprié aux besoins des citoyens et des Franciliens.

Nous avons fait cette proposition de passage par Bécon. Avec votre soutien, nous continuons à faire cette proposition d'un schéma de convergence, sachant que cette option de passage par Bécon, comme vous le savez, n'est pas un des tracés, une des variantes du projet Arc Express. Là, il y a peut-être une petite difficulté particulière à aboutir sur ce sujet. Mais nous, enfin quand je dis nous, nous sommes clairement sur cette proposition-là, encore une fois, avec votre soutien.

Il y a un deuxième sujet dans votre territoire en matière de convergence, c'est ce qui se

passer un peu plus au Sud. Une fois que l'on quitte Bécon, où on va La Défense ? la Folie ? Là, il y a un sujet en matière de rapprochement qu'il faut aborder très sereinement, pas uniquement en partant de points de vue qui seraient différents, mais à travers des études solides. Nous avons proposé de former un groupe d'études intégré avec Réseau Ferré de France, qui est en responsabilité avec le STIF sur le projet Éole, avec le STIF bien sûr, avec la RATP, avec toutes les parties prenantes de cette grande gare de La Défense, parce que c'est vrai qu'il y a une difficulté particulière à créer un hub puissant de transport à l'échelle régionale. Il faut mener ces études-là et en tirer les conclusions de façon très sérieuse. Aujourd'hui, nous en sommes là. Je crois qu'il y a encore beaucoup, encore une fois, de réflexions communes à mener sur cette question de la desserte de La Défense.

Et puis le dernier point sur l'articulation avec les programmes de modernisation ou d'accessibilité des gares. Nous avons été un peu taquinés, on va dire, la semaine dernière, à la réunion du financement. Parce que l'on a dit : « a mise en accessibilité des gares existantes, ce n'est pas dans nos budgets. » C'est vrai que ce n'est pas dans nos budgets, pour une raison évidente, c'est que l'on n'est pas en responsabilité là-dessus. Il y a des propriétaires, on va dire, en quelque sorte, qui sont SNCF pour les bâtiments, et RFF pour les voies, et un financeur qui est le STIF. Il y a une loi qui impose de mettre en accessibilité les gares qui doivent l'être, avant fin 2015. Nous savons que la difficulté fait que cela ira probablement un peu au-delà. Ce programme-là doit suivre son cours. Bien entendu, il faut qu'il soit dans la meilleure articulation possible avec les travaux que le Grand Paris, ou le réseau de convergence, sera amené à faire dans les lieux concernés. Là, en quelque sorte, la balle est dans notre camp pour décider fin mai quelles sont les gares retenues, et produire les études le plus vite possible pour alimenter la réflexion du Syndicat des Transports d'Île-de-France en particulier, qui est en responsabilité sur le programme de mise en accessibilité justement des gares.

Lamia Abdel NABY : une question au fond de la salle s'il vous plaît ?

David MBANZA, Conseiller Municipal de Bois-Colombes, Conseiller Régional : Mesdames, Messieurs, bonsoir. Dans ce projet, nous parlons beaucoup de compétition avec les autres capitales européennes voire mondiales. Je trouve cela assez dommage. Nous sommes un peu trop axés dessus, et nous perdons de vue l'essentiel, à savoir être proches des Franciliens et des Franciliennes. A force d'être trop axés dessus, je trouve que le projet est un petit peu à côté des vrais besoins au quotidien. Nous pouvons nous réjouir nous ici à Bois-Colombes, à Courbevoie, à Asnières, d'avoir notre station qui est retenue. Mais il faut voir aussi le projet dans son ensemble.

Ce que je trouve dommage en particulier, c'est que je n'ai pas encore eu de réponses assez claires par rapport au financement. Nous avons un financement assez lourd pour développer des lignes nouvelles. Mais nous savons très bien que les lignes existantes ont besoin d'être rénovées. Nous connaissons tous les gros problèmes à la Gare Saint Lazare, les trains annulés, les trains retardés. Il y a une raison bien claire. C'est que les infrastructures ont besoin d'être rénovées pour améliorer la ponctualité des trains, pour améliorer les

fréquences, pour améliorer aussi les matériels qui doivent être changés ou rénovés. Et avec ce projet, il y a une sorte de pompe à euros, pas une pompe qui insuffle, mais qui va aspirer. Et tout va être mis dans la création de nouvelles lignes, en délaissant les lignes actuelles qui ont besoin d'être revues pour vraiment répondre aux besoins des Franciliens au quotidien.

On parle beaucoup ici actuellement d'un accord qui est en projet avec la région et l'État. Rien n'est encore fait. Ce que j'espère en tout cas, c'est que le projet qui concerne le Plateau de Saclay... Dans mon groupe, Europe Écologie-les Verts, c'est un scandale. Il y a actuellement des terres qui sont destinées pour la production agricole. Et dans ce projet, nous allons urbaniser ces terres qui peuvent permettre une culture de proximité. Dans le projet du SDRIF, nous avons prévu 2 300 hectares. Avec ce nouveau projet, c'est mis de côté. Voilà, nous allons urbaniser un espace rural, alors que la région Île-de-France, nous le savons bien, a besoin de production de proximité, voire aussi biologique. Et avec tout ce projet-là, ce sont plein d'interrogation que je vous expose, et j'aimerais avoir des réponses à ce niveau.

Lamia Abdel NABY : nous allons prendre une autre question. Je suis désolée, je me lève. Nous avons un monsieur qui a levé la main, voilà.

Thibaud DE DINECHIR, Habitant de Bécon-les-Bruyères, riverain de la voie ferrée : oui bonjour. Je suis un habitant du quartier de Bécon. Je ne suis pas très loin de la voie ferrée. Je n'habite pas très loin de la voie ferrée. Je voulais comprendre deux choses : la première, j'ai compris qu'il allait y avoir une deuxième gare. Est-ce que vous pouvez me le confirmer ? La deuxième : si oui, où se trouvera cette deuxième gare ? Troisième question : quelle sera l'emprise de la gare telle qu'elle existe aujourd'hui ? C'est ma première série de questions.

Et la deuxième, vous avez parlé de coulée verte. Qu'est-ce que cela veut dire précisément ? Vous avez aussi parlé d'un métro souterrain. Qu'est-ce que cela veut dire exactement ? Et en ce qui concerne les riverains, quelles seront les nuisances pendant, si j'ai bien compris, les 10 ans de la construction du réseau ?

Dernière question : est-ce que l'on doit déménager ou pas pour ceux qui sont riverains ?

Isabelle RIVIERE : c'est une très bonne question. Je vous dirai plutôt de rester, parce qu'avec l'arrivée d'une gare du métro du Grand Paris, je pense que c'est plutôt un atout considérable pour votre territoire. Surtout, restez où vous êtes.

Pour répondre aussi à votre question, c'est un métro en souterrain. Nous vous le confirmons. La ligne rouge est une ligne de métro souterrain. La plupart du temps, nous allons essayer de passer sur le réseau viaire de façon à ne pas être sous les immeubles, pour qu'il y ait le moins possible de nuisance. Et il faut savoir que nos stations, enfin nos gares seront implantées à moins 20 mètres sous le sol. Les nuisances, normalement, vous n'en aurez pas, parce que l'on n'est suffisamment profond pour que vous n'ayez pas de problèmes.

Il y aura effectivement, je confirme, deux gares. Il y a la gare que vous connaissez, qui est la gare Transilien. Notre gare sera en souterrain. Évidemment, il y aura des émergences. Mais c'est une gare en souterrain, ce qui permet de ne pas avoir pour le paysage deux gares avec des physionomies extrêmement différentes. Mais par contre, ce que l'on va essayer de faire, c'est de relier justement les quartiers. Comme vous les connaissez, vous voyez bien que pour traverser ces quartiers... Je crois que l'on a remis le plan. Nous allons essayer d'avoir un petit peu... C'est comme la Pyramide du Louvre si vous allez à Paris. Cela a relié en fait différents espaces qui étaient quand même extrêmement coupés. Là, nous allons essayer de permettre des liaisons beaucoup plus faciles, parce que quand nous l'empruntons à pied, il n'est pas forcément évident d'arriver d'un quartier à un autre. Nous allons essayer de refaire ce qui n'a pas été possible de faire, on va dire, en surface. Voilà une série de réponses aux questions.

Pour le monsieur qui était au fond, on nous reproche souvent de ne pas desservir les quartiers. Je pense que pour la ligne rouge sur les Hauts-de-Seine, nous allons prendre celle-là. Mais nous pourrions très bien prendre aussi la ligne rouge à Clichy-Montfermeil. Nous desservons des quartiers. Nous ne desservons pas que des zones d'activité où il y a des hommes d'affaires qui ont besoin d'aller aux aéroports. Nous desservons vraiment les habitants. Quand nous sommes à Arcueil-Cachan, quand nous passons à Bagneux et que l'on est en plein cœur de Bagneux, et que l'on fait une liaison avec le métro ligne 4, nous répondons à une demande des habitants.

Quand nous reprenons tout le tracé de la ligne rouge, et que l'on revient à Issy-les-Moulineaux, encore une fois, nous sommes en plein cœur de ville. Quand nous passons à Pont de Sèvres, là encore une fois, nous répondons à des demandes d'habitants. Mais effectivement, nous recherchons à allier différents paramètres et à répondre aussi aux besoins des entreprises, parce que les entreprises, quand elles viennent s'implanter, elles viennent s'implanter parce qu'elles ont un réseau de transport qui est fiable et efficace. Mais elles viennent s'implanter, et elles amènent des emplois. Il n'y a pas que des salariés qui viennent de l'extérieur non plus.

C'est aussi une attractivité pour votre territoire. Cela le rend attractif que d'avoir un mode transport. Les entreprises ne viendront pas, ou elles ne viennent pas sur des territoires où il y a peu de transport. C'est la raison pour laquelle d'ailleurs, il y a énormément sur les Hauts-de-Seine, et il y en a moins justement sur le territoire de l'Est. Nous espérons qu'avec le réseau du transport du Grand Paris, non seulement nous répondrons aux besoins des habitants, ce qui est le cas sur la partie Est de notre tracé, mais que l'on permettra aussi à des entreprises de faire des choix entre l'Ouest et l'Est, de façon à rééquilibrer. Pour nous, au contraire, le métro du Grand Paris, c'est une proposition qui répond bien aussi à la demande des habitants d'Île-de-France, et qui va faire en sorte qu'il y ait peut-être un rapprochement entre le domicile et le travail, plutôt que d'avoir ces grandes transhumances entre l'Est et l'Ouest.

Je vais peut-être passer la parole à mes collègues, en ce qui concerne l'insertion de la gare

plus précisément, qui vous intéresse particulièrement ce soir, donc Fabrice. Et ensuite, ce sera Didier BENSE qui vous répondra sur le tracé de la ligne verte à Saclay, et les financements. La coulée verte, oui.

Fabrice POGGI, Membre de la Société du Grand Paris : bien. Aujourd'hui, nous sommes au débat public. Il faut savoir que l'implantation précise des gares n'est pas encore arrêtée. Il y a une étude environnementale qui a déjà été faite, qui permet de connaître la nature des sous-sols, et de savoir quelles sont les contraintes. Nous connaissons cela de manière assez précise aujourd'hui. L'implantation de la gare à proprement parler, comme vous a dit Isabelle RIVIERE, ce sera du souterrain. C'est sûr. Ce sera une gare que vous ne verrez pas, à part les émergences et à part les correspondances avec la gare Transilien que vous avez aujourd'hui. Par contre, son emplacement précis n'est pas encore décidé.

Concernant la coulée verte, je n'ai pas d'informations puisque ce n'est pas la société du Grand Paris qui la fera.

Jacques KOSSOWSKI, Député-maire de Courbevoie : oui, je vais répondre pour la coulée verte. La coulée verte, pour ceux qui connaissent bien le secteur... Vous n'avez pas un plan ? Cela irait plus vite de leur montrer.

Lorsque vous passez de l'autre côté du pont qui surplombe la Gare de Bécon, le long de la Rue des Minimes, vous avez une voie ferrée. Puis, vous avez des passages... Très exactement, vous avez ici une voie ferrée avec quatre passages à niveau qui vont jusqu'aux vallées. Oui, ce sont des voies qui, à l'heure actuelle, vous voyez vous-mêmes, qu'il y a de l'herbe qui pousse au niveau des voies. Il est donc prévu de démonter les voies ferrées, et d'enlever les quatre passages à niveau. La ville a déjà fait savoir à RFF qu'elle se porterait acquéreur, et le Conseil général a déjà mis des sous qui seront effectifs en 2012 pour aménager cette coulée verte, pour la rendre agréable pour tous les piétons et les gens à vélo. Et toute cette coulée verte ne sera pas construite, parce que certains s'inquiétaient que l'on aille mettre des immeubles. Non, ce sera plutôt promenade ou ballade à pied ou en vélo. Voilà. Ce sera une vraie coulée verte.

Didier BENSE : oui, je vais terminer la réponse peut-être sur la question des financements en particulier. C'est un sujet qui a été un peu développé la semaine dernière à une réunion thématique qui concernait ce sujet précisément, et qui était commune d'ailleurs avec la région. Vous avez raison de souligner que c'est un financement extrêmement lourd. Nous sommes à l'aube d'un effort considérable, parce qu'aujourd'hui, la situation que tout le monde exprime dans tous les débats publics du moment, c'est quand même une situation un peu de souffrance vis-à-vis de cette problématique des transports à l'échelle régionale. L'effort est considérable. Nous, nous parlons de 20 milliards. Mais nous y rajoutons les nécessités d'entretien du réseau existant, et les nécessités de développement de réseaux un peu plus locaux, de prolongement de lignes, de création de tramway, de bus en site propre, qui sont celles qui figurent aujourd'hui dans ce que l'on appelle « Le plan de mobilisation de la région ». En fait, l'effort collectif que nous avons à produire, ce n'est pas 20. C'est plutôt

de l'ordre de 32 milliards pour faire ça. Et justement, un des éléments de discussion entre la région et l'État consiste à voir comment nous pouvons sécuriser la modernisation des réseaux existants, et l'ensemble des projets qui font partie du plan de mobilisation.

Cette sécurisation, de mon point de vue aujourd'hui, est totalement acquise, puisque dans le plan de mobilisation de la région qui fait 19 milliards au total, si nous enlevons ce qui sera couvert par le Grand Paris ou la synthèse qui sera faite à l'issue des débats publics, les besoins de financement sont de l'ordre de 14 à 15 milliards. Or, la région a d'ores et déjà un financement garanti entre ce qu'apportent les collectivités locales, ce qu'apporte le STIF (12 milliards). Et l'État s'est déjà engagé à hauteur de 2 milliards plus 1 milliard, le dernier milliard ayant été rajouté récemment justement dans le cadre des discussions, et pour prendre acte, un premier élément de retour du débat public. Ce problème de modernisation des réseaux a été évoqué partout, et en particulier des lignes de RER C et D. Le Préfet de région a reçu une lettre de mission de la part du Ministre pour commencer les discussions avec la région autour d'un contrat particulier avec la région d'un milliard à un horizon très court, c'est-à-dire à dépenser d'ici 2014. On a donc là normalement des garanties qui permettent aujourd'hui à la région et au Syndicat des transports d'Île-de-France, de considérer que sur son financement, se demande est sécurisée, et maintenant d'aller le plus vite possible dans la mise en œuvre de ce plan de mobilisation en dehors des sujets de rocade.

Après, le mode de financement, je ne vais peut-être pas développer. Allez sur le site de la CPDP, et regardez les présentations. Mais il y a quelque part là-dedans la justification de l'existence d'une entité indépendante, la société du Grand Paris, qui va financer cette nouvelle infrastructure, et qui va porter la dette sur le très long terme. Nous rembourserons en 40 ans après la mise en service du réseau. Et c'est ça quelque part qui justifie la coquille société du Grand Paris, entre autres.

Sur la question de Saclay, très rapidement aussi parce que l'on a une réunion à Saclay après-demain, et nous n'allons pas faire le débat ici. Par contre, je pense que vous n'êtes pas bien renseignés, mais cela m'étonnerait vu votre qualité. Il y a clairement dans la loi du Grand Paris une protection des terres agricoles, puisqu'un des articles de loi du Grand Paris prévoit la protection de 2 300 hectares - c'est ce que demandait la profession agricole sur le plateau de Saclay - justement réservés à des fins agricoles. Cela donnera lieu à un décret qui est déjà en cours d'élaboration. On n'est pas dans une espèce de bétonnage et d'urbanisation à tout crin du plateau. Le vrai cœur du sujet, c'est la mise en œuvre, dans un premier temps, de ce que l'on appelle « le plan campus », c'est-à-dire l'intensification du regroupement des moyens universitaires et de recherche publique, à l'endroit où cela existe déjà, c'est-à-dire dans le Sud du plateau.

Et cela va attirer suffisamment de monde pour justifier un moyen de transport plus intense et plus rapide qu'un simple bus en site propre. Je crois que maintenant, tout le monde commence à faire ce cheminement et cette réflexion. Après sur la nature du moyen, nous savons très bien vous et moi qu'il y a des discussions assez vives en ce moment. Nous

n'allons pas les développer ici. Mais clairement, il faut arrêter de jeter comme ça en pâture des termes d'urbanisation et de destruction des terres agricoles. C'est exactement l'inverse qui est en train de se produire, grâce à la loi qui a fourni les instruments.

Isabelle RIVIERE : sur tout le campus, notre métro est en souterrain. En tout cas, dans la proposition que nous avons faite sur la ligne verte, c'était une proposition de métro en souterrain. Et en fait, l'étude stratégique environnementale que nous avons menée montre que l'on gagne plus de 10 000 hectares par rapport à l'absence du métro Grand Paris en 2035. Cela devrait satisfaire les Verts.

Lamia Abdel NABY : un instant, il y a deux places de libres devant si vous voulez, les personnes qui veulent venir s'asseoir. Allez-y mademoiselle.

Gérard TRIOREAU, Habitant : bonsoir. Je veux faire deux remarques. Tout d'abord, la situation de la Gare Saint Lazare est très préoccupante. Je ne pense pas que ce projet va permettre de soulager cette gare. Il va y avoir des problèmes démographiques et des problèmes de coût du mètre carré qui vont faire que les gens vont s'éloigner de plus en plus. Actuellement, nous avons un train qui entre ou qui sort à Saint Lazare toutes les 28 secondes. C'est presque un miracle jusqu'à ce jour qu'il n'y ait pas eu d'accident. Je pense qu'il ne faut pas que ce projet fasse oublier cette grave préoccupation.

La question maintenant que je pose sur la réunion de ce soir particulièrement : le projet Arc Express ne passe pas du tout à Bécon-les-Bruyères. Ils ont même indiqué qu'à Bécon-les-Bruyères, il y avait beaucoup de trains qui passaient, mais que peu s'arrêtaient. La question qui nous intéresse tous, les gens qui sont présents ici : à partir de quel moment la décision va-t-elle être prise entre Arc Express et Grand Paris pour Bécon-les-Bruyères ?

Didier BENSE : sur la première remarque, je ne sais pas si la proposition est de ne rien faire. Je ne vois pas bien. D'une façon générale, ces rocade de banlieue vont quelque part protéger l'hyper centre, et vont faire en sorte qu'il y a un peu moins de gens qui convergent vers les grandes gares du centre de la capitale. C'est vrai pour Châtelet, pour Saint Lazare, et pour tous ces points de connexion vers lesquels nous sommes, quand on est banlieusard, un peu obligés de se diriger pour repartir vers la destination finale. Globalement, il y a un effet de décharge que l'on vous a indiqué rapidement dans notre présentation, sur la quasi-totalité des lignes, en réalité, qui rentrent dans le centre de la capitale. Cela « soulage » le besoin vers ces grandes villes. Maintenant, je ne connais pas spécialement le problème d'exploitation de Saint Lazare. Peut-être qu'il y a des gens mieux qualifiés que moi ici pour répondre.

Sur le sujet du choix, je vais vous dire quel est le processus qui anime aujourd'hui la société du Grand Paris. Ce débat se termine à la fin du mois. La Commission du Débat Public fera la synthèse de tout ce qu'elle a entendu. Nous pouvons penser qu'elle a entendu que dans ce coin des Hauts-de-Seine, la proposition consistant à passer aux Grésillons, à Asnières-les-Agnettes, et à Bécon-les-Bruyères, a globalement le soutien de la population locale, des élus et des acteurs économiques. Après, le travail de la société du Grand Paris, c'est de répondre

aux remarques qui lui ont été faites. Si la remarque consiste à dire : votre proposition semble acceptable au niveau local, nous n'allons pas aller proposer, en ce qui concerne le Grand Paris, nous aurons beaucoup de mal à proposer quelque chose qui est en écart par rapport à notre dossier initial. Voilà la façon dont nous allons traiter l'ensemble des demandes. Ce n'est pas uniquement les demandes de mouvement de gare, mais c'est aussi les demandes de gares complémentaires qui ont été notées par la Commission Particulière du Débat Public. Il y en a. Nous en avons aujourd'hui 17 ou 18. Nous examinerons toutes ces demandes pour autant qu'elles soient notées par la Commission, et nous justifierons, nous ferons des analyses et, nous proposerons à notre Conseil de surveillance les éléments de décision qui nous permettront de prendre une décision.

La décision se passe au niveau du Conseil de surveillance de la société du Grand Paris dans laquelle siègent 11 représentants du gouvernement, mais siègent aussi Monsieur HUCHON, et tous les Présidents de Conseils généraux qui défendent les intérêts locaux. Ceci étant, il est évident qu'il y a une réflexion commune et une vision partagée entre l'État d'une part, la région et sa majorité, j'ai envie de dire, d'autre part. Cela va incontestablement être un puits sans guide dans la réflexion de la société du Grand Paris. Cela ne veut pas dire que c'est ça la solution, parce que sinon, cela ferait fi de tout ce qui s'est passé dans les salles. Et cela tordrait un peu quelque part le processus démocratique, qui est celui du débat public. Mais c'est vrai que l'on peut penser qu'à ce moment-là, beaucoup du travail aura été fait.

Fabrice POGGI : en ce qui concerne la désaturation des réseaux, vous avez parlé de la Gare Saint Lazare. Il y a également la ligne 13 qui est extrêmement saturée, la ligne A et la ligne B. Il faut savoir que la ligne A, quand elle a été construite, il y avait une évolution de son trafic qui était prévue. Et finalement, elle a été saturée deux fois plus vite que ce qu'il était prévu. Je pense qu'il faut que l'on prévoie, et d'ailleurs dès aujourd'hui sur le métro du Grand Paris, des gares qui soient suffisamment importantes pour répondre aux problèmes actuels, et également dans les décennies à venir, mais que l'on voie suffisamment loin pour que l'on ne soit pas dans la même situation quelques 30 ans plus tard.

Le métro du Grand Paris propose une ligne en rocade. Le principe même de la ligne en rocade, c'est d'éviter que les gens qui vont de banlieue à banlieue soient obligés, je dis bien obligés, de passer par le centre de Paris. La Gare Saint Lazare, c'est ça. Châtelet-les halles, c'est ça. J'aimerais bien savoir combien de personnes passent à Châtelet-les halles sans s'y arrêter, en tout cas, en s'y arrêtant uniquement pour faire une correspondance et ressortir de Paris. Vraiment, la rocade, c'est pour désaturer la Gare Saint Lazare, Châtelet-les halles et d'autres grands pôles. Il y a aussi un projet en plus qui n'est pas dans la société du Grand Paris, mais c'est le prolongement de la ligne E. Et cela permettra aux trains qui vont à Mantes non plus de partir de la Gare Saint Lazare, mais de passer par le souterrain. Ce n'est pas la maîtrise d'ouvrage du Grand Paris, mais ça va aussi alléger la Gare Saint Lazare, je pense.

Jincheng NI, Directeur aux Affaires Territoriales, Région SNCF, Paris Saint Lazare : je remercie pour la question, qui me permet de parler de Saint Lazare. Quand nous parlons de

Saint Lazare, nous parlons là aussi du réseau existant. Bien sûr, le réseau Grand Paris, c'est un grand projet dans une dizaine d'années, qui va apporter tout le confort de déplacement pour tous les Franciliens, et aussi pour les habitants d'ici.

Mais simplement, pour le réseau existant, c'est-à-dire le réseau Grand Paris, les voyageurs qui descendent du réseau Grand Paris, ils vont quelque part ailleurs. Il faut qu'ils prennent un autre mode de transport. La plupart du temps, c'est le maillage avec le réseau existant. C'est pour cela que la SNCF, il est vraiment urgent et prioritaire d'engager tous les travaux pour moderniser le réseau existant, surtout dans notre région Paris Saint Lazare. Parce que c'est le seul réseau qui ne va pas bénéficier des grands projets TGV. Nous, heureusement, nous aurons, j'espère que le projet ligne nouvelle Paris Normandie, et le projet RER E à l'Ouest, tous ces grands projets là vont se mettre en place pour moderniser toute la région. C'est vraiment quelque chose qu'il faut tout de suite mettre en œuvre, pour que ces projets-là puissent, surtout notamment le RER E... Comme on dit, toute rocade décharge les gares centrales et les gares en terminus. Bien sûr, il y a d'autres projets à ne pas oublier. C'est la rocade moyenne ferrée. Nous en avons déjà parlé. C'est la Tangentielle Nord et la Tangentielle Ouest. En effet, ces projets-là aussi de banlieue à banlieue déchargent aussi les grandes gares parisiennes, et notamment Saint Lazare.

Et pour Saint Lazare, nous avons quand même quelques bonnes nouvelles. Les travaux en cours, c'est pénible pour tout le monde. Comme disait le monsieur, c'est un miracle qu'il n'y a pas un accident tous les jours, parce que la gare est en travaux, et nous n'avons pas la capacité suffisante pour gérer tous les flux qui arrivent, parce qu'il y a un train qui arrive en heure de pointe toutes les 28 secondes.

Si dans la minute qui suit, les 1 500 personnes ne sont pas évacuées, nous avons un problème parce qu'il y en a 4 500 qui attendent, qui arrivent. Or, ces travaux-là vont terminer à la fin de cette année. Et à la fin de ces travaux-là, nous allons améliorer toutes les correspondances avec le RER E, la ligne 14 et tous les autres métros. Parce qu'après, il y a l'accessibilité. Pour la gare, les travaux vont se terminer à la fin de cette année. Et aussi, il ne faut pas oublier que l'on a aussi un autre élément qui va améliorer notre région. C'est l'arrivée du matériel francilien, qui est beaucoup plus confortable, et beaucoup plus capacitaire. Cela va améliorer considérablement le confort et les informations voyageur en temps réel. Parce que tout le monde réclame la cause des retards comme on dit.

Et ici, comme nous sommes à Bécon-les-Bruyères et La Défense, il y a un autre point que l'on parle. En effet, c'est le point à La Défense pour converger les futurs projets de la société Grand Paris, le métro Grand Paris, la ligne nouvelle Paris Normandie, Éole à l'Ouest. En effet, cela conditionne le futur. Si nous n'avons pas un maillage correct entre ces trois projets-là, nous allons conditionner le développement futur entre La Défense et l'aéroport de Roissy en ligne à grande vitesse. Or, c'est un élément clé pour que le projet Grand Paris ait la dimension mondiale et européenne. C'est vraiment quelque chose qu'il faut prendre en compte pour ne pas compromettre cette perspective.

Anne LEGUENNIAU, Habitante : je trouve que ce qui ressort des slides de la présentation, c'est quand même que la priorité de ce projet est de relier les pôles d'excellence aux aéroports. Il y a quand même... Plusieurs fois, ça a été dit. Ça reste quand même... Ce qui ressort c'est vraiment que ça semble être la priorité de ce projet. Cela constitue un véritable non-sens environnemental. L'avion, c'est quand même la machine la plus efficace à dérégler le climat. Accélérer les déplacements. Ce projet permettra de rejoindre au plus vite les aéroports, et permettra de détraquer de plus en plus rapidement la planète. Ce projet est solidaire peut-être avec les hommes d'affaires, mais certainement pas avec les habitants. A ce moment, nous devrions tout faire pour penser circuits courts. Parce que l'on sait que quand nous allons rajouter des gares, cela va être vraiment bétonné autour. Sur le plateau de Saclay, les terres agricoles, nous en avons pourtant besoin pour penser local. Voilà.

Lamia Abdel NABY : merci pour votre remarque. Une autre question. Oui monsieur ?

Philippe MARTIN, Association des Grands Utilisateurs de Bureaux de la ZAC des Bruyères à Bois-Colombes : bonsoir. Ce que je voulais vous dire, c'est que, bien sûr, nous accueillons favorablement tout projet qui va créer les capacités supplémentaires de transport et d'accès des salariés et de nos visiteurs à la ZAC des Bruyères que nous occupons. Il ne nous appartient pas de nous prononcer sur tel ou tel trajet, mais j'ai compris, je crois qu'ils allaient peut-être converger.

Ce que je voulais dire, c'est revenir sur le point qui était évoqué tout à l'heure, à savoir que bien évidemment, nous sommes très intéressés au fait que les travaux en cours ou prévus pour la rénovation de la gare Transilienne existante voient le jour. Mais je crois que vous avez donné les assurances sur ce sujet-là. Et le point que je voudrais souligner, sur lequel nous assistons souvent, c'est que relier une gare à une ZAC, cela se fait par des cheminements piétonniers, et que l'on constate qu'il y a un flux finalement piétonnier qui ne fait qu'augmenter de par bien sûr l'accroissement des logements et la présence de personnes qui viennent travailler sur la zone. Notre souhait, c'est que dans vos projets, et j'ai bien compris que l'implantation définitive de futures gares éventuelles n'était pas encore définie, mais que soient pensés les accès de la gare à la zone de bureaux. Voilà, c'était mon point. Je vous remercie.

Isabelle RIVIERE : réponse pour la jeune femme au fond de la salle. Je pense que l'on ne va pas s'excuser de faire un projet qui permet à l'Île-de-France de pouvoir être reliée correctement aux aéroports. Pour nous, c'est effectivement très important que vous puissiez en tout cas, pas que les hommes d'affaire, mais que tout un chacun puisse rejoindre, et surtout que l'attractivité que l'on doit avoir aussi en Europe et dans le monde... C'est-à-dire quand il y a une délégation qui vient de l'étranger, ou simplement quand il y a des hommes d'affaires qui viennent aussi dans notre pays, ils puissent arriver correctement en tout cas dans les meilleures conditions sur la région parisienne.

Au-delà des hommes d'affaires et des entreprises qui ont un besoin important... D'ailleurs, l'association dont fait partie Monsieur MARTIN d'IBM qui vient de s'exprimer nous l'a

souvent redit. Ils ont besoin d'être reliés aux quartiers d'affaires. Ils ont besoin d'être reliés aux aéroports. Mais au-delà de la problématique des entreprises, il y a aussi tout simplement les emplois, parce qu'il n'y a pas que les hommes d'affaires qui vont prendre les avions. Il y a 90 000 emplois sur la plateforme de Roissy. Il y a des gens qui n'ont pas forcément les moyens de prendre la voiture et qui y sont obligés, parce qu'aujourd'hui, nous ne leur proposons pas une alternative. Je pense qu'au-delà des personnes qui prennent un avion tous les jours, il faut penser à tous ceux qui travaillent autour des aéroports, et qui ont besoin d'un mode de transport pour pouvoir y aller correctement.

Pour la question de Monsieur MARTIN d'IBM, concernant les gares du Grand Paris, ce que l'on souhaite, c'est qu'elles soient les plus accessibles possibles, et par tout mode. Là, nous avons bien compris que l'on serait dans une gare souterraine, mais nous allons essayer de travailler, de permettre ce qui n'a peut-être pas été possible justement jusqu'à présent, c'est-à-dire un bon maillage entre les différents quartiers, et surtout la possibilité de venir à pied dans des conditions qui soient les plus sécurisées et les meilleurs. Il y aura aussi l'accès à vélo. Nous allons revoir les bus. Et quand nous parlions, pour reprendre la question de la personne précédente, par rapport à la Gare Saint Lazare et aux arrivées de lignes Transilien, tous les trains ne s'arrêtent pas à Bécon, mais une fois que la gare du métro Grand Paris sera là, il est évident qu'il y aura des adaptations de l'offre qui vont être faites de par la SNCF et par les autres exploitants. La RATP aussi mettra en œuvre différentes mesures, de façon à ce que les bus puissent accéder le mieux possible aux modes de transport pour que justement, nous puissions permettre les correspondances, et puis une alternative à la voiture.

Ce qu'il faut savoir c'est que notre projet, cela permet ce que l'on appelle un report modal. C'est-à-dire que cela permet à des personnes, à 10 ou 15 % d'utilisateurs de la voiture particulière, de revenir dans les transports en commun. Cela permet quand même d'avoir des voiries moins engorgées, et puis surtout de répondre à des problématiques environnementales. La société du Grand Paris, par le réseau que l'on propose, par l'efficacité du réseau que l'on propose, permet justement de résoudre une partie de cette problématique des flux routiers.

Lamia Abdel NABY : les deux personnes de la RATP veulent compléter la réponse ? D'accord. Une autre question monsieur.

Didier DELPEYROUX, Habitant : bonsoir à toutes et à tous. Ma question porte... A la lecture de votre projet, vous nous indiquez une mise en service de ce grand projet, de ce beau projet, entre 2018 et 2023, dans le cas où la Gare de Bécon serait retenue sur ce tracé. Mais ma question porte plus particulièrement sur la rénovation de la gare actuelle de Bécon, la gare que nous utilisons, que j'utilise tous les jours, et qui me pose quand même pas mal de problèmes au quotidien. Est-ce que par rapport à cela, et je m'adresse plus particulièrement aux élus qui ont présents ce soir, la SNCF, peut-être aux gens du Conseil général, s'ils sont présents également, et RFF, quel est le calendrier qui est retenu pour la rénovation de la gare actuelle de Bécon-les-Bruyères ? Merci.

Lamia Abdel NABY : Monsieur le Maire se propose. Un micro ici. Parce qu'il a des informations importantes.

Un intervenant : sachez que les trois maires de Courbevoie, d'Asnières, et de Bois-Colombes ont des réunions régulières avec le STIF, la SNCF et RFF. Et en ce moment, un projet est monté par la SNCF et RFF, qui est une passerelle qui permettra de rejoindre les deux côtés de la gare, côté Asnières et côté Courbevoie, si je puis parler, avec des descentes par ascenseur ou par escalier sur les voies. Et ce projet est en train d'être mis en œuvre pour être réalisé le plus rapidement possible. Le vœu des élus, c'est que ce soit réalisé d'ici 2014-2015.

Et nous avons donc des réunions régulières, mais il faut savoir que c'est quand même un projet d'envergure, et qui coûte cher. C'est la raison pour laquelle nous essayons de ramener le projet... Au départ, il était prévu plutôt pour 2017. Depuis que l'on travaille avec SNCF et RFF, nous faisons tout pour ramener le projet le plus rapidement possible pour donner satisfaction, c'est sûr, à tous les gens qui prennent cette gare. Si Monsieur le Député veut ajouter quelque chose, mais sachez que la détermination des élus est quand même forte pour faire accélérer le projet.

Jacques KOSSOWSKI : oui merci. Il faut dire qu'au départ, c'était le souterrain. Et le coût était de 65 millions d'euros. Cela a été difficile, et là, nous ne savions plus du tout en quelle année ce serait fait. Nous avons dit que c'était un petit peu trop long, et surtout peut-être trop cher. Et au départ, c'était 2017. Maintenant, ce serait 2014, mais avec participation financière des villes, alors qu'avant, ce n'était pas du tout le cas. Si nous voulons que cela aille plus vite, ce sera 2014, mais avec participation des villes. Alors qu'avant, nous ne devions pas payer. Maintenant, nous allons être obligés de participer avec la SNCF pour cela. Mais ce n'est pas possible de le faire autrement d'après leur calcul. Et donc à la fin de l'année, nous devons avoir exactement le bilan financier, et en même temps, le nombre d'heures qu'il faudrait... Parce qu'il faut travailler avec eux. Parce qu'il faut demander à la SNCF. Cela appartient à RFF. Il faut que tout le monde se mette d'accord, et surtout avec les entreprises qui en ont besoin. Puisque aujourd'hui, qu'est-ce que l'on fait ? Nous ne stationnons devant la Gare de Bécon du côté Asnières pour essayer de solutionner le problème. Mais ce n'est pas suffisant. Ce n'est pas avant 2014, et je vous dis, la participation des trois villes en même temps. C'est là notre force, c'est d'être au moins ensemble.

Lamia Abdel NABY : s'il vous plaît, prenez un micro si vous voulez poser la question en complément, merci.

Thibaud DE DINECHIR : juste pour finir Monsieur le Maire, quand vous parlez de 2014, c'est mise en service ou démarrage des travaux ?

Jacques KOSSOWSKI : mise en service. Sinon, c'était 2017.

François WIART, Habitant : bonsoir, j'habite au centre de Colombes. Depuis tout à l'heure, nous parlons de désaturer la Gare Saint Lazare et je suppose, je suis Colombien mais je

suppose que dans la salle, il y a beaucoup d'habitants de Bois-Colombes qui utilisent aussi la ligne J, qui est très saturée. Et le Grand Paris ne propose aucune liaison avec la ligne J. Je voudrais savoir pourquoi, parce que c'est un axe aussi important que les dorsales de la ligne 13, la ligne A. C'est une population énorme. C'est tout Colombes. C'est Argenteuil et encore beaucoup d'autres zones d'habitation derrière. Et il me semble important que la ligne J soit aussi connectée, que ce soit au Grand Paris ou Arc Express. Voilà, merci.

Isabelle RIVIERE : tout d'abord, sur votre question, il faut dire que nous avons une quarantaine de gares. Forcément, il y a des communes qui ne seront pas desservies en Île-de-France. Nous avons fait un choix qui est de proposer une gare sur ce territoire-là. Effectivement, là, en plus, nous avons de la chance d'avoir un consensus politique des trois maires qui se sont exprimés. Mais la parole vous revient. C'est-à-dire que lors des réunions publiques, il y a eu quelquefois des tracés qui ont permis de faire un autre choix de la gare par rapport au tracé. Nous espérons ce soir avoir votre adhésion, sachant que quand nous parlions de convergence tout à l'heure, sur le projet d'Arc Express, il n'y a pas de proposition de gare à Bois-Colombes. Il n'y a que la proposition du Grand Paris qui propose une gare à Bécon-les-Bruyères. Parce que pour Bois-Colombes, il y a effectivement un des tracés qui propose une alternative, mais pas à Bécon-les-Bruyères.

Concernant la ligne J, je vais passer la parole à Didier BENSE.

Didier BENSE : oui, il faut comprendre que l'on est sur une conception de réseau à l'échelle régionale. Il est évident que l'on ne peut pas couvrir un territoire aussi vaste en proposant des gares trop rapprochées. Nous avons fait le choix de chausser les bottes de sept lieux en quelque sorte à travers le réseau Grand Paris pour se déplacer assez rapidement d'une zone ou d'un quartier à une autre zone ou à un autre quartier.

De fait, la Gare de Bois Colombes est à peu près à 800-900 mètres de Bécon-les-Bruyères. Cela semblait un arrêt un peu trop proche vis-à-vis des grands principes qui sont les nôtres, d'autant plus que cette connexion intéresse en particulier les gens du Val d'Oise. Nous avons veillé à une bonne qualité de toutes les autres interconnexions, que ce soit la ligne C, la ligne H, la ligne L et la A à La Défense. Néanmoins, cette question de la connexion à la ligne J est posée dans le paysage. Elle a été demandée à travers toutes nos réunions que l'on a eues dans le Val d'Oise, et nous serons encore demain à Argenteuil Bezons. Je suis à peu près sûr qu'ils vont nous en parler. Cela fera partie des examens complémentaires auxquels nous allons nous livrer, ou plutôt nous relivrer, parce que nous avons déjà regardé cette question-là pour voir quels sont à la fois les avantages d'une telle gare pour les usagers de la ligne J, qui viennent de grande banlieue, mais aussi les inconvénients. Il y a un coût supplémentaire, inutile de le dire. Une gare, ce n'est pas gratuit. Mais il y a aussi le fait qu'il faut arrêter les trains. Or aujourd'hui, vous parliez de la ville d'Argenteuil. La ville d'Argenteuil a une desserte très bonne et très puissante à travers les trains directs entre Argenteuil et Saint Lazare, puisqu'ils mettent 9 ou 10 minutes pour aller là.

Il faut voir si en créant un arrêt supplémentaire systématique, finalement, il n'y a pas plus de

lésés que de gens avantagés, ou si nous pouvons nous contenter des trains omnibus déjà aujourd'hui, qui à ce moment-là, sont un peu moins fréquents. Charge aux gens qui sont sur cette ligne J en amont de choisir le bon train. Vous voyez qu'il n'y a quand même pas des réponses tout à fait aussi faciles que cela à apporter. Cela peut aussi impacter les schémas de desserte des lignes de ce groupe-là, qui sont de schémas quand même assez compliqués.

Jean-Michel WURMSER, Habitant : bonsoir. J'aurai une question : sur le financement, vous avez exposé brièvement la façon dont ce serait financé. On nous a parlé d'ailleurs du financement des travaux pour l'aménagement de la Gare de Bécon, en disant que les communes allaient financer une partie des travaux. Cela veut dire que ce sont finalement les citoyens de ces communes qui vont financer une partie des travaux, si j'interprète bien.

En ce qui concerne le Grand Paris, j'ai lu dans la presse que les riverains des gares qui seraient desservies par le Grand Paris devront payer une taxe pour financer une partie des travaux. J'aurais voulu savoir si c'était la réalité, ou si ce n'était qu'une rumeur. Et d'autre part, pourriez-vous nous décrire un peu l'aménagement de la gare du Grand Paris. Vous aviez parlé de structures commerciales, qu'est-ce que vous entendez par là ? Merci.

Isabelle RIVIERE : je prends la question pour la gare, et puis je laisse la parole à Didier BENSE. Sur les gares, nous n'aurons jamais les mêmes gares dupliquées 40 fois, parce que les territoires sont extrêmement différents. Quand nous allons nous situer à La Défense, nous comprenons bien la complexité de l'implantation d'une gare et nous voyons bien, parce que nous l'avons dit, il y aura un groupe intégré pour regarder comment est-ce que l'on va la faire, la faisabilité technique. Quand nous sommes dans des secteurs comme les vôtres très denses, où l'habitat est déjà là, il est évident que l'on va faire une gare d'un type spécifique. Quand nous allons arriver sur des zones de développement comme à Nanterre, puisque l'on propose sur la ligne verte de faire une gare à Nanterre-les-Groues où là vraiment, il y a une nouvelle centralité, et qu'il y a beaucoup de choses à faire. Nous avons encore une autre latitude.

En ce qui concerne une gare telle que la vôtre, elle sera travaillée avec vous. C'est-à-dire qu'elle sera travaillée avec les élus, et avec les associations. Pendant 18 mois, nous allons pouvoir nous rencontrer, et nous allons pouvoir regarder de quelle façon nous allons la créer. Il est évident que s'il y a des commerces de proximité à côté, nous n'allons pas faire une grande gare avec un centre commercial, qui va mettre en péril vos commerces de proximité.

Tout cela va se faire en bonne intelligence avec votre tissu urbain. Nous n'allons pas pouvoir implanter les 36 000 enseignes. Nous allons regarder ce qui existe autour, ce que vous proposez. Comment est-ce que l'on peut l'améliorer si c'est possible ? Quelle complémentarité il peut y avoir, s'il y a implantation de commerce, quelle complémentarité il peut y avoir ? Nous n'imaginons pas une tour au-dessus de la gare. Nous voyons bien que l'on est vraiment dans un territoire où en gros, nous serons en souterrain avec des émergences, et plutôt des correspondances très facilitées avec la gare Transilien que vous

connaissez aujourd'hui. C'est la réponse sur l'implantation de la gare.

Didier BENSE : oui il y a une question sur les financements. Je vais peut-être la prendre maintenant. Peut-être être un peu plus précis dans ce que je dis, puisque j'ai renvoyé à ce que l'on avait dit la semaine dernière. Dans le modèle de financement de la société du Grand Paris, il y a trois temps : il y a le temps des études et de la construction ; il y a le temps des mises en service successives et de la valorisation, notamment des espaces des gares ; puis il y a le temps du remboursement de l'emprunt, dans lequel en quelque sorte, la société du Grand Paris a terminé son travail, et n'est plus qu'une boîte à gérer une dette et à rembourser une dette. Rembourser une dette, cela vous paraît ordinaire à vous qui êtes citoyens. En matière ferroviaire, c'est moins classique. Les dettes sont éternelles. Elles sont portées par Réseau Ferré de France. Elles sont portées par la RATP, et nous ne rembourserons pas la dette en réalité. Nous en portons uniquement les intérêts dans les comptes d'exploitation.

Là, le modèle est bien de se donner les moyens de rembourser la dette. Pour cela, il faut un certain nombre de ressources pérennes. Et ces ressources sont effectivement données en grande partie par la fiscalité. La loi de finance rectificative de 2010 et la loi de finance de 2011, qui viennent d'être votées et promulguées fin décembre, ont fourni à la société du Grand Paris un certain nombre de ressources pérennes.

Ordre de grandeur : en 2011-2012-2013, ces ressources seront de 300 millions d'euros par an. Et elles monteront à 400 millions d'euros à partir de 2014. Elles évolueront comme cela en fonction en gros de la base d'imposition, puisque c'est très majoritairement les entreprises, finalement, les propriétaires de bureau qui paient ces taxes.

Dans ces taxes-là, il y en a quand même une qui concerne les ménages, c'est ce que l'on appelle « la taxe spéciale d'équipement ». Cette taxe spéciale d'équipement, elle est payée à la fois par les entreprises à travers ce qu'a remplacé la taxe professionnelle, la CVAE, et à la fois par les ménages. Les simulations qui ont été faites, c'est un effort des ménages à hauteur de l'ordre d'un peu plus de 11 euros par foyer fiscal et par an, pour payer cette infrastructure de 20 milliards.

Je vous laisse juger de savoir si c'est un effort important ou pas à l'échelle des ménages. Évidemment, tout impôt est désagréable. Mais il a semblé en quelque sorte légitime de faire contribuer les Franciliens et l'ensemble des Franciliens à une partie du financement. Cela représente moins de 20 % des ressources de la société du Grand Paris pour cette année.

Il y a quelque chose qui était... Il n'y a pas de ponction des riverains en réalité. Il y a quelque chose qui était prévu dans la loi du Grand Paris initialement, c'était qu'éventuellement, nous puissions... Une infrastructure de ce type-là crée de la valeur, et notamment fait augmenter le prix des appartements, des terrains, des maisons, des bureaux etc. La question que tout le monde se pose partout où nous construisons des infrastructures, c'est comment l'investisseur, c'est-à-dire la collectivité locale, l'État, peut récupérer une partie de la valeur qu'il a créée, une partie, pour finalement rembourser son infrastructure. La loi du Grand

Paris avait mis en place un dispositif, mais ce dispositif a été finalement annulé dans la loi de finances rectificative, parce qu'il introduisait un certain nombre de complexité à la fois dans l'estimation et dans la collecte. Il a été remplacé par les taxes dont je viens de vous faire état.

Arnaud BERTRAND, Habitant : j'ai deux questions à vous poser. Une première : le Grand Paris au-delà du métro, peut-être qu'un jour, ce sera un Grand Paris politique. Ce sera peut-être une grande collectivité avec toute la petite couronne qui fera partie de Paris, et peut-être plus de solidarité et de péréquation. Et là-dessus, il me semble important, notamment pour les transports, déjà avant de construire le réseau de métro, que toutes ces villes-là soient très bien desservies vite un petit peu comme en métro. Et là, j'interpelle les personnes peut-être du STIF ou de la SNCF, parce qu'il me semble aujourd'hui que sur les trains de Saint Lazare, ils partent tous de Saint Lazare. Ils foncent, et ils desservent sept gares. Et ensuite, voilà, quand nous sommes à Clichy-Levallois et que l'on veut aller à La Défense, c'est compliqué. Il faut changer. Nous attendons, et il y a 10 minutes etc. Et là-dessus, je pense qu'il y a un effort à faire sans doute pour ces communes qui sont vraiment tout à côté de Paris, qui sont vraiment très urbanisées, soient mieux desservies. Je sais que pour le projet de développement des Batignolles, nous voulons faire s'arrêter beaucoup plus de trains au Pont Cardinet. Il me semble très important que sur tous ces trains entre Paris et La Défense, cette ligne de Transilien, il y ait beaucoup d'omnibus, une sorte de quasi métro. Vous allez me dire que cela prend plus de temps, mais quand il faudra renouveler ces trains, sans doute qu'ils pourront plus mieux accélérer et aller quasiment aussi vite. Voilà ma première question pour les personnes du STIF ou de la SNCF.

Ma deuxième porte plus sur le choix de la gare. Vous disiez que vous vouliez que l'on en débattenne ce soir. Ici, nous sommes à Bécon, mais il me semble en regardant une carte que la gare de Bois-Colombes, installée à Bois-Colombes, ce n'est pas très loin. Elle a beaucoup de sens aussi par la desserte de la ligne J. Il y a beaucoup de villes, d'assez grosses villes, de quartiers qui ne sont pas forcément des quartiers très riches, qui ont besoin de développement, qui sont desservis par cette ligne. Il y a Pontoise. Il y a Cergy. Il y a Argenteuil. Nous en avons parlé. Et je pense que cela ferait beaucoup de sens que cette station soit à Bois-Colombes et non pas à Bécon, qui n'est pas loin, mais voilà.

Sinon, une autre alternative, et là j'aimerais avoir votre avis, c'est pourquoi ne pas avoir mis cette gare à la Gare d'Asnières-sur-Seine, ce qui permet à la fois d'être assez prêts et d'être aussi en correspondance avec cette ligne J. Merci.

Didier BENSE : sur le Grand Paris politique, je n'ai pas de commentaire.

Sur l'articulation avec la ligne J, je l'ai un peu évoquée. Dans ce cas spécifique d'Argenteuil, que l'on cite souvent en exemple, Argenteuil a quand même une desserte aujourd'hui assez bonne, radiale mais assez bonne, y compris d'ailleurs pour rejoindre Cergy ou Pontoise en ce qui les concerne, avec une liaison très rapide à Saint Lazare. Comment quelqu'un d'Argenteuil rejoint le Grand Paris ? A Saint Lazare, vous avez la ligne 14 prolongée qui

permet ensuite d'accéder, mais surtout, ce que l'on oublie, parce qu'aujourd'hui, cela n'existe pas, c'est le projet de la Tangentielle Nord. Ce projet de la Tangentielle Nord pour Argenteuil, en matière de déplacement de banlieue à banlieue, c'est vraiment un projet tout à fait clé en matière d'amélioration des déplacements. C'est-à-dire qu'à partir d'Argenteuil, vous allez pouvoir monter dans un tram-train qui roule à 50 km/h, ce n'est quand même pas un tortillard, et qui ensuite dessert à peu près à l'horizontale, et peut aller se connecter par exemple au Bourget, là où nous retrouvons à nouveau le Grand Paris. Toute la desserte à partir d'Argenteuil vers l'Est, et en particulier vers Roissy, puisque les Val d'Oisiens ont souvent une frustration vis-à-vis de l'accès à la plateforme de Roissy, non pas pour prendre l'avion, mais pour aller travailler, vu la densité d'emplois, va être considérablement facilitée. Il faut se projeter en 2020 quand cette infrastructure-là existe, ce qui fait effectivement... Nous l'avons un peu évoqué dans nos superpositions de projets. Il y a le T1, et au-delà, il y a cette Tangentielle Nord. Il n'était donc pas pertinent d'aller imaginer des rocade qui allaient s'empiler ailleurs.

Après, pourquoi Bécon et pourquoi pas Bois-Colombes ? En matière de critère d'implantation des gares, nous avons regardé plusieurs sujets. D'abord quelle desserte la gare apportait, c'est-à-dire ce que l'on appelle « la couverture » en terme technique de population et d'emplois par la gare dans un rayon de 600 mètres, 800 mètres, 1 kilomètre. Combien de personnes habitent, et combien de personnes travaillent ? Premièrement. Deuxièmement, les sujets d'accessibilité et d'interconnexions offerts. Là, c'est vrai que Bois-Colombes a une pertinence, le même niveau de pertinence que Bécon, à peu près. Et ensuite, qu'est-ce que la gare pouvait apporter à son environnement en matière de développement du territoire, en matière de création de logement et en matière d'attraction pour les entreprises. C'est sur la base de ces trois critères, plus la géométrie que j'ai déjà évoquée du réseau, que l'on a effectivement privilégié une implantation sur Bécon.

Isabelle RIVIERE : nous avons pas mal travaillé aussi avec les entreprises, puisque nous les avons vues arriver sur votre territoire les unes après les autres. D'abord, la première a été Colgate. Ensuite, Aviva est partie du IX^e arrondissement pour faire son siège chez vous. Ensuite, il y a eu IBM, GDF Suez, une entité, bientôt l'INPI et la COFACE. Nous avons regardé cela. Il y a aussi une création d'habitat. Nous voyons qu'il y a quand même 20 000 habitants, et qu'il y en aura encore d'autres. C'est un critère d'implantation d'une gare du Grand Paris. C'est dans votre territoire, et en toute proximité de La Défense. Il y a encore des terrains, comme nous l'avons vu sur les photos, sur lesquels il y a encore des développements à proposer. Et nous voyons bien qu'il y a des habitants, puisqu'il y a vraiment un vrai quartier, une vie de quartier avec des équipements. Cela nous semblait intéressant. Et comme vous le disiez Monsieur, la proposition de Bois Colombes est intéressante, mais le territoire est quand même... Enfin, cela se tient dans un mouchoir de poche. Cela veut dire qu'en fait, même si la gare n'est pas... Nous avons fait ce choix-là de la proposer à Bécon les Bruyères, mais évidemment, la Gare de Bois Colombes n'étant pas loin, nous travaillerons justement à ce que le maillage soit optimum, et que l'on puisse avoir ces connexions avec la ligne J dans les conditions les meilleures.

Fabrice POGGI : dernier point aussi. Vous parliez d'une connexion à la Gare d'Asnières qui, c'est vrai, avait l'avantage de pouvoir rattraper les lignes L et J en une fois. C'est quelque chose qui a été regardé par la société du Grand Paris. Et vous savez que la Gare d'Asnières, elle est en viaduc. Il y a aujourd'hui les fondations du viaduc. Si nous devions passer sous cette gare et si nous devions nous arrêter sous cette gare, nous serions assez profonds de manière à éviter ces ouvrages. Et dans ce cas-là, la correspondance sera difficile avec Asnières. Et une mauvaise correspondance, c'est un réseau maillé qui fonctionne moins bien. La société du Grand Paris a aujourd'hui conclu que ce n'est pas une bonne solution de correspondre à Asnières, et c'est d'ailleurs une conclusion qui est partagée par Arc Express.

Henri MARCHAND, Président de l'Association des habitants du quartier des Bruyères : bonjour. Le quartier des Bruyères est un quartier qui s'est peuplé depuis cinq ans simplement. Effectivement, nous avons accès, à partir du quartier, à deux gares, à savoir celle des vallées, et celle de Bécon. En fait, elles sont pratiquement équidistantes de l'endroit où nous habitons, sauf que l'accès à Bécon est aujourd'hui plus compliqué. Nous nous réjouissons d'avoir un meilleur accès possible sur la Gare de Bécon.

Par contre, je voudrais vous signaler un problème que nous avons eu dans les années qui ont suivi notre, il y a tout juste quatre ans, implantation dans le quartier. Nous nous sommes rendu compte que le quartier était devenu un reposoir pour toutes les voitures des personnes qui se rendaient à la Gare de Bécon, pour garer leurs voitures et aller sur Paris. Une solution a été trouvée en mettant en place un système de parking payant, ce qui a permis de réduire considérablement le flux, la quantité de voitures ventouses dans notre quartier. Par contre, ce que j'aimerais savoir, c'est est-ce que dans toutes les gares, enfin dans celle de Bécon en particulier, et en gros toutes les nouvelles gares du Grand Paris, est-ce que vous avez prévu de mettre un système de parking, qui permettra aux gens, qui habitent un peu trop loin pour venir à pied, de pouvoir garer leurs voitures et avoir ainsi accès au réseau du Grand Paris ?

Didier BENSE : sur cette question des parkings, c'est évidemment un sujet sur lequel nous avons essayé d'avoir une position. D'abord, la réponse est non. Nous n'allons pas en mettre partout. Cela se fait au cas par cas, selon un certain nombre de critères. Le premier critère est évident. Est ce qu'il y a des voiries qui permettent d'accéder sans trop de difficulté à la gare, à son environnement et aux parkings ? Et est-ce que ces voiries ont une fluidité à peu près satisfaisante ? Parce que si c'est pour apporter encore plus de dégradation dans la fluidité de circulation parce que nous avons un parking de quelques centaines de places, je ne suis pas sûr que l'on ait rendu service à tout le monde.

C'est quelque chose qu'il faut regarder en cas par cas. D'une façon générale, nous sommes assez proches finalement de la logique d'implantation que le STIF défend, puisqu'ils sont en responsabilité sur les questions de parkings d'intérêts régionaux, à savoir à l'évidence des parkings assez dimensionnés dans les gares les plus extrêmes de notre réseau, celles auxquelles nous accéderons le plus facilement et à proximité des grandes voiries, à proximité de l'A4, à proximité de l'A118, etc. Là, c'est intéressant. Bien sûr au Nord vers

Gonesse, vers Villepinte. Il y a beaucoup de places pour le coup, et de très grandes voiries. Bref, il faut éviter d'envoyer les voitures percuter les embouteillages. Et puis après, au cas par cas, dans des quartiers comme les vôtres, ce sont des choses qu'il faut regarder encore une fois en fonction de l'état de la voirie.

Mais je pense, vous l'avez peut-être un peu évoqué dans votre question, qu'il y a aussi une question de « police de stationnement ». C'est-à-dire aller implanter et aller intéresser un investisseur à mettre un parking, ou le mettre même dans le schéma des parkings à intérêts régionaux, sans mettre en place une police du stationnement qui fait que les gens vont payer quelque part leur stationnement en parking payant, c'est un peu voué à l'échec. Il y a un certain nombre de parkings de ce type-là qui sont vides, avec de voitures ventouses partout. Il faut essayer de ne pas reproduire le même type d'erreur, et c'est pour cela que c'est un travail qui se fait nécessairement en coordination avec les collectivités et les communes qui ont le pouvoir de police sur ces sujets.

Jacques CAPET, Associations Naturellement Nanterre et Environnement 92 : oui bonsoir. Je voudrais intervenir à propos de la desserte de La Défense, parce que quand nous parlons de La Défense, aussi bien Arc Express que vous, société du Grand Paris, vous faites comme si les 150 000 personnes qui travaillent à La Défense étaient toutes dans un rayon de 600 mètres ou 800 mètres autour de Cœur Défense, de l'endroit où se trouve la gare actuelle, et où se trouveront les futures gares. Deux, vous en prévoyez deux, en plus de celle d'Éole, du RER E, qui va aussi certainement s'y implanter.

Mais il y a beaucoup de gens qui travaillent à La Défense, mais pas à Cœur Défense. Ils travaillent plutôt côté esplanade, côté du Pont de Neuilly. Et c'est un secteur qui non seulement a déjà beaucoup de personnes qui y travaillent, mais qui va en avoir également davantage si certains projets d'immobilier de bureau qui sont annoncés, que personnellement je n'approuve pas, mais malheureusement, cela risque de se faire quand même, ce qui s'appelait « Hermitage », près du Pont de Neuilly. Cela va être des milliers d'emplois supplémentaires.

Et la desserte de ce quartier-là ne sera pas améliorée, même s'il y a deux fois plus de gares qu'actuellement à La Défense. Parce que la gare du métro Esplanade est saturée actuellement. Et elle ne pourra pas absorber beaucoup plus de gens dans l'avenir. Il faudrait envisager quelque chose, soit dans le cadre des rocales sur lesquelles vous travaillez, et comme de son côté fait Arc Express, soit une autre formule. Environnement 92, il y a quelques années, avait suggéré un métro le long des berges de la Seine, Asnières, Courbevoie, etc., et La Défense, mais la partie Est de La Défense. Est-ce que vous avez réfléchi à ces questions-là ?

Petit prolongement, sur un autre sujet, mais qui y ressemble un peu. Vous avez, en réponse à des questions, parlé des 90 000 personnes qui travaillent autour de Roissy. C'est exact. Il faut y penser. Il n'y a pas que les voyageurs, qu'ils soient hommes d'affaires ou qui soient touristes, riches ou modestes. Il y a effectivement ces gens qui travaillent. Mais ces gens-là

ne travaillent pas non plus dans un rayon très limité autour du terminus du RER B actuel ou de votre terminus du Grand Paris. Ils travaillent dans un rayon beaucoup plus étendu. Et les nouvelles gares que vous allez créer n'apportent rigoureusement rien de plus que ce qu'apporte la ligne B actuellement. Cela soulagera cette ligne, mais cela n'apporte pas de desserte supplémentaire pour les gens qui travaillent, pour les 90 000 personnes que vous avez évoquées.

Dernier mot. Puisque nous parlons de Roissy, votre réseau sera opérationnel dans une dizaine d'années. Dans une dizaine d'années, quel sera le prix du kérosène ? Surtout si nous le taxons, parce que nous parlons beaucoup, avec la taxe carbone, etc., d'augmenter les impôts sur les carburants, mais il faut savoir que le kérosène est complètement détaxé. Et ce scandale va bien cesser un jour ou l'autre. Et à ce moment-là, les utilisateurs de l'avion, ce sera peut-être beaucoup plus encore que maintenant, les hommes d'affaires, parce qu'évidemment, le financement de leur voyage ne sort pas de leur petit SMIG. Il sort des caisses de leur société. Voilà. La desserte des aéroports, c'est peut-être un objectif à courte vue.

Isabelle RIVIERE : la société du Grand Paris propose deux gares, à savoir une gare à La Défense, et une gare à Nanterre-les Groues. Pour nous, ces deux gares ont des fonctionnalités extrêmement différentes. Comme nous avons essayé de vous le montrer ce soir, notre proposition est une proposition de rocade, de métro bouclé. Nous avons une proposition sur La Défense, sur le quartier d'affaires de La Défense, de la ligne verte, et de la ligne rouge. Il y a des possibilités, et en tout cas, nous sommes en train de pousser plus avant les études. Il y a une boîte qui existe, qui est sous les Quatre temps. Cela mérite que l'on aille jusqu'au bout des études avant de dire que ce n'est pas possible de pouvoir l'implanter.

Pourquoi en fait une gare là ? Tout simplement parce que quand nous regardons le poids des emplois, aujourd'hui, à Nanterre, il y en a 20 000. Demain, il y en aura 50 000 à Nanterre-les Groues. Aujourd'hui, à La Défense, il y a 150 000 emplois, et demain, il y en aura 190 000. On voit bien que le poids n'est pas le même aujourd'hui, et ne sera pas le même demain. Et nous avons vraiment besoin de deux gares, dont une gare tout simplement parce que nous allons à La Défense. Et quand nous allons... Nous avons été par exemple à Boulogne à une réunion publique. Que ce soit les habitants ou que ce soit les entreprises, ce qu'ils veulent, c'est être reliés à La Défense et pas à Nanterre-les Groues, pour pouvoir avoir à faire une correspondance ensuite avec la ligne A et la ligne 1 pour revenir sur le quartier d'affaires. Pour eux, ce n'est pas possible. Une rupture de charge, ce n'est pas possible. Pareil quand on prend son avion et qu'on arrive de Roissy, aller aux Groues à Nanterre pour pouvoir ensuite faire une correspondance avec la ligne A ou la ligne 1 pour revenir et ses rendez-vous sur le quartier d'affaires, ce n'est pas possible.

On essaie tout au moins, puisque comme nous vous l'avons dit, nous ne sommes pas au bout des études, de regarder la faisabilité technique d'une implantation d'une gare dans le secteur, du site historique de La Défense. Mais ce n'est pas suffisant. Il faut que l'on regarde

aussi sur Nanterre-les Groues, parce que nous avons besoin de développement sur ce secteur-là, qui est l'Arrière Défense, et il faut que l'on puisse aussi étudier l'implantation d'une gare.

Je suis d'accord avec vous. Il y a un vrai problème, quand on connaît le secteur, sur Esplanade de La Défense. Quand nous regardons les quais de cette gare, enfin de cette station, nous voyons bien qu'il y a un vrai problème, et nous voyons bien qu'il y a des tours, énormément de salariés qui s'y rendent chaque jour, dans une situation quand même assez difficile.

Il y a peut-être d'autres possibilités que la société du Grand Paris. De toute façon, nous étudierons tout, mais pour nous, il y a aussi Éole. Il y a aussi Éole qui passe sous Esplanade de La Défense, puisqu'en gros, lui, enfin Éole, c'est une ligne non pas en rocade, mais c'est une radiale. Et elle part de Paris, pour pouvoir... Donc elle part de Porte-Maillot, parce que d'après ce que l'on a compris à l'issue des débats publics, cela ressort quand même assez fortement, il y a un souhait en tout cas qu'il y ait une station à Porte-Maillot. Et elle va à La Défense. Elle passe sous Esplanade de La Défense. Il y a peut-être des opportunités. Il y a peut être des choses à regarder. Il a un vrai problème à traiter à Esplanade de La Défense. Le métro Grand Paris ne pourra jamais tout résoudre. Nous, nous pensons que le métro doit être bouclé plutôt sur le quartier d'affaires, un tout petit peu plus haut. Mais tout sera à étudier, et tout est étudié aujourd'hui.

Didier BENSE : peut-être sur Roissy, deux éléments de réponse. D'abord vous avez raison, le fait d'avoir une gare où que ce soit, sur la plateforme de Roissy, ne résout pas l'ensemble des problèmes de transport de tous les salariés, puisque après, il faut évidemment que tout cela s'articule avec une desserte locale plus fine de la plateforme et des communes environnante. Ce sont des réflexions qui sont en réalité déjà en cours, prises en charge d'une part par les collectivités de commune, et d'autre part sous l'animation de ce que l'on appelle « le groupe de travail » sur le grand Roissy, animé par le Préfet de région.

Le terminal 2. Là, nous proposons une gare. C'est quand même 28 % des emplois. C'est plutôt là qu'il faut la mettre en termes de barycentre, puisque c'est aussi là que vont les voyageurs aériens. Puis c'est surtout la connexion à la gare TGV. C'est la connexion à la ligne B. C'est la connexion au système Val de desserte interne de la plateforme aéroportuaire.

Voilà, je pense que l'on n'est peut-être pas très visionnaire, mais enfin nous pensons quand même que les aéroports ne vont pas fermer demain, et que d'ici là, il faut quand même anticiper. Et le raisonnement que je vous tiens, il est quand même très largement partagé par « les riverains » de cette plateforme aéroportuaire, que ce soit du côté de la Seine et Marne ou du Val d'Oise, les emplois de la plateforme n'étant seulement remplis à hauteur de 15 % par ces habitants-là. C'est-à-dire que ceux qui ont le plus de facilité à venir travailler là, ce ne sont pas ceux qui habitent tout près. Eux, ils sont coupés des emplois. Les gens de

Villiers-le-Bel, etc., ils ne peuvent pas y aller. Eux, ils vont à Paris facilement, mais beaucoup plus difficilement à Roissy.

Là, il y a quand même un vrai sujet quelque part de continuité territoriale et d'accès aux emplois pour les populations qui sont justement celles qui ont les nuisances de l'aéroport.

Patrick BOLLI, Conseiller Municipal MODEM, Courbevoie : bonsoir. J'avais une question qui peut concerner toutes les gares, parce que nous avons parlé principalement là de la partie ferroviaire, la partie métro si je peux dire. Mais il y a tout l'environnement autour, notamment de transport en commun, notamment des bus, pour ne pas reproduire malheureusement le schéma que l'on connaît aujourd'hui de La Défense, qui est déjà en saturation. Et nous allons encore y mettre des lignes supplémentaires. Nous allons y mettre Éole. Nous devrions y mettre la ligne verte du Grand Paris et les bus derrière qui, pour dispatcher autour de ces gares, n'arrivent pas à absorber tout le trafic. Aujourd'hui, qu'est-ce que vous avez prévu pour palier à cela ?

Didier BENSE : d'une façon générale, la société du Grand Paris, comme vous le savez, n'est pas responsable de l'organisation des services de bus. C'est clairement un sujet qu'il nous faudra travailler le moment venu avec le Syndicat des transports d'Île-de-France. Dans notre schéma, 85 % de nos gares sont connectées, et sont connectées le plus souvent avec des gares ou des stations de métro sur lesquelles existe déjà une gare routière. Vous venez de citer La Défense, mais nous pourrions prendre beaucoup d'exemples, comme Châtillon-Montrouge, Arcueil, etc. Il existe des correspondances bus qu'il faudra évidemment enrichir.

Au-delà de cela, dans le schéma d'ensemble que nous allons fournir fin mai, la société du Grand Paris a la possibilité de faire un certain nombre de suggestions complémentaires. Très honnêtement, dans le secteur de La Défense, nous n'avons pas trouvé le moyen d'inventer l'eau chaude. Il est vrai que le tramway T2 semble tout à fait indispensable pour la desserte de l'Arrière Défense. Au-delà de cela, nos réflexions s'intéressent plutôt à des territoires un peu moins explorés aujourd'hui que ne le sont ceux des Hauts-de-Seine par le STIF.

Thibaud DE DINECHIR : oui, bonsoir à nouveau. Je voulais évoquer des questions de sécurité. Nous savons que les gares peuvent être parfois, et je pense à celle de La Défense en particulier, mais il y a en d'autres, des zones d'insécurité majeure, pour les passagers, mais aussi pour les riverains. Je reparle à nouveau en tant que riverain. Qu'est-ce qui est prévu en termes de sécurité pour les nouvelles gares qui vont être créées ? L'une des questions, c'est que par exemple je pense qu'elles vont être fermées un certain moment pendant la nuit. C'est une supposition, même si ce n'est pas forcément certain. Voilà. Qu'est-ce qui est prévu pour ces questions de sécurité ? Merci.

Didier BENSE : déjà sur le sujet de la nuit, il y a effectivement un sujet : est-ce que l'on exploite la nuit ou pas ? Disons juste rapidement que le réseau existant auquel nous nous connectons, lui, n'est pas exploitable ou très peu exploitable 24h/24. Il y aura un peu une incongruité effectivement à ouvrir par exemple la gare de Bécon-les-Bruyères du Grand Paris toute la nuit, et de ne pas trouver de correspondance. Voilà, tout cela serait un peu

dispendieux.

En matière de sécurité, vous avez raison de dire que c'est un des problèmes qui nous préoccupent, et que l'on doit intégrer assez tôt dans notre réflexion. Nous sommes persuadés, du côté de la société du Grand Paris, que cela peut devenir le principal problème au succès de ce type de réseau, étant donné qu'effectivement, nous voulons en faire ici ou là un outil d'accompagnement de la rénovation urbaine. Et nous savons quand même que l'on va traverser un certain nombre de quartiers où il y a des difficultés, et qu'il ne faut pas juste tourner la tête en disant que cela s'arrangera tout seul.

On a des obligations dans le domaine. Nous avons des obligations légales, et nous avons des obligations de bon sens. Les obligations légales, elles ont été instituées par la loi, pas très ancienne, assez récente. Cela commence effectivement par des diagnostics, ce que l'on appelle « les ESSP », les études de sûreté et de sécurité publique. Ce sont des études que l'on va mener en matière de diagnostic dès 2011 et nous ferons cela avec la Préfecture de police pour voir avec eux, après, quels sont les dispositifs qu'il faut déployer soit en termes de dispositifs simplement techniques, évidemment nous pensons à la vidéo protection, soit en termes de dispositif, là le mot n'est pas très approprié, humain, à savoir est-ce qu'il y a notamment des réorganisations à prévoir des forces de police ? Et puis après, il y a le sujet de la sécurité publique de tous les jours, de la présence, de la relation commerciale qui est à la charge de l'exploitant. Et nous avons prévu dans les coûts d'exploitation une part qui, justement, est dévolue entièrement à la sécurité, puisque dans cette matière-là, le STIF rembourse, j'ai envie de dire, à l'euro-l'euro les efforts qui sont faits par les exploitants.

Voilà un peu la réponse. C'est un sujet qu'il faut travailler sérieusement avec l'ensemble des partenaires au premier rang desquels les professionnels de ce domaine-là, ceux qui ont la vision la plus complète, à savoir la police et les exploitants des lieux actuels.

Françoise CLEREAUX, Conseillère Municipale déléguée aux jumelages, Asnières : je voudrais rebondir sur ce que monsieur a dit, parce que je partage entièrement son avis. Nous savons aujourd'hui, enfin peut-être que vous ne le savez pas, mais à La Défense, il y a quand même pas mal de gens qui ne prennent pas les couloirs de La Défense tard le soir parce que nous ne sentons pas en sécurité dans ces endroits-là. Je crois qu'il faudrait éviter de reconstituer des espaces comme celui-là, aussi énormes et aussi, qui comportent beaucoup de zones isolées.

En particulier les femmes, je pense que l'on est beaucoup plus sensible à ce genre de chose. Je sais qu'il y a une sociologue qui a écrit un livre sur « les stratégies de contournement des femmes pour éviter les zones à risque ». Alors je ne connais pas son nom, mais je vous conseille vivement de regarder de ce côté-là. Cela permettra peut-être d'orienter les structures, enfin les travaux. Et ce que je voulais aussi ajouter, c'est que souvent, nous mettons des souterrains, ou nous mettons des passerelles dans des endroits relativement isolés, et que ce n'est pas très heureux, puisque nous savons souvent qu'il y a des incidents dans ces endroits-là. Je dois dire que le souterrain qui est la gare de Bécon est une exception

à la matière. Pourquoi ? Parce qu'il est très large et très fréquenté. Les gens y passent pour prendre le train, et les gens y passent aussi pour aller d'une commune à l'autre. Il est, à cet égard, partiellement sécurisant. Je vous remercie.

Didier BENSE : je crois que vous avez tout dit en fait. En matière de sécurité, il faut effectivement travailler sur la conception initiale de tout cela, e mieux étant d'avoir des lieux animés. Quand vous dites fréquenté, il est fréquenté parce que nous passons d'une commune à l'autre. Nous pouvons aussi avoir un lieu animé parce que jusqu'à une heure avancée, peut-être même jusqu'à la fermeture, il y a des boutiques de proximité. Bref, tout cela commence à être des « recettes » assez connues en matière de conception : éviter les recoins ; éviter les coins mal éclairés ; disposer des caméras de dissuasion parce que cela marche quand même un peu. Et puis après, c'est imposer des critères de présence aux exploitants dans les endroits où cela doit être fait.

David MBANZA, Conseiller Municipal de Bois-Colombes, Conseiller Régional : oui, je vais sur le point qui concernait le projet qui devait vraiment coller aux besoins des Franciliennes et des Franciliens. Un exemple assez concret, le projet Grand 8. La distance moyenne entre chaque station est de 2,4 kilomètres, alors que le projet Arc Express, c'est moitié moins : 1,2 kilomètres. Maintenant, nous pouvons dire que l'on ne parle plus. C'est un peu obsolète tout cela. Nous sommes en pleine discussion. Dans le compromis, est-ce qu'il est prévu de coller au plus proche des besoins des Franciliens en réduisant les distances entre les différentes stations ?

Isabelle RIVIERE : juste une chose. C'est-à-dire qu'en fait, nous avons effectivement fait un choix. Nous vous l'avons proposé. C'est un compromis entre la finesse d'un maillage et une efficacité régionale. Nous avons pensé à un maillage, et nous avons pensé à un dispositif. Nous vous avons présenté un dispositif au niveau régional. Si nous faisons... Effectivement, c'est un choix, Arc Express en a fait un autre. Ils ont fait des interstations extrêmement courtes. Nous avons voulu essayer d'avoir ce compromis. Cela veut donc dire que sur certaines parties de nos lignes, quand nous regardons par exemple la ligne verte, il y a des interstations qui sont beaucoup plus distancées parce qu'il n'y a pas une densité d'habitat qui mérite qu'il puisse y avoir des arrêts aussi fréquents. Quand nous regardons sur la ligne rouge, entre Arcueil-Cachan et Bagneux, il y a 900 mètres. Nous, là, sur le tronçon que l'on vous propose entre Bécon-les-Bruyères, Asnières, enfin donc les Agnettes et Gennevilliers, nous avons entre 2,5, au plus 2,6 kilomètres entre les différentes gares, parce que tout simplement la densité territoriale fait que l'on doit vous proposer des gares.

En fait, nous avons fait un compromis. Nous avons essayé qu'il soit le plus judicieux possible, parce qu'en fait, si nous voulons avoir un report modal, je pense que vous êtes vert et que cela vous intéresse, pourquoi est-ce que l'on va abandonner sa voiture pour prendre le réseau du Grand Paris ? Tout simplement parce que nous allons aller beaucoup plus vite. Nous allons avoir un réseau qui va faire que l'on va aller plus vite en transport en commun qu'en voiture. Si vous mettez trois fois plus de temps en transport en commun qu'en voiture, vous prendrez votre voiture. Il y a un compromis à faire. Nous avons essayé de le faire le

mieux possible. Alors quelquefois, cela ne correspond pas aux attentes. Nous avons donc écouté. Mais nous avons essayé de le faire tout au moins.

Didier BENSE : je crois qu'il y a une sorte de leurre à faire croire aux gens que l'on va résoudre leur problème de transport en implantant une gare le long d'un tracé tous les 1,2 kilomètre, ou tous les kilomètres. C'est très bien pour ceux qui sont le long du tracé et qui bénéficient de la gare supplémentaire. Mais ceux qui sont 2 kilomètres plus loin au Nord, au Sud, à l'Est ou à l'Ouest, ont exactement le même problème. Nous avons un problème de diffusion autour des gares, et d'articulation des réseaux de transport aux différentes échelles. Nous, nous avons essayé d'adresser un type de déplacement qui n'est pas celui qui a intéressé la conception du réseau Arc Express, qui a tout son sens, ce n'est pas la question. Mais quelques chiffres quand même : la durée d'un déplacement en transport en commun pour un Francilien, c'est 40 minutes. En voiture, c'est 20 minutes. Si nous voulons opérer du report modal, il faut franchir le gap qu'il y a entre ces deux valeurs, et proposer quelque chose qui va effectivement un petit peu vite. D'autres chiffres, parce que c'est toujours intéressant d'avoir en tête des ordres de grandeur. Nous sommes très gâtés à Paris. Nous ne nous en apercevons plus tellement nous fréquentons le métro parisien. Mais il a été conçu pour que tout le monde ait un accès à moins de 500 mètres de son logement, ce qui donne 300 stations de métros. Je ne compte même pas les gares RER et les grandes gares, dans 100 km².

Si vous prenez les trois départements de petite couronne, c'est six fois 100 km². C'est 600 km². Je vous laisse faire le calcul. Nous n'aurons jamais une densité... Il faut arrêter de se dire cela. Et même si nous passons à une densité deux fois moindre, une gare tous les kilomètres, vous avez encore 150 stations à installer. Ce n'est pas ce que propose Arc Express. En réalité, nous ne sommes donc pas dans un système de type métropolitain à l'échelle des territoires que l'on dessert. La desserte des territoires, y compris pour Arc Express, comme pour le Grand Paris, elle est impérativement complétée par les réseaux secondaires, les bus, les modes doux qu'il faut réussir à développer, et une articulation la plus sereine possible avec l'usage de la voiture. J'ai parlé tout à l'heure de ce qui nous animait en matière de réflexion sur les parkings.

Jean SPIRI, Élu de Courbevoie : je voulais avoir des renseignements sur ce qui va arriver après le choix. Je pense que la majorité des gens ici souhaite que la gare arrive à Bécon-les-Bruyères. Et après, nous aurons 18 mois pour aménager, pour en fait discuter avec la société du Grand Paris à la fois de l'emplacement de la gare, et à la fois un petit peu de l'aménagement des abords, parce qu'il ne faut pas oublier que c'est aussi un levier qui est très important pour améliorer notre quartier, tout en lui conservant son caractère résidentiel. Est-ce que vous pouvez nous préciser un peu quel sera ce temps, après le choix, de discussion pour un vrai projet urbain, un projet de développement territorial ?

Didier BENSE : il y a deux sujets qui vont suivre en parallèle. D'abord, un sujet que l'on n'a pas encore évoqué ce soir. La loi du Grand Paris a créé un nouvel outil d'urbanisme qui s'appelle « le contrat de développement territorial », qui est un contrat qui peut être passé

entre l'État et les collectivités, les communes, qui se regrouperaient pour partager une vision autour des objectifs d'aménagement du territoire autour de la gare.

Ce que dit la loi du Grand Paris, c'est qu'à partir de la publication du schéma d'ensemble, s'il doit y avoir contrat de développement territorial, nous avons 18 mois pour le faire. Cela explique une première fois les 18 mois, mais c'est une discussion essentiellement entre les communes et l'État, représenté par le Préfet de région. Et nous avons aujourd'hui un certain nombre de groupes de travail. J'ai parlé tout à l'heure du grand Roissy, mais nous en avons, je crois, une douzaine actifs aujourd'hui entre des communes regroupées et le Préfet de région, qui réfléchissent déjà aux orientations des territoires. Bon, l'exemple du Bourget est assez fameux, mais je pourrai tous les citer.

Après, au-delà de cela, en ce qui concerne le dialogue entre le maître d'ouvrage, société du Grand Paris, et l'ensemble des collectivités, des citoyens, du monde associatif, cela nous semble une nécessité pour enrichir le projet au niveau où il doit l'être. Et les 18 mois que l'on citait, c'est la période dans laquelle nous pensons engager sérieusement les différentes enquêtes publiques. Alors je parle de différentes enquêtes publiques, parce qu'il n'y aura pas une grosse enquête publique pour l'ensemble du réseau. Il y aura quand même une séquence de mise en œuvre avec des endroits qui, avec des dossiers qui passeront avant d'autres dossiers. Aujourd'hui, nous ne sommes pas en capacité de détailler cette séquence, de savoir si nous allons commencer par le Nord, le Sud, l'Est ou l'Ouest. Ce qui est sûr, c'est que l'on commence à plusieurs endroits en parallèle. Sinon, nous n'aboutirons pas en 2023 à une mise en service massive. Mais voilà, ce 18 mois que l'on vous a cité, cela peut être moins. Cela peut être jusqu'à la fin 2011 pour les premiers dossiers, et cela peut probablement aller jusqu'à deux ans pour les tronçons qui seraient mis en fin de séquence.

Isabelle RIVIERE : ce qui est sûr, c'est qu'avec un appui comme nous avons eu de la part des trois maires, et un soutien de la part de vos trois maires, cela facilite en fait évidemment le dossier. Nous allons l'aborder de façon beaucoup plus sereine, et puis surtout avec vous aussi, alors avec vous individuellement si vous le souhaitez, ou sous forme d'association. Pour les acteurs économiques qui sont présents sur votre territoire, ils se sont déjà constitués sous une association. Ils ont des comités techniques, tous les trimestres à peu près. Ce sera aussi une façon de les rencontrer pour pouvoir travailler avec eux. Nous travaillerons avec vous tous : élus ; habitants ; et puis les représentants du monde économique.

Sophie UTHURRY, Habitante de ZAC des Bruyères : bonjour. J'avais juste une question sur qui exploitera ce métro, qui n'est pas un métro, si j'ai bien compris, mais qui est, voilà, un nouveau concept. Est-ce que c'est la RATP ou est-ce que c'est vous, société du Grand Paris, ou est-ce qu'il y aura un appel d'offres pour un exploitant ?

Didier BENSE : il y aura quatre acteurs. La société du Grand Paris restera propriétaire des infrastructures, et remboursera la dette. Premier acteur. Deuxième acteur, ces infrastructures, comme toutes les infrastructures ferroviaires, ont besoin de ce que l'on

appelle un gestionnaire de l'infrastructure, qui garantit dans le long terme les problématiques de sécurité, de modernisation et d'entretien. La loi désigne la RATP comme gestionnaire de l'infrastructure, à ne pas confondre avec l'exploitant.

Ensuite c'est le STIF, dans toutes ses prérogatives, à qui nous remettons les infrastructures pour en désigner l'exploitant. Cela veut dire qu'auparavant, il faudra que l'on ait travaillé avec eux pour désigner les critères de service, les objectifs de qualité, etc. Mais c'est bien eux qui désigneront l'exploitant, logiquement après un appel d'offres après mise en concurrence, puisque depuis le 3 décembre 2009, le règlement européen s'applique, et impose aux différentes collectivités locales, sauf quelques exceptions, de traiter la mise en exploitation par voie d'appel d'offres. Voilà le jeu à quatre : SGP propriétaire ; RATP gestionnaire d'infrastructure ; le STIF autorité organisatrice ; et puis le gagnant d'une consultation pour ce qui concerne l'exploitation des lignes nouvelles.

Isabelle RIVIERE : et en ce qui concerne les études, parce qu'avant qu'il y ait l'exploitation de ces réseaux, il y a des études. Et de la même façon, il y a aura les appels d'offres pour les études.

Lamia Abdel NABY : nous avons une question écrite, de la part d'une habitante de Cergy Pontoise. Le réseau de la société du Grand Paris ne prévoit pas une interconnexion avec la ligne J du Transilien. Il ne permet donc pas de desservir l'Ouest du Val d'Oise, via Argenteuil ou les communes du Parisis. Il est demandé de réétudier la possibilité de créer une gare d'interconnexion avec la ligne J.

Didier BENSE : je crois que l'on a déjà évoqué. Nous avons déjà ce sujet. Nous avons essayé d'expliquer pourquoi dans la proposition d'origine, nous avons privilégié Bécon en particulier, par rapport à Bois-Colombes ou à Asnières. Sous réserve que la Commission Particulière du Débat Public ait entendu qu'il y a une demande sur Bois-Colombes, nous allons effectivement regarder ce sujet en fonction, comme toutes les autres demandes complémentaires de gares, selon les critères qui sont les nôtres, c'est-à-dire quel avantage en termes de trafic, quel gain de temps pour les Franciliens ou perte de temps, et puis quel apport en matière de développement territorial, logement, économique est susceptible d'apporter telle ou telle gare supplémentaire. Et puis avec une contrainte quand même qu'il ne faut pas oublier, c'est la contrainte économique et financière, puisque tout cela doit être quand même à enveloppe à peu près constante. Et une gare du Grand Paris, c'est entre 60 millions d'euros pour les plus simples, et 90 millions d'euros pour les plus complexes.

Lamia Abdel NABY : je pense qu'il n'y a plus de questions, à moins qu'il y ait une autre question, une dernière ?

Didier SERRAT : profitez de cette opportunité. Vous avez la société du Grand Paris.

Éric WURMSER : dans la presse, il est apparu, il y a à peu près deux jours, des articles sur le projet rebaptisé Grand Paris Express. Et il y avait un tracé de ce métro avec les gares de Bécon-les-Bruyères et de Bois-Colombes qui figurait dans ce tracé. Est-ce que vous pouvez

confirmer actuellement déjà que la gare de Bécon va être bien dans ce trajet commun à Arc Express et à Grand Paris, et que la gare de Bois Colombes fait également partie de ces gares de ce projet Grand Paris Express. Merci.

Didier BENSE : la carte à laquelle vous faites référence est une carte qui ne sort pas de la société du Grand Paris, qui est une carte qui circule entre le Ministre LEROY en charge du Grand Paris et de la politique de la ville, et le Président du Conseil régional, Jean-Paul HUCHON. Cela fait suite au courrier que Monsieur HUCHON avait écrit au Premier Ministre le 15 novembre, en disant : « les débats ont commencé depuis six semaines, il faudrait que l'on discute de la possibilité de converger sur une vision partagée. »

Ça, c'est la réponse, si j'ai bien compris du Ministre LEROY à Jean-Paul HUCHON, en disant : « Voilà, mon Cher Président, ce que nous pourrions proposer dans l'état actuel. » Effectivement, il ne vous aura pas échappé qu'il y avait Bécon, et qu'il y avait un certain nombre de gares qui s'étaient rajoutées aux gares du Grand Paris, partout où les tracés étaient en recouvrement ou assez proches de certaines options ou variantes du projet Arc Express.

C'est un élément de la discussion. Encore une fois, les maîtres d'ouvrage sont le STIF et la société du Grand Paris. C'est bien eux, chacun pour ce qui les concerne, qui vont décider de la suite à donner à tout cela. Il y a quand même un débat public. Il y a quand même aujourd'hui à peu près 15 000 citoyens contributeurs élus qui se seront déplacés dans les salles. Vous avez vu le nombre de questions, et le nombre de contributions. Il était évident qu'avec ce grand mouvement, ce grand intérêt que tous les citoyens ont finalement exprimé, et puis toutes les demandes qu'ils ont relayées à travers ces trois débats publics en matière d'amélioration des transports, que les décideurs ne pouvaient pas rester tout à fait étrangers à cela, et à cette demande de convergence que tout le monde a. En fait, c'est un premier élément de réponse, me semble-t-il, à ce qui est exprimé dans les débats publics.

Aujourd'hui, il n'y a pas d'accord là-dessus. Vous avez probablement lu dans la presse que les discussions se poursuivent et que la région, aujourd'hui, n'a pas complètement accédé aux propositions du Ministre LEROY, et demande des garanties sur le financement. Je pense que cela est assez bien parti.

Sur les sujets de tracé, ce n'est pas mal parti. Et puis il y a la question un peu épidermique de la desserte du Plateau de Saclay par les propositions qui sont celles de la société du Grand Paris, où là, bon, cela coince un peu avec certains partenaires de la majorité régionale. Je crois que c'est au Président de région de faire en sorte que l'accord émerge dans son propre camp d'abord, avant de penser à pouvoir négocier un accord avec le gouvernement sur des bases qui sont les siennes.

De notre côté, et du côté de la région aussi, ces débats publics ont commencé d'un côté comme de l'autre en disant : nous sommes tous conscients qu'à la fin, il faudra un projet de synthèse et un projet commun qui soit le plus intelligent pour tous. Et nous sommes tout à fait dans cet esprit là. Nous avons deux esprits : c'est effectivement préparer l'après-débat

public ; mais surtout aller au bout du débat public, et finir d'écouter les citoyens jusqu'à la fin. Vous avez vu que nous avons encore 12 ou 10 réunions. Et Arc Express, de son côté, en a encore un certain nombre. Tout cela n'est pas encore terminé.

Didier SERRAT : tout à fait. Je confirme ces propos au titre de la Commission Particulière du Débat Public. Le débat se poursuit. Il y a encore un certain nombre de réunions, notamment des réunions de synthèse, à l'Ouest, au Sud, à l'Est et au Nord, et des réunions thématiques.

Lamia Abdel NABY : il y a des communes avec Arc Express, mais chacun fera sa synthèse. Chaque CPDP fera sa synthèse, et la rendra à la CNDP pour qu'elle soit publique sur le site dans les deux mois qui suivent la clôture de ce débat.

Didier SERRAT : d'autres questions ?

Lamia Abdel NABY : D'autres questions ? Non ? Je pense que tout le monde travaille demain, et donc je vous souhaite une bonne soirée. Que tout le monde aille se coucher.

Didier SERRAT : merci à toutes et à tous. Merci à la société du Grand Paris. Merci aux élus qui nous ont accueillis, et qui ont participé à ce débat également. Très bonne soirée à tous.

Fin de la réunion à 22 heures 30