

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

—

19 janvier 2011

Clichy-la-Garenne

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC

Réseau de transport public du Grand Paris :

- Didier SERRAT, membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris
- Claude BERNET, membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris

MAITRISE D'OUVRAGE :

SGP (Société du Grand Paris) :

- Isabelle RIVIERE, membre du Directoire de la Société du Grand Paris
- Denis MASURE, Société du Grand Paris
- Jack ROYER, Société du Grand Paris

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

La séance est ouverte à 20 h 10 sous la présidence de Claude BERNET, Membre de la Commission Particulière du Débat Public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Claude BERNET, membre de la Commission Particulière du Débat Public sur le réseau de transport public du Grand Paris : Mesdames et Messieurs, je vous propose de rejoindre vos places, puisqu'il est 20 heures 10. Les personnes qui sont au fond de la salle, comme la salle est longue, je les invite à se rapprocher de devant. Elles y verront mieux. Ce sera plus facile pour leur donner la parole dans le débat.

Je voudrais d'abord remercier et saluer Monsieur Gilles CATOIRE, Maire de Clichy, qui va d'ailleurs s'adresser à nous dans quelques instants, le saluer bien sûr, mais aussi le remercier, parce que nous avons bien compris que c'est à la diligence de la Mairie que nous devons d'être abrités ce soir dans ce préau d'école, que je trouve extraordinairement sympathique. Nous avons eu l'occasion d'ailleurs, depuis quelques dizaines de minutes, de regarder un peu cette école qui nous rappelle d'excellents souvenirs.

Par ailleurs, je voudrais également saluer Madame Brigitte KUSTER, Maire du XVII^e arrondissement de Paris, dont la présence ici montre bien que ce débat intéresse évidemment au plus haut point et les Clichois et les Parisiens du XVII^e arrondissement. Je vais d'ailleurs lui donner la parole immédiatement après Monsieur CATOIRE, parce que je crois qu'elle a malheureusement d'autres réunions. Enfin, elle nous laissera plusieurs de ses collaborateurs et adjoints, de façon à ce que nous puissions examiner les problèmes.

Je vais demander que l'on passe un micro à Monsieur CATOIRE, Maire de Clichy. Monsieur CATOIRE a tout à fait raison de me proposer de saluer Madame LEPETIT, Députée du XVII^e arrondissement et adjointe au Maire de Paris. Monsieur le Maire de Clichy, est-ce que vous souhaitez prendre la parole en premier, après quoi nous donnerons la parole à Madame KUSTER Et puis après, nous reviendrons à l'ordre normal du débat public que je vous expliquerai.

Gilles CATOIRE, Maire de Clichy-la-Garenne, Conseiller général des Hauts-de-Seine : Monsieur le Président, je vois que la salle se remplit, je pense aussi bien de Clichois que de riverains du XVII^e. Je salue effectivement Annick LEPETIT, Députée-maire adjoint, et Brigitte KUSTER, Maire du XVII^e. Et puis d'autres élus de Clichy, comme le Maire adjoint du quartier Victoire Hugo. Je crois qu'il y a d'autres élus qui sont dans la salle. Il y a aussi, je crois, des techniciens de la RATP qui sont là, avec toute la ligne 13, le Directeur de la ligne 13, et la ligne 14 aussi, puisqu'il y a des Clichois aussi à la RATP.

Très brièvement, vous dire que l'on a voulu faire cette réunion ici. La précédente réunion, c'était dans la concertation sur la désaturation de la ligne 13. Forcément, vous allez parler de l'ensemble du projet. Moi-même, je me suis exprimé sur l'ensemble du projet dans plusieurs réunions, puisque je suis co-Président de la Commission transports du Syndicat mixte Paris Métropole. Et actuellement, j'étais hier matin avec Maurice LEROY, un de mes anciens étudiants à l'Université de Saint-Denis. Je le connais depuis longtemps. Et savoir s'il y a

convergence ou pas, nous aurons sans doute ce débat général, puisque c'est une réunion comme les autres. Je me limiterai pour l'instant. Si je dois intervenir ou d'autres sur des débats plus de fond, je le ferai en ce qui concerne directement Clichy.

C'est vrai que sans reprendre tout le débat sur la ligne 13, mais si je n'en parlais pas, on serait étonné, il y a eu une concertation assez difficile, il faut le dire, puisque la position de Clichy avait été de dire qu'il fallait la dédoubler avant de la saturer, et puisqu'elle est déjà saturée, avant de la prolonger.

J'ai encore dans mes archives une lettre de Jean-Claude GUESSOT à Robert BADINTER en disant : nous ne ferons pas le dédoublement parce que ce serait un cadeau à TIBERI. A l'époque, c'était le refus fait par un ministre, malheureusement de gauche, de dédoubler à l'époque. Nous en avons pris acte. Je me souviens de m'être beaucoup accroché avec mon collègue Jacques BRUNE qui a forcé la main pour avoir cette prolongation, qui n'aurait pas dû avoir lieu avant le dédoublement.

Maintenant, nous sommes sur un autre choix, nous l'assumons, qui est cette option de la ligne 14. Nous savons très bien que le dédoublement de la ligne 13 nous fermerait la ligne pendant de nombreux mois, et que ceci dit, je le dis tout de suite, parce que je le redirai, que je suis préoccupé par certains collègues que je peux comprendre puisque dans l'option que l'on a proposée là, il y aura sans doute l'axe qui passe par Asnières, Gennevilliers, Saint-Ouen, et que l'on ne desservira pas la variante la plus longue, via Colombes sans doute. Mais la nouvelle prolongation de la ligne 13, comme demandent certains jusqu'au stade de Colombes, me paraît suicidaire, tant que le dédoublement de la ligne 14 n'est pas assuré, parce que c'est ne rien comprendre à ce qui s'est passé.

Sur le prolongement, si ça marche le prolongement, et que ça désature comme on nous le dit... Effectivement, cette question étant évacuée pour nous, Clichy, il y a un problème qui est commun à la Mairie de Paris, la Mairie du XVII^e que l'on travaille ensemble. Et je voudrais dire que quand il y a eu la concertation sur la ligne 13, quand j'ai vu votre collègue, il n'y avait pas le dossier du Palais de la justice dedans. C'est moi qui l'ai fait rajouter en disant : mais ça ne va pas ? Ça change tout. Il vous revoir cette donnée. C'est un élément important. Il est évident que pour nous, la prolongation de la ligne 14 et son inclusion dans le Grand 8, quelle que soit la variante, les deux y passent. Nous sommes dans la partie du tronçon commun qui fait le moins de débat peut-être par rapport à ce qui peut se passer dans les réunions en ce moment, dans le Sud du département ou dans l'Essonne, notamment beaucoup plus conflictuelles, même dans le Sud des Hauts-de-Seine qu'ici, puisque la convergence est plus facile à faire dans ce domaine.

Sur la partie, et je vous l'exposerai, de la Porte de Clichy, il faut à la fois desservir le nouveau Palais, permettre le transfert de la ligne 13 sur la ligne 14, et faire que le quart de Clichy qui prend le métro à la Porte de Clichy, plus les gens qui viennent en bus, y accède facilement. C'est une question que vous allez nous présenter, qui est importante, de réflexion. Il y a des choix à faire, mais je pense que ce n'est pas insoluble.

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

Il y a une question sur laquelle, là, nous avons beaucoup travaillé avec Saint-Ouen aussi, pas là aujourd'hui, mais avec qui nous avons beaucoup travaillé, qui effectivement, nous aurions souhaité une section, une station, pareillement ici, Boulevard Victor Hugo, plus près. Parce que juste à côté, c'est pour ça que l'on a voulu cette réunion ici, nous avons en cours de classement au patrimoine mondial de l'UNESCO, la Maison du Peuple de Jean PROUVE, dont nous espérons, avec Frédéric Mitterrand et d'autres, en faire un des monuments phares du Grand Paris, reconnu comme les monuments historiques, d'en refaire un Palais des congrès. Ça concerne aussi, c'est tout près à pied de la Porte Pouchet. Ça concerne Saint-Ouen, et ça concerne Paris. Et dans le travail avec Paris, je sais que votre prédécesseur Françoise de PANAFIEU l'avait visité, le Maire de Paris aussi. Ça intéresse les élus de Paris d'avoir ce lieu phare, qui est, disons, d'enjeu international.

Mais il n'y a pas que ça. Il y a aussi le fait que les Clichois, nous ne souhaitons pas aller trop loin sur Saint-Ouen à pied, si nous voulons vraiment desservir cette partie de Clichy en métro. Nous avons, et là, c'est un petit document qui, que l'on a mis à côté pour que vous distribuez, qui est que l'on a lancé dans le cadre des concours d'idées de Paris Métropole, un concours d'idée d'un concours d'architectes, sur tout le périmètre qui va de la Maison du Peuple jusqu'à la nouvelle station, il y a encore, y compris le Triangle devant la future station Victor Hugo, qui est un triangle mutable dans lequel il y a des fonciers disponibles, des endroits pour..., et nous souhaitons effectivement que... J'en ai parlé avec André SANTINI. Nous en avons parlé avec le STIF, pour des sorties, et le Conseil général des Hauts-de-Seine aussi le souhaite, de cette nouvelle station qui soient bien sur Clichy, parce qu'elle s'intégrera dans un projet d'aménagement urbain, de centre commercial, d'activité etc. Voilà, ce sont les points importants.

Maintenant, pour nous aussi, la question de la liaison avec La Défense, vous avez bien expliqué, et c'est pour cela que je dis ma position. C'est une position de compromis. Nous pensons que d'aller jusqu'à Roissy, et la question est posée... Je pense que le débat sera posé par d'autres. Est-ce que la ligne 14 ne sera pas suffisamment saturée si nous la chargeons trop pour remplir cette mission de désaturation de la ligne 13 ? Il faut être raisonnable, et se limiter à Pleyel. La question d'Orly au Sud, c'est une question qui reste ouverte, puisque si les élus du Val de Marne le demandent... Mais ne pas trop la charger pour que, même si nous vous avons expliqué les raisons techniques, comment elle sera améliorée, complétée, etc., c'est quelque chose de très important pour nous.

Et je terminerai en disant que, il y aura sans doute une réunion animée, par une boutade qu'ici, le Boulevard Victor Hugo s'appelait « La route de la révolte ». Et les Clichois étaient tellement mécontents qu'ils ont bloqué le circuit de Louis XV d'une journée, de Versailles à Saint-Denis.

J'espère que tout se fera bien pour que les Clichois puissent profiter des nouvelles lignes de métro, et que l'on arrive à effectivement trouver un respect du calendrier. Nous devons régler les problèmes de financement, parce que les raisons financières obligeront sans

doute, nous y reviendrons, à trouver, je ne dis pas des compromis, mais une synthèse qui permet que l'on tienne les calendriers, et que l'on fasse les réalisations.

Parallèlement, nous avons la Convention de la ville de Paris, et nous sommes en train de réfléchir à un lancement d'idées pour requalifier le périphérique. C'est important aussi que les piétons puissent passer sous le périphérique, que ça redevienne un endroit, et je disais à Bertrand DELANOE mon idée : c'est un peu comme sous la gare de la Bastille, avec des galeries d'art, des restaurants. Je ne sais pas si c'est possible, ou d'autres choses. En tout cas, mais ça devienne, disons, un lieu de passage. Voilà, je n'en dirai pas plus. Je pense qu'il faut laisser la parole à la présentation et à la salle. Mais je pense qu'à Clichy, avec le Conseil de quartier qui est très actif, qui a déjà travaillé sur ce sujet, ils aiment bien le débat. Ils y participeront, et nous vous remercions d'être venus nous le présenter.

Claude BERNET : merci Monsieur le Maire. Vous nous avez fait entrer dans le vif du sujet. Nous allons donner la parole à Madame KUSTER, Maire d'arrondissement du XVII^e.

Brigitte KUSTER, Maire du 17^{ème} arrondissement de Paris : merci. D'abord, je voudrais remercier en effet la CNDP d'avoir organisé ce débat, même si nous arrivons dans un calendrier un petit peu en fin de parcours. Je voudrais remercier Gilles CATOIRE pour son accueil. C'est vrai que régulièrement, nous travaillons ensemble sur des territoires communs, adjacents. Je voudrais saluer Madame le Député, les élus du XVII^e, Madame GACHET, Conseillère de Paris, Geoffroy BOULARD, Adjoint au commerce à l'attractivité économique et Bertrand LAVAUD, Conseiller d'arrondissement.

Je crois que Gilles, vous avez bien remis en place et resitué le débat. C'est vrai que nous... Et je voudrais juste faire un focus sur la partie qui fait peut-être le moins de débat au niveau régional dans le cadre du Grand Paris, et cela va vous être présenté tout à l'heure. C'est-à-dire le tronçon qui, quel que soit le projet retenu, c'est-à-dire la ligne 14 du Nord au Sud, passe de toute façon par la Porte de Clichy, et se poursuit évidemment au Nord vers Saint-Ouen. Et il y a en effet une première interrogation qui est au moment où nous voulons soulager la ligne 1, est-ce que la ligne 14 d'Orly jusqu'à Roissy ne serait pas trop surchargée pour, en même temps, soulager la ligne 13 ? C'est en effet l'un des débats qui a été posé, puisque les uns ou les autres, en tout cas en tant qu'élus, nous avons été nombreux à assister à plusieurs réunions, et que c'est vrai que c'est une question qui revient.

Et aujourd'hui, va vous être présenté, et là, je voudrais voir un clin d'œil tout à fait positif, c'est dans le titre de la présentation. Clichy-la-Garenne Pont Cardinet, parce qu'au niveau du débat, vous savez aujourd'hui, nous arrivons dans une consultation concernant le Grand Paris, mais nous avons déjà été sollicités, vous habitants, et nous élus, dans le cadre de la consultation du Syndicat des transports d'Île-de-France, le STIF, déjà sur le prolongement de la ligne 14. Et nous étions prononcés, je dois le dire, à ce moment-là, au niveau de la Mairie du XVII^e, pour un arrêt supplémentaire à Cardinet, pour desservir, nous, les terrains, les 50 hectares des terrains Cardinet.

Gilles CATOIRE a rappelé tous les projets d'aménagement sur la partie Clichy. Au niveau parisien, nous avons 50 hectares, de l'autre côté du périphérique, qui arrivent, qui seront le 81^e quartier de Paris, puisque nous aurons plus de 3 500 logements, 140 mètres carrés de bureau, et en effet, l'Avenue de la Cité judiciaire, décidée par le Président de la République, qui regroupera non seulement le Tribunal de grande instance, mais également la Police judiciaire du fameux 36 Quai des Orfèvres, qui sera de l'autre côté de la Porte de Clichy, entre le boulevard périphérique et les boulevards extérieurs. Cette station, Porte de Clichy, d'ailleurs, sera à multiples fonctions pour desservir non seulement les habitants, ceux qui vont venir travailler, et parallèlement, les 6 000 visiteurs/jour que nous annonçons pour cette cité judiciaire.

Nous sommes tous concernés par cette révolution urbanistique que nous allons avoir à la Porte commune. Nous l'évoquions en aparté avec Gilles CATOIRE tout à l'heure. Il va falloir prendre l'ampleur dès maintenant, au niveau parisien et au niveau de la ville ici, pour modifier en effet tous les aménagements qui sont prévus, tels qu'ils ont été initiés dans l'aménagement des 50 hectares des terrains Cardinet.

Nous nous sommes battus, et j'ose espérer qu'à la fin de la consultation, vous allez voir, nous allons vous présenter tout à l'heure la ligne 14, c'est entre Saint Lazare et la Porte de Clichy, qu'il y ait un arrêt supplémentaire à Pont Cardinet. C'est pour nous une obligation de desserte de ces nouveaux territoires que je viens de décrire. Et puis, parce que dans le XVII^e, il se trouve que nous n'avons pas non plus de métro vers la partie Pereire Saussure

Nous remontons, j'allais dire, au combat dans notre consultation. Et je voulais le dire. C'est qu'après avoir été écouté dans le cadre de la consultation publique concernant le prolongement de la ligne 14 par le STIF, au moment où la CNDP, que je voudrais remercier à nouveau pour cette réunion, notre position n'a pas changé, et je pense que c'est un combat que l'on peut avoir en commun. Et puis nous en aurons d'autres, avec des réunions, j'imagine, de conseils de quartier, pour étudier ensemble ces aménagements adjacents, évidemment à Clichy et au XVII^e arrondissement, voilà.

Je ne veux pas être plus longue, je crois que c'est un beau projet, et qu'en effet, nous arrivons en ce moment à une convergence entre le projet présenté au niveau de la région, et au niveau de l'Etat. Et d'ici quelques jours, nous allons arriver à une situation où tous les territoires au-delà de Paris intra-muros seront desservis, je l'espère, de manière équitable. C'est surtout ça l'enjeu. Voilà. Merci beaucoup Monsieur BERNET de m'avoir permis de m'exprimer au nom des élus du XVII^e.

Claude BERNET : je vous en prie. Si j'ai bien compris, Madame LEPETIT souhaitait s'exprimer aussi maintenant. Ou plus tard ?

Annick LEPETIT, Députée de Paris, Adjointe au Maire de Paris (17^{ème} arrondissement) chargée des transports, des déplacements et de l'espace public : merci Monsieur le Président. Vous ne saviez sans doute peut-être pas que je venais, mais je ne tiens pas du tout à rallonger le débat, parce que d'abord, ce qui est important, c'est de présenter le

projet simplement. Et je suis sûr que les habitants, et le Maire en premier, connaissent le projet, puisque nous avons, concernant le prolongement de la ligne 14, de la Gare Saint Lazare à Saint-Ouen, déjà eu une concertation. Cette concertation, vous l'avez dit, a été menée par le STIF. Le STIF, c'est l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France. Et cette concertation a été faite en janvier, février, mars 2010, au début de l'année 2010.

Le STIF, son Conseil d'administration, je suis une des vice-Présidentes, mais tout simplement en tant qu'adjointe aux transports du Maire du Paris, a voté le bilan de la concertation cet été. Il faut le savoir, le projet du prolongement de la ligne 14 est avant tout pour désaturer la ligne 13. Et votre Maire, Gilles CATOIRE, l'a très bien rappelé tout à l'heure. C'est cette base-là qu'il faut avoir en tête, et bien sûr prolonger cette ligne pour desservir de nouveaux quartiers qui se construisent dans nos villes respectives et si proches.

C'est vrai, je suis élue et vice-présidente du STIF. C'est dommage, et je regrette l'absence des services du STIF, parce qu'ils portent ce projet. Et il se trouve qu'avec le projet Grand Paris porté par le gouvernement, cette ligne 14, en tout cas le dessin qui nous est présenté depuis maintenant plusieurs mois, puisque la Commission Nationale du Débat Public a en charge de présenter deux projets conjoints et ce, depuis la fin du mois de septembre. Et je pense que les débats vont prendre fin le 31 janvier. Nous sommes dans une des dernières réunions. Il y a eu un certain nombre de réunions conjointes avec la société du Grand Paris, qui porte le projet présenté par le gouvernement, et puis le STIF qui porte un projet qui s'appelle Arc Express, qui est une rocade autour de Paris.

Il se trouve que l'objectif est justement que des tracés puissent se rejoindre, et l'épine dorsale, si je puis dire, du projet du Grand Paris est la ligne 14. Et l'enjeu, c'est : est-ce que l'on fait une ligne 14 qui va être prolongée entre Roissy et Orly ? Ou bien, est-ce que cette ligne 14 doit être un peu plus courte, si je puis dire, pour éviter notamment la surcharge. Nous en avons parlé. Il n'y a pas eu malheureusement encore d'études sur cette question. Peut-être que la Commission Nationale du Débat Public peut y contribuer, puisqu'elle a le droit le droit et l'autorité de commander des études importantes ? Nous avons beaucoup parlé de saturation. C'est vrai que l'on ne va pas rallonger une ligne de façon trop longue si elle doit être surchargée dans 10 ans ou dans 15 ans, surtout que nous parlons là de projets qui sont quand même à long terme.

Et c'est pour ça que je le rappelle, et j'en terminerai là : il est très important que nous puissions démarrer le plus tôt possible les travaux, si je puis dire, parce que les études sont quasiment prêtes, du prolongement de la ligne 14 Saint Lazare à Saint-Ouen. Après, aller jusqu'à Pleyel, pourquoi pas ? De toute façon, mieux nous pourrions desservir des aéroports tels que Roissy, mieux ce sera. Mais attention. Ne commettons pas des erreurs si nous les connaissons d'avance. Il vaut mieux ne pas trop prolonger les lignes, et en faire plutôt une ligne Avec un certain nombre de stations, puisque nous sommes là sur des demandes de stations supplémentaires, et c'est normal. Les élus locaux que nous sommes, nous demandons toujours des stations supplémentaires. Il faut les étudier, mais je suis soucieuse, parce que nous avons déjà perdu un an, je suis soucieuse à ce que nous ne retardions pas la

possibilité de désaturer le réseau existant. Et ce prolongement de la ligne 14, et Gilles CATOIRE le sait, parce que nous avons quand même depuis des années combattu pour que les pouvoirs publics puissent s'intéresser à la saturation de la ligne 13, ce prolongement de la ligne 14 fera en sorte qu'en partie seulement, elle sera désaturée. Il faudra évidemment d'autres mesures, mais si nous pouvions commencer le plus tôt possible, nous en serions les premiers heureux. Merci beaucoup Monsieur le Président.

Claude BERNET : je vous en prie Madame le Député. Les trois élus qui viennent de s'exprimer connaissent tellement bien le dossier qu'ils nous ont en quelque sorte mis dans le bain. Je voudrais tout de même demander à la SGP de présenter le projet, et avant faire une petite présentation rapide du débat public.

D'abord, qui avez-vous devant vous ? Je voudrais citer les personnes qui représentent la société du Grand Paris, à savoir : Madame Isabelle RIVIERE, qui est membre de son Directoire ; Monsieur Jack ROYER ; et Monsieur Denis MASURE. Ce soir, il y a trois réunions qui ont lieu en même temps dans la région parisienne. Les cadres supérieurs du maître d'ouvrage se sont répartis la tâche. Et nous avons la chance d'avoir une équipe qui, je crois, va tout à fait faire face et répondre à un certain nombre de questions qui ont déjà posées par les élus, et qui vont être posées par la salle.

A la table, nous sommes deux membres de la Commission Particulière du Débat Public, mon collègue Didier SERRAT et moi-même. Nous avons mission d'animer cette réunion. Nous nous situons effectivement, cela a été rappelé tout à l'heure, à la fin, dans le 4^e mois du débat public. Dans un débat public, d'ailleurs, le 4^e mois n'est pas toujours le moins intéressant, parce qu'un certain nombre de choses bougent, peut-être d'ailleurs tout particulièrement sur ce dossier du réseau de transport public parisien. Mais cela dit, nous ne pouvons travailler que sur les projets qui ont été présentés à la Commission Nationale du Débat Public, c'est-à-dire pour ce qui nous concerne, nous, Commission du débat sur le réseau de transport du Grand Paris, le projet présenté par la SGP. Et puis il fonctionne parallèlement, tout à fait en même temps. D'ailleurs, ça a été dit, une autre commission qui travaille sur le projet Arc Express, dans le même délai. C'est la volonté du législateur de la loi du 3 juin 2010.

Je vous rappelle que le débat public est organisé par une autorité indépendante : la Commission Nationale. Avec quel objectif ? Celui de répondre à 5 principales préoccupations, d'abord 5 principes qui sont les principes du débat public : le principe d'équivalence, c'est-à-dire que toute parole a la même valeur ; le principe d'argumentation, c'est-à-dire que toute parole doit être, si possible, argumentée ; le principe d'indépendance, qui est le principe d'indépendance de la Commission, de neutralité de la Commission. La commission n'est ni favorable ni défavorable à un projet ou à tel ou tel projet. Elle est neutre, et s'efforce de le rester jusqu'au bout, quelles que soit, d'ailleurs, les difficultés que ça représente pour nous tous d'être neutres par rapport à des données aussi importantes. Voilà, j'oublie toujours le 5^e mais ça me reviendra : le principe de neutralité, nous l'avons dit, c'est le T qui me manque. Le principe de transparence. C'est-à-dire que si vous allez sur

notre site Internet, vous verrez tout ce qui se dit et tout ce qui s'écrit sur le débat public. Nous n'avons rien de secret. C'est facile d'ailleurs pour nos informaticiens. Ils n'ont rien à protéger. Ces principes, qui relèvent de la démocratie participative, sont issus de la loi de 2002 sur l'organisation du débat public, et pour ce qui concerne le débat public sur le Grand Paris, d'une loi spéciale qui est la loi du 3 juin 2010, qui prévoit les modalités spécifiques du débat public, mais en se référant d'ailleurs à la loi de 2002.

Le débat dure quatre mois. Pendant ces quatre mois, le public est d'abord informé le plus possible, à travers un certain nombre de documents, les dossiers, les cahiers d'acteur, la consultation du site que je vous invite, si vous pratiquez l'Internet, à regarder parce que c'est une véritable mine d'informations, surtout après la fin de troisième mois. Et puis, le public n'est pas seulement informé. Il est invité à se prononcer, participer, donner son sentiment à travers des réunions publiques, pour ce qui nous concerne, un nombre d'ailleurs tout à fait exceptionnel et jamais vu de réunions publiques. 55 réunions publiques, mais c'est adapté à une région de 11 500 000 d'habitants, qui est la première région européenne, je le rappelle, par la population et le produit intérieur. Le public est amené à se prononcer, également pas seulement à travers les réunions publiques mais à travers aussi, et je vous invite à y réfléchir, parce que vous avez encore et tout à fait, pendant les 15 jours qui viennent, la possibilité, par exemple, de donner votre avis en cliquant sur le site Internet. C'est extrêmement facile et convivial. Vous pouvez donner un avis ou vous pouvez poser une question à laquelle il sera répondu par le maître d'ouvrage, auquel d'ailleurs je rends hommage pour la rapidité de ces réponses.

Et de tout cela à l'issue du débat, c'est-à-dire maintenant dans peu de jours, la Commission fera une synthèse. Elle aura deux mois pour la faire. C'est-à-dire qu'elle aura jusqu'à la fin du mois de mars, du 1^{er} février au 31 mars, pour faire cette synthèse. Cette synthèse sera assortie d'ailleurs d'un commentaire du Président de la Commission Nationale, qui remet en perspective dans l'ensemble du débat public en cours, et passé. Et ce document, ces deux documents, le compte-rendu de la Commission, le bilan du Président, seront remis au maître d'ouvrage qui, lui, aura deux mois - c'est un peu une exception dans la loi de 2010, d'habitude c'est trois mois - pour en tirer, de façon écrite et solennelle, les conséquences qu'il voudra en tirer, et notamment pour la préparation de son schéma directeur du réseau de transport du Grand Paris. Peut être que des événements politiques seront intervenus d'ici là pour que les convergences aient lieu, etc. Mais en attendant, voilà, je vous donne le cheminement juridique.

Nous sommes, je dirais, au trois-quarts de cette phase, et ce que nous pouvons dire aujourd'hui est important, parce que ça remontera... D'ailleurs, nous sommes d'ailleurs en pleine réflexion sur la rédaction de notre compte-rendu. Bien entendu, une Commission bien organisée n'attend pas la dernière minute pour commencer à travailler. Et effectivement, tout ce que nous pouvons entendre dans les réunions, quelles qu'elles soient, est très divers. Ce que nous vivons dans différents types de tissus urbains nous sera utile. Voilà comment les choses vont se passer. Aujourd'hui, notre organisation est la suivante. Il est 20 heures 35.

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

Nous allons donner la parole au maître d'ouvrage pour qu'il puisse exposer son projet. C'est Madame RIVIERE et ses collègues qui s'organisent pour le faire. Nous ne leur demandons pas de se concentrer en quelques minutes, parce qu'ils ont à nous dire des choses intéressantes. Et en suite de quoi, nous donnons la parole à la salle. C'est à partir de vos questions que nous allons travailler. Nous vous proposons d'ailleurs, comme nous l'avons fait dans beaucoup d'autres réunions, de diviser notre temps en deux éléments : premièrement, les questions locales, et nous avons déjà évoqué le problème de la ligne 14, de Pont Cardinet etc. Les questions qui intéressent localement les Clichois et les habitants du XVII^e, et peut-être d'autres personnes qui autour de nous.

Après quoi, nous en viendrons, si vous le voulez, aux questions générales, parce que ce débat ne porte pas seulement sur les enjeux locaux, mais ils portent sur... Vous avez le droit d'être informés de l'ensemble des enjeux, de l'état des procédures. Et nous parlerons un, des questions locales, et deux des questions plus larges, plus générales et plus globales, portant sur l'ensemble du projet.

Voilà, s'il n'y a pas de remarque sur cette organisation, qui devrait nous amener jusqu'à 23 heures, si vous le souhaitez, je vais donner la parole à peut-être Madame RIVIERE pour la présentation du projet du maître d'ouvrage.

Isabelle RIVIERE, Membre du directoire de la Société du Grand Paris : je vais laisser la parole à mon collègue ce soir pour une fois. Il va faire la présentation. Nous allons la faire en duo. Je prendrai la partie qui concerne plus particulièrement Clichy. Et c'est Denis MASURE qui va vous faire la présentation sur la première partie qui concerne Paris, et puis le projet en général.

Denis MASURE, Société du Grand Paris : merci Isabelle. Madame le Député ; Monsieur le Maire ; Mesdames et Messieurs les élus ; Mesdames et Messieurs, bonsoir. Au nom de la société du Grand Paris, nous vous remercions pour votre présence ici ce soir pour cette 44^e ou 45^e, selon les comptes, réunions publiques de présentation du métro Grand Paris. Ce soir, nous poursuivons deux objectifs principaux : le premier, c'est de vous présenter et de vous expliquer le projet métro Grand Paris, ses principaux objectifs, et ses bénéfices pour les habitants, et en particulier sur le tronçon Saint Lazare-Pleyel qui vous regarde plus particulièrement ici ce soir. Et deuxième objectif que nous poursuivons, c'est recueillir vos observations et vos propositions qui, comme vient de le rappeler le Président de la réunion publique ce soir, viendront enrichir le débat public.

Mais avant tout, nous avons un court film de 5 minutes, qui cadre les objectifs principaux du projet, que nous souhaitons vous présenter.

Projection d'un film

Voilà, maintenant que le cadre général du projet est posé, je vais maintenant vous présenter plus en détail ce projet, ses bénéfices, les enjeux locaux avec Isabelle RIVIERE, et enfin la mise en œuvre du projet.

Réunion de proximité

19 janvier 2011 - Clichy-la-Garenne

10

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

Pour débiter, nous partons d'un diagnostic que tout le monde partage sur la réalité du déplacement en Île-de-France, en rappelant qu'à Paris, 63 % des déplacements se font en transport en commun, mais dès que l'on passe le périphérique, l'insuffisance des offres de transport en commun fait que ce pourcentage descend à 23 % pour les déplacements internes à la petite couronne. Et ce pourcentage diminue encore, et chute à 10 % pour les déplacements 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 commun de banlieue à banlieue sont difficiles, car ce réseau de transport en commun est en forme d'étoile, centré autour de Paris. Et le réseau des lignes RER et métro converge vers Paris. Ceci oblige les voyageurs à passer par Paris pour effectuer les trajets de banlieue à banlieue, et ce phénomène contribue, comme vous le savez, à la saturation du réseau existant. Par exemple, les voyageurs qui empruntent la ligne A du RER ou encore bien sûr la ligne 13 du métro, vivent au quotidien des difficultés que nous n'ignorons pas, et nous connaissons particulièrement l'exaspération quotidienne des habitants de Clichy au sujet de la ligne 13. Il faut savoir que 10 % des utilisateurs du métro sont obligés de passer par Paris pour se rendre d'une banlieue à une autre. Et dès lors, comment s'étonner que pour les déplacements de banlieue à banlieue, 80 % de ces déplacements se font en voiture, faisant de la région Île-de-France la 1^{ère} région congestionnée en termes de bouchon avec quotidiennement 150 à 200 kilomètres de bouchon observés. Dans les Hauts-de-Seine, vous connaissez l'encombrement des voiries, avec les Quais de Seine, l'A86, l'autoroute A15. Nous n'oublions pas Paris, avec notamment bien sûr le Boulevard périphérique et les différentes avenues qui mènent vers le boulevard des Maréchaux.

Nous sommes aujourd'hui confrontés à un défi qui est celui de la demande de transport de banlieue à banlieue. Et notre réponse à ce défi, c'est le métro Grand Paris. Ce que nous proposons, c'est un réseau en rocade constitué de trois lignes de métro automatique : deux lignes en rocade ; et la ligne bleue qui passe par le centre de Paris. Et ces trois lignes desserviront une quarantaine de gares qui seront en correspondance avec le réseau de transport en commun. L'ensemble des infrastructures feront 155 kilomètres de lignes nouvelles, et elles permettront d'une part de répondre aux besoins des Franciliens pour leur déplacement de banlieue à banlieue, mais aussi d'assurer les liaisons performantes entre les plateformes aéroportuaires, les gares TGV franciliennes, La Défense, les pôles de recherche ou encore d'enseignement.

Le métro Grand Paris est une réponse globale à ce défi des déplacements. 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 les démarches de leur vie quotidienne. Notre réseau en rocade répond également aux attentes des entreprises qui ont un besoin d'un système de transport fiable, rapide et efficace pour se développer. Il est attendu 2 000 000 de voyageurs

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

par jour sur ce réseau à l'ouverture, et 3 000 000 de voyageurs à terme. Par comparaison, c'est trois fois la fréquentation quotidienne du RER A chaque jour.

Nous allons maintenant détailler les performances de ce nouveau métro. Le métro Grand Paris, c'est un métro automatique et rapide, qui permettra de faire gagner du temps aux Franciliens. Sa vitesse moyenne, dite vitesse commerciale, tenant compte des temps en station, est de 65 km/h, ce qui est considérable, deux fois plus rapide que le métro parisien, et aussi plus rapide que la vitesse moyenne des RER en Île-de-France. L'intervalle moyen entre les trains sera de 85 secondes aux heures de pointe, ce qui est donc moins d'une minute et demie. L'ensemble des lignes seront extrêmement performantes, avec des temps d'attente réduits.

Le métro Grand Paris, automatique et souterrain, proposera une qualité de service qui sera optimale en matière de régularité, grâce aux automatismes, de souplesse et d'adaptabilité à la demande, puisque selon les tronçons, les heures et les jours de la semaine ou les périodes de l'année, entre 10 000 et 40 000 places seront offertes par sens et par heure. Le métro Grand Paris, enfin, sera accessible aux personnes à besoin spécifique. Nous pensons bien sûr aux personnes à mobilité réduite, aux personnes avec handicap, qu'il soit visuel ou auditif, mais encore aux parents avec poussette ou aux voyageurs encombrés de valises.

Les quais des gares feront 120 mètres de long, et permettront l'accueil de trains de huit voitures, pouvant transporter chacun près de 1 000 voyageurs. Les gares seront équipées de façades vitrées, comme vous pouvez aujourd'hui les observer sur la ligne 14 du métro parisien, qui contribuent d'une part au sentiment de sécurité des voyageurs sur les quais, mais d'autre part à la maîtrise de la régularité de la ligne, avec la gestion du temps de stationnement en gare.

Puisque nous parlons des gares, nous allons maintenant vous présenter la conception et le modèle recherché par la société du Grand Paris. Les gares du métro Grand Paris seront l'aboutissement d'une réflexion qui, à l'interface entre les modes de transport, les services et le milieu urbain, nous rechercherons à ce que ces gares soient un véritable espace de vie au service des voyageurs. Les gares du métro Grand Paris seront un lieu d'échange, bien entendu, entre tous les différents modes de transport : le métro Grand Paris ; les services Transilien, RER, tramway, bus. Et ce seront aussi des lieux de rabattement, d'accès par les modes doux, cheminement piéton, pistes cyclables. Et nous parlons trop peu de ces possibilités d'acheminement vers les gares.

Les gares traiteront également la question des voyageurs qui viennent en voiture, puisque nous n'opposons pas... Dans certaines zones, évidemment, la voiture reste le seul moyen d'accès aux gares, grâce aux déposes-minute, au service d'autopartage, covoiturage, mais encore aux stations d'autolib ; grâce à une politique de parcs relais qui intégreront, le cas échéant, les possibilités de rechargement de véhicules électriques.

Les gares seront au service de la ville. Elles accompagneront le développement urbain dans les nouveaux environnements de ces gares. Et nous insistons sur la présence de commerces,

d'équipements publics, au service des habitants, qui seront conçus par les partenaires locaux, avec les associations, en concertation, et aussi avec les élus décideurs qui portent les ambitions de leurs concitoyens. La réussite des gares se concrétisera, grâce à la signature sur chaque gare, entre l'État et les collectivités locales, de contrats de développement territorial qui sont des outils qui ont été prévus par la loi du 3 juin 2010, un outil d'aménagement très spécifiquement pour décroquer les territoires entre la gare, la ville et les différents équipements, et encore les logements. Les gares, enfin, seront des repères urbains au service des voyageurs et de la ville, et permettront également la rénovation urbaine, là où cela est nécessaire.

Nous allons maintenant vous décrire ligne par ligne l'ensemble du réseau, à commencer par la ligne rouge. Vous voyez ici apparaître la ligne rouge. C'est une ligne en rocade qui répond aux besoins de déplacement banlieue-banlieue. Cette rocade fera 60 kilomètres de long, entre La Défense à l'Ouest du Bourget, via les Hauts-de-Seine, le Val de Marne et la Seine Saint-Denis. Elle maillera le territoire, vous pouvez le voir sur l'animation, par l'intermédiaire de 23 gares majoritairement en correspondance avec les lignes de transport existantes. Pour mémoire, 12 de ces gares se situent dans les Hauts-de-Seine. Cette ligne accueillera, à la mise en service, 800 000 voyageurs par jour. Et pour préciser encore, cette ligne rouge présente trois caractéristiques principales. La première, dans les Hauts-de-Seine depuis La Défense, elle se situe proche du périphérique et offre des correspondances avec les quatre lignes de métro en terminus, ligne 1, ligne 4, ligne 9, ligne 13, les deux lignes du réseau Transilien L et U, et enfin le tramway Val de Seine T2, et le futur tramway T6 Châtillon, Vélizy, Viroflay. Dans le Val de Marne, deuxième caractéristique, la proposition d'Arcueil-Cachan jusqu'à Villiers sur Marne reprend l'intégralité du tracé porté par l'association Orbival, association qui a porté ce projet de métro en Val de Marne, projet qui a fait consensus depuis maintenant près de quatre ans. Enfin, plus à l'Est, la rocade s'éloigne de Paris pour desservir des territoires aujourd'hui mal desservis, comme Clichy-sous-Bois, Montfermeil, et aussi par exemple Chelles, ville la plus peuplée de Seine et Marne.

La seconde ligne que nous décrivons, la ligne verte, est une ligne elle aussi en rocade, qui, avec 75 kilomètres et 16 gares, permettra de créer une nouvelle liaison directe avec les plates-formes aéroportuaires de Roissy au Nord, et d'Orly au Sud. Ces dessertes aéroportuaires seront donc puissantes et fiables. Le trafic journalier sera de l'ordre de 400 000 personnes par jour à la mise en service. Elle sera aussi interconnectée à l'ensemble des lignes de RER, Transilien, métro et tramway. Du Nord au Sud, nous la détaillons, elle desservira le Parc des expositions de Villepinte, l'Aéroport du Bourget, Saint-Denis et La Défense. Plus à l'Ouest, elle constituera une rocade de moyenne couronne, et offrira un nouveau maillage avec le RER C à Versailles. Elle va également irriguer le Plateau de Saclay qui fait l'objet d'une réunion ce soir même qui, comme vous le savez, a vocation à devenir un pôle scientifique et de recherche d'envergure internationale. Enfin au Sud, elle se connecte au Pôle de Massy, et fait la jonction avec le RER B et les lignes TGV. Juste pour finir cette ligne verte, elle comporte plusieurs variantes qui ont été laissées à l'appréciation du public, à Gonesse, pour la desserte du Port de Gennevilliers, et au niveau de Versailles.

La dernière ligne du réseau métro Grand Paris est la ligne bleue. Elle reliera, elle aussi, l'Aéroport Charles de Gaulle et l'Aéroport d'Orly. Elle est formée, comme vous le savez, par le prolongement au Nord et au Sud de la ligne 14. C'est bien sûr cette ligne qui vous intéressera plus particulièrement ce soir. Elle assurera une liaison que nous jugeons stratégique entre les trois plateformes aéroportuaires de Roissy, 2^e aéroport européen en termes de voyageurs, mais aussi premier pôle d'emploi de la région Île-de-France par son dynamisme, Le Bourget, 1^{er} aéroport d'affaires européen, et Orly. Cette liaison se fera également avec les différentes gares TGV, Roissy, Gare de Lyon et les futures gares prévues à Saint-Denis Pleyel et à Orly. Ces dessertes renforceront la dimension internationale de la région capitale. Juste pour mémoire, cette ligne fera 50 kilomètres, dont 9 kilomètres qui correspondent à l'actuelle ligne 14, avec 22 gares, dont 13 nouvelles.

Nous allons maintenant vous détailler les bénéfices de ce projet d'envergure. Ces bénéfices sont bien entendu des bénéfices sur les aspects transport, mais nous nous accorderons aussi bien sûr du temps sur les aspects économiques, territoriaux et les enjeux de développement durable.

En ce qui concerne les transports, vous le savez bien, nous l'avons dit, le diagnostic, c'est l'insuffisance et la carence d'infrastructures pour les déplacements de banlieue à banlieue. Il faut savoir que ces déplacements internes à la banlieue ont augmenté de 50 % ces 25 dernières années. Et le système de transport actuel qui est organisé en radiale vers Paris ne s'est pas adapté à ces nouvelles formes de mobilité.

Le métro Grand Paris viendra répondre à cette question. Il sera maillé, puisque 85 % des gares seront en correspondance, permettant une accessibilité sur l'ensemble du réseau. Le réseau métro Grand Paris viendra apporter un véritable d'oxygène au réseau actuel, en évitant de passer par Paris, et désaturera le réseau ferré existant dans sa partie centrale. Nous citons ici par exemple quelques chiffres : une moyenne de 10 à 15 % de décharge sur les lignes de métro. 25 % plus particulièrement sur la ligne 13, nous y reviendrons plus tard, et 30 % par exemple sur la ligne B, sur le tronçon central aux heures de pointe. Enfin, nous pouvons citer également 15 % de décharge sur le RER A sur le tronçon central, et 20 % sur les grands chemins de la Vallée et Boissy-Saint-Léger. C'est donc plus de confort pour les voyageurs sur l'ensemble du réseau, et une meilleure régularité.

Le deuxième bénéfice sur lequel nous traitons ce soir, c'est le bénéfice en termes de soutien au développement économique, social et territorial. Le projet métro Grand Paris, qui irrigue la région Île-de-France par 40 nouvelles gares, sera un levier important pour développer l'attractivité de la région Île-de-France.

Si le projet de métro Grand Paris a pour objet de stimuler la croissance sur les territoires de développement qui ont été identifiés, il a aussi pour objectif d'améliorer la qualité de vie, l'équivalent pour les habitants les conditions d'une meilleure accessibilité aux centres de recherche, aux universités, aux entreprises et aux centres de formation. Les gares seront un atout pour l'implantation des entreprises industrielles ou tertiaires, en capacité de proposer

des emplois à la population active résidente. Les gares seront aussi un atout pour fidéliser la population résidente, et permettre une valorisation de l'habitat en favorisant la rénovation urbaine et l'amélioration de la qualité du bâti. Cette politique d'aménagement autour des gares s'inscrira dans le cadre des contrats de développement territorial, qui seront signés entre l'État et les collectivités territoriales.

Le secteur auquel nous nous intéressons ce soir est situé à l'interface de deux de ces pôles identifiés : La Défense ; et Saint-Denis Pleyel. La Défense, comme vous le savez, est un site privilégié pour l'implantation des fonctions stratégiques et de centres de décision de grands groupes français et internationaux. Il faut rappeler que La Défense est à la fois le 1^{er} quartier d'affaires européen, le plus grand centre commercial d'Europe, mais encore le 2^e Palais de congrès de France, ou encore le 4^e cinéma.

La Plaine Saint-Denis, quant à elle, constitue le pôle de création qui se caractérise par la diversité et la jeunesse de sa population. Bien entendu, nous décrirons également ce soir les opportunités de développement sur les territoires de Clichy et du XVII^e arrondissement de Paris.

La ligne verte, comme vous le voyez sur la carte centrale, permettra la mise en relation de ces pôles de développement économique. La ligne bleue, quant à elle, permettra la desserte rapide de Pleyel depuis Paris, via Clichy et Saint-Ouen. Cette rocade complètera efficacement la ligne 13 et le RER C qui sont des axes radiaux, facilitant la mobilité interne au Nord des Hauts-de-Seine et dans le Nord-Ouest parisien.

Enfin, le projet de métro Grand Paris a fait l'objet d'une évaluation stratégique environnementale, initiée en amont du débat public. Cette démarche, qui constitue une innovation à ce stade du projet, s'inscrit dans la lignée du Grenelle de l'environnement. Cette expertise permet la prise en compte des enjeux environnementaux, dès la conception même du projet, et cette étude se déroule en trois temps : dans un premier temps, un diagnostic exhaustif de l'ensemble des composantes environnementales a été effectué : air, bruit, état des sous-sols, pollution, paysage urbain, éléments architecturaux. Dans un second temps, une modélisation a permis d'apprécier les incidences prévisibles du projet sur l'environnement, et de proposer les meilleures solutions d'insertion du métro. Enfin, durant la phase de chantier, la phase de réalisation, un suivi sera mis en place pour maîtriser les aspects environnementaux jusqu'à la mise en service.

Voilà donc pour les aspects généraux. Nous allons maintenant faire un focus sur le secteur du Clichy et du XVII^e arrondissement. Je cède la parole à Isabelle RIVIERE pour les enjeux du territoire de Clichy.

Isabelle RIVIERE : bonsoir à tous. Nous allons commencer par Clichy. Clichy doit son existence à la construction d'une villa gallo-romaine à proximité de son centre actuel. Au bas Moyen-âge, le site était encore densément boisé, et il servait de réserve à gibiers de Garenne, d'où elle tient le nom de Clichy-la-Garenne. Sous le règne de Dagobert, Clichy fût même la capitale du Royaume Franc. A partir de la révolution, les activités économiques

vont s'affirmer, et Clichy est alors la ville des blanchisseuses et des lavandières, dont la célèbre goulue montera sur les planches du Moulin Rouge en 1889.

Au XIX^e siècle, début de l'industrialisation, les cristalleries Maes et Appert, reconnues dans le monde entier, s'installent à Clichy. Plus tard en 1950, Citroën, un des premiers grands groupes à venir enrichir à la ville de Clichy, s'installe. L'histoire industrielle de Clichy a laissé des empreintes fortes sur le plan architectural et urbanistique. Aujourd'hui, malgré l'importance de son développement, Clichy conserve son caractère de village. Clichy est marquée par une diversité de formes urbaines et architecturales, quartiers villageois, populaires, quartiers Haussmannien, grands ensembles d'immeubles modernes, qui font la particularité de la ville. Clichy-la-Garenne, ville de première couronne, est délimitée au Sud par le Boulevard périphérique, et au Nord par la Seine. Elle compte aujourd'hui près de 59 000 habitants. Sa démographie est dynamique, avec +16 % d'habitants en 10 ans. La population est relativement jeune.

Après 20 ans de reconversion économique, Clichy est devenue un pôle économique puissant : 375 000 mètres carrés de bureau ; 1 100 commerces ; et 35 000 emplois. Avec la présence de grandes entreprises que l'on connaît tous, telles que l'Oréal et Sony. Clichy bénéficie également de grands équipements publics, comme l'Hôpital Beaujon et la fondation Roguet, et d'un patrimoine urbain remarquable avec le pavillon Vendôme, la Maison du Peuple et les Anciens entrepôts du printemps.

Le métro Grand Paris va accompagner la dynamique de la ville de Clichy. Comme vous le voyez à l'écran, Clichy a des limites géographiques et physiques assez claires, avec au Sud le Boulevard périphérique ; à l'Ouest, le faisceau ferré de Saint-Lazare ; au Nord, la Seine ; et à l'Est, la ville de Saint-Ouen avec ses docks.

Clichy a une position stratégique dans la boucle Nord des Hauts-de-Seine, un point de contact entre Paris et les communes situées au Nord de la Seine, avec lesquelles elle forme un pôle de vie et d'emploi majeur à proximité immédiate du quartier d'affaires de la Défense, et de Plaine commune, dans le département voisin de la Seine Saint-Denis. La ville entretient des liens intercommunaux importants avec les autres communes de la boucle Nord des Hauts-de-Seine. Un projet d'intercommunalité est envisagé avec Asnières, Colombes, Gennevilliers, Bois Colombes, et également Saint-Ouen.

Demain soir, les élus concernés tiendront une réunion publique sur l'intercommunalité de la boucle Nord, avec les populations des villes concernées. Clichy fait également partie de Paris Métropole, depuis sa création, et soutient le travail réalisé en son sein par les élus. Elle est représentée par son Maire au bureau du syndicat mixte d'étude, dont elle contribue activement à la réflexion sur le devenir de la métropole parisienne, en particulier les questions relatives aux transports et déplacements. Clichy est attentive au projet des communes limitrophes, la ZAC des Docks de Saint-Ouen et la ZAC des Batignolles dans le XVII^e arrondissement de Paris.

A Clichy, la concertation est un passage obligé dans l'élaboration des projets de développement, et la réalisation d'équipements. Cela se traduit par la signature d'une charte de la démocratie locale et la création de cinq conseils de quartier. Sur la carte, vous voyez apparaître les cinq quartiers. Entrée de ville, tout d'abord. Un effort particulier doit être réalisé sur la Porte de Clichy qui doit devenir la vitrine de la ville. Ce quartier sera à proximité de la gare du métro Grand Paris, Porte de Clichy. Le quartier République-Victor Hugo. La Maison du Peuple, en cours de classement au patrimoine de l'UNESCO, se situe sur ce quartier. Là aussi, une gare du métro Grand Paris à Clichy Saint-Ouen RER sera à proximité du quartier République Victor Hugo.

Autres quartiers : Berges Seine Beaujon, Fournier Bac d'Asnières, enfin, Centre ville. La présence des services publics et des services bancaires ainsi que la bonne desserte par les transports en commun, font de ce secteur le quartier le plus attractif sur le plan commercial. La moitié du tissu artisanal est localisée dans deux quartiers : le quartier Centre ville pour 26 % ; et le quartier Entrée de ville pour 24 %.

Après une longue période de croissance et d'urbanisation, associée depuis le milieu du XIX^e siècle au potentiel industriel et à la proximité de Paris, l'histoire urbaine de la ville, depuis une vingtaine d'années, est pour l'essentiel celle de la succession des ZAC. Elles ont été créées au fur et à mesure des départs des grandes entreprises industrielles et de la reconquête des îlots insalubres pour maîtriser la mutation de la commune.

La ville de Clichy compte aujourd'hui dix opérations d'aménagement sous forme de ZAC à différents stades d'avancement opérationnel. Certaines sont déjà terminées, vous les voyez apparaître en couleur sur l'écran : la ZAC Moreuil sur le site de la Chocolaterie Moreuil à proximité du centre ville. La ZAC Moreuil s'étend sur cinq îlots et 3 hectares. La ZAC des terrains Citroën, dite aujourd'hui « espace Clichy ». Elle couvre une superficie de 11 hectares. La ZAC Palloy Paymal, située dans le quartier Centre ville. La ZAC des Berges de Seine qui couvre 20 hectares. Cette ZAC est pratiquement achevée. D'autres opérations sont également en cours. Nous pouvons citer la ZAC Trouillet Fouquet, la ZAC Cailloux Barbusse, la ZAC Centre ville, la ZAC Entrée de ville en bordure de périphérique, véritable quartier de ville. La ZAC Morel Sanzillon. Située à la limite de Saint-Ouen sur la friche Renault Citroën, elle constitue l'extension de la ZAC Espace Clichy. Et enfin la ZAC Bac d'Asnières. D'une superficie d'environ 40 hectares, elle est stratégique pour la ville, de par sa situation et ses potentialités urbaines.

Deux secteurs font également l'objet de grands projets d'aménagement : le secteur Nord-Est dit terrain Total, qui est aujourd'hui une sorte de *no man's land*, avec des friches industrielles et des parcelles enclavées. Ce secteur est porteur de fortes potentialités, car il est au cœur d'enjeux en termes d'aménagement, compte tenu de sa situation géographique privilégiée en bordure de Seine, au déboucher du Pont de Gennevilliers, en limite du futur quartier des Docks de Saint-Ouen. Et le secteur du Pont de Clichy, qui est centré autour de trois voies à fort trafic, dont le nœud principal est le Pont de Clichy. Il constitue un véritable espace à enjeu en matière de développement économique, d'habitat et d'espace public.

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

L'objet est d'en faire un développement qualitatif. L'arrivée des gares du métro Grand Paris, en proximité des ZAC Entrée de ville et Espace Clichy, va dynamiser ces secteurs d'avenir.

Clichy-la-Garenne comprend sur son territoire des périmètres en RU et ZUS. Depuis le 27 février 2007, un contrat urbain de cohésion sociale, dit CUCS, a été signé par la ville, l'État, le Conseil général des Hauts-de-Seine et la Caisse d'allocation familiale. Il a pris le relais du contrat de ville. Il est à noter que la moitié de la population Clichoise réside sur les quartiers prioritaires politiques de la ville. L'objectif général du CUCS est la réduction significative des inégalités sociales entre individus, et les écarts de développement entre territoires, par le financement d'actions de proximité.

Il est à noter que 52 % des actifs habitant Clichy exercent une activité à l'extérieur du département. 23 % dans une autre commune des Hauts-de-Seine. Les trois-quarts des Clichois travaillent principalement à Paris, et dans les Hauts-de-Seine, à Levallois, Gennevilliers, Courbevoie, Neuilly-sur-Seine et Asnières. Seuls 23 % des Clichois travaillent à Clichy. 75 % des emplois situés à Clichy, par contre, sont occupés par des personnes qui habitent principalement Paris et la Seine Saint-Denis.

Maintenant, parlons des transports. Clichy est dotée d'un réseau de transport dense, notamment une station de la ligne 13 du métro, Mairie de Clichy. En limite de Levallois-Perret, une station du Transilien L, Clichy Levallois. En limite de commune, deux stations RER C : Saint-Ouen ; et Porte de Clichy. Un réseau de bus de proximité assure la desserte fine de la commune. Trois lignes à destination de Paris intra-muros que vous connaissez : le 54, le 66 et le 74. Six lignes de bus qui assurent des liaisons banlieue-banlieue et des fonctions de rabattement vers les portes Nord de Paris : le 138, le 165, le 173, le 174, le 340 et le 341. Et enfin, le service urbain de Clichy, Tuco et Tuce, qui irrigue les quartiers de Clichy.

A l'état de projet, le boulevard urbain à Clichy Saint-Ouen, le BUCSO, sera en concertation à partir du deuxième semestre 2011. Ce projet, sous maîtrise d'ouvrage du Conseil général 92 et du Conseil général 93, devrait fluidifier la circulation entre la Porte de Pouchet et le Pont de Gennevilliers. Je repasse la parole à mon collègue.

Denis MASURE : merci. Voilà, je vais faire l'exercice équivalent au niveau du XVII^e arrondissement, puisque les enjeux locaux sont partagés ce soir entre Clichy et le XVII^e arrondissement. Pour rappel, c'est un arrondissement qui s'étend sur 6 kilomètres carrés, et compte 165 000 habitants, avec une densité très importante de population de l'ordre de 30 000 habitants au kilomètre carré. Cette population a peu évolué ces dernières années, avec une stagnation après une baisse importante pendant les années 60 à 80. Cet arrondissement, comme vous le savez, s'étend à l'Ouest de la Porte Maillot à la Place de l'Etoile, et va jusqu'à Place de Clichy et Porte de Saint-Ouen à l'Est. Il a pour caractéristique d'être coupé en deux géographiquement par les emprises ferroviaires du faisceau ferré de la gare parisienne de Saint Lazare.

Au sein de cet arrondissement, le projet Clichy-Batignolles constitue l'une des dernières opportunités d'aménagement urbain d'une telle ampleur dans Paris. Ce projet, qui s'étend

sur 55 hectares, non compris le faisceau ferroviaire, en limite de Clichy-la-Garenne et de Levallois-Perret, répond aux objectifs principaux suivants : la réalisation d'un grand parc ; la production de logements et notamment de logements sociaux ; la création de liaisons avec les quartiers limitrophes ; l'intégration d'infrastructures techniques et de logistique ferroviaires. Nous rappelons que ce projet avait été dynamisé dans le cadre de la candidature de Paris aux Jeux Olympiques 2012. Le projet se veut être un aménagement durable, exemplaire, et une création architecturale contemporaine. Récemment, un objectif supplémentaire, qui a été rappelé en préambule, s'est ajouté, avec l'accueil du futur Palais de justice de Paris, et la Direction régionale de la Police judiciaire.

Je vais maintenant détailler sur le projet Clichy-Batignolles. Ce projet de 55 hectares est en fait divisé en trois opérations. La première, c'est la ZAC Cardinet-Chalabre, qui a été créée en 2005, sur les premiers terrains SNCF libérés. Son aménagement est piloté par Paris Batignolles Aménagement, et il se greffe sur les franges de l'avenue de Clichy constituée d'immeubles, de logements et de l'Hôtel Ibis. Cette ZAC comprend dans sa première tranche, vous vous y êtes peut-être rendus, le Parc Martin Luther King pour 4,3 hectares, ouvert au public depuis 2007. Il comprend également la requalification de la rue Cardinet, qui est élargie, la création d'un parc public de stationnement résidentiel de 600 places, et la création de 27 000 logements, dont 50 % sociaux, soit 485 logements, dont 150 chambres d'étudiants pour être précis.

Le deuxième secteur opérationnel est le secteur Saussure qui, quant à lui, représente 2,5 hectares de terrain qui, initialement, étaient la propriété de la SNCF et de Réseau Ferré de France. L'aménageur est la société nationale espace ferroviaire, qui a reçu un permis d'aménager délivré en juillet 2010, pour réaliser un programme de 27 000 mètres carrés de logements, soit environ 360 logements, et également 28 000 mètres carrés de bureaux le long des voies ferrées. Nous citons également quasiment 2 000 mètres carrés de commerce et de service.

Enfin, dernier point, la ZAC en elle-même, Clichy-Batignolles, dont la conception urbaine a été confiée à l'Agence Grether, associée avec Jacqueline OSTIE pour les aspects paysagers. Nous pouvons voir sur cette diapositive le plan de masse prévisionnel de l'ensemble du secteur Clichy-Batignolles, avec un programme global qui fait près de 460 000 mètres carrés. Nous rappelons les principaux items : 230 000 mètres carrés de logements ; 120 000 mètres carrés pour le futur Palais de justice et la Direction régionale de la Police judiciaire ; 140 000 mètres carrés de bureau ; 40 000 mètres carrés d'équipements publics ; et 30 000 mètres carrés de commerces et de services variés.

Comme vous le savez peut-être, le programme initial de la ZAC était inférieur à cela, à sa création en 2007. Cette évolution liée à la décision d'accueillir le Palais de justice engendre la nécessité de faire une nouvelle enquête publique qui modifie l'acte de création de la ZAC. Il y a aussi une question de déplafonnement des hauteurs, qui nécessite donc une modification du plan local d'urbanisme. Et c'est d'actualité, puisque deux enquêtes vont être

menées, deux enquêtes publiques qui se dérouleront du 24 janvier au 4 mars 2011 sur cette question en Mairie du XVII^e arrondissement.

En résumé de ces enjeux sur les deux zones concernées ce soir, vous pouvez voir apparaître ici les zones à potentiel de développement ou de rénovation urbaine, et le tracé de la ligne bleue du métro Grand Paris, qui assurera grâce aux gares Porte de Clichy, Saint-Ouen RER C et Mairie de Saint-Ouen, une desserte très intéressante de l'ensemble de ces secteurs à enjeu. Malheureusement, nous sommes un peu longs ce soir. Nous avons encore 5 minutes pour parler des transports et de la ligne 13. Je pense que cela intéresse beaucoup les personnes ici.

Pour rappeler les enjeux locaux ici sur les transports. Nous rappelons ici en termes de diagnostic, l'ensemble des infrastructures centrées sur Paris : le RER A ; le faisceau Transilien L et J ; la ligne 13 du métro, qui apparaît sur l'écran ; le RER C, vous connaissez tout cela très bien ; la ligne Transilien H ; les RER B et D, même s'ils sont un peu plus lointains.

Et dans cette organisation, la gare Saint Lazare, comme vous le savez, est un point de passage obligé pour l'ensemble des voyageurs. Nous citons dans un premier temps les projets qui sont déjà lancés. En 2012, le tramway T2, qui s'arrête aujourd'hui à La Défense, sera prolongé au Pont de Bezons. Et deuxièmement, le tramway T1 sera prolongé de Saint-Denis aux Courtilles. Mais même avec ces deux projets, la carte que nous voyons met en évidence un manque de ligne en rocade sur cette zone, et en particulier sur la boucle Nord des Hauts-de-Seine.

Le métro Grand Paris a donc pour objectif de mailler le territoire, et de proposer cette liaison en rocade, en complément du prolongement de l'infrastructure du tramway T1. Vous savez qu'il y a un projet. Il poursuivra sa route vers Nanterre Université, puis vers Rueil, et proposera une solution structurante pour les déplacements en rocade des habitants de la boucle des Hauts-de-Seine.

En complément du T1, le réseau de métro Grand Paris, que vous voyez apparaître ici, constitue une seconde rocade entre le T1 et la Seine, qui irriguera Gennevilliers, Asnières, Bois Colombes et Courbevoie, et permettra de se rendre très rapidement à La Défense, à ses emplois, et aux multiples lignes de transport que l'on y trouve en correspondance.

Pour mémoire, pour compléter ces deux lignes en rocade, vous voyez apparaître en haut à gauche le transport en commun en site propre entre Bezons et Villepinte, parfois appelé TCSP du Parisis. Également un projet très structurant, qui est le projet de Tangentielle Nord, entre Sartrouville et Noisy-le-Sec, dont une première partie entre Épinay et le Bourget est actuellement en travaux pour une mise en service en 2014, l'ensemble de l'infrastructure devant être mis en service fin 2017-début 2018, pour la Tangentielle Nord. Comme vous pouvez le constater, le métro Grand Paris est complémentaire avec ces autres projets de transport. Il apporte une solution à la demande des déplacements de ce secteur.

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

Pour mémoire, nous n'oublions pas une autre rocade qui est importante ici, qui est celle du tramway des Maréchaux, avec le prolongement du tramway Maréchaux Est jusqu'à Porte de la Chapelle, qui sera mis en service fin 2012. Et le prolongement plus à l'Ouest de ce tramway qui est à l'étude, et fait l'objet d'une concertation préalable en ce moment même, organisée par le Syndicat des transports d'Île-de-France et la ville de Paris. La concertation a débuté avant-hier, et durera un mois jusqu'au 18 février.

Nous allons maintenant, grâce à quelques exemples, présenter l'intérêt du projet métro Grand Paris, que ce soit pour les habitants de Clichy ou du XVII^e arrondissement de Paris. Premier exemple : depuis la station Mairie de Clichy. La nouvelle correspondance qui sera permise à la gare des Agnettes, sur Gennevilliers, sur la ligne verte, permettra de réduire de moitié le temps de parcours entre le centre de Clichy et La Défense, puisqu'il ne faudra plus que 12 minutes, contre 25 minutes actuellement.

Un deuxième exemple, toujours depuis la station Mairie de Clichy ligne 13, avec la ligne verte, permettra de se rendre à La Défense, puis de faire une correspondance avec la ligne rouge, par exemple pour aller à Pont de Sèvres en un temps de 22 minutes, contre 37 actuellement, soit un gain d'un quart d'heure. Nous rappelons que le gain d'un quart d'heure, dans le cadre de déplacement domicile-travail, il faut le doubler, puisqu'il y a l'aller et le retour. C'est donc une demi-heure de temps libre donnée aux utilisateurs concernés chaque jour.

Troisième exemple, celui de la desserte de l'aéroport Charles de Gaulle, de la plateforme, de ses emplois, et bien sûr des services aéroportuaires. L'accès à la ligne bleue depuis la gare de Porte de Clichy permettra cette liaison rapide en 28 minutes, contre quasiment une heure aujourd'hui. De la même manière par exemple depuis la station Brochant, il y aura un temps d'à peu près une demi-heure pour aller vers Roissy. Nous n'oublions pas l'aéroport d'Orly. Ce temps de parcours sera de 33 minutes pour aller à Orly, soit là encore un gain d'une demi-heure.

On généralise. Par exemple si nous nous plaçons à la station Porte de Clichy, vous voyez ici les temps de parcours et les gains de temps de parcours, tout ce qui est... En gros, plus c'est foncé, plus ça va vers le vert foncé, plus vous gagnez du temps. Vous voyez par exemple que tout le Nord de la Seine Saint-Denis ou encore l'Ouest du Val de Marne permet de gagner entre 10 et 20 minutes de temps de parcours.

Nous allons insister sur la désaturation de la ligne 13, comme objectif poursuivi également par le métro Grand Paris. Vous connaissez aujourd'hui parfaitement la ligne 13 qui connaît des problèmes de saturation aux heures de pointe. C'est la 3^e ligne la plus utilisée du métro parisien avec 600 000 utilisateurs par jour, après la ligne 1 et la ligne 4. Elle connaît d'ailleurs une importante augmentation de fréquentation de l'ordre de 2 % ces dernières années, du fait d'implantations de plus en plus importantes de logements et d'activités tout au long de cette ligne. Son taux de charge est très important, puisqu'il atteint ou dépasse 100 % chaque

matin sur chacune des deux branches. Ceci laisse très peu de marge de manœuvre aux exploitants, et cela conduit à des situations de perturbation.

Le métro Grand Paris permettra cette désaturation très significative et attendue de la ligne 13, grâce aux nouvelles possibilités de déplacement que je vous ai décrites juste avant, puisqu'il faut rappeler que la ligne 13 a deux fonctions principalement : une fonction pour drainer l'ensemble du bassin de population de Gennevilliers, Asnières, Clichy, Saint-Ouen, Saint-Denis et l'Est du XVII^e arrondissement jusqu'à Place de Clichy ; et d'autre part, cette ligne assure des déplacements de banlieue à banlieue.

Dans ce contexte-là, pour répondre à ces deux fonctions, la ligne 13 sera soulagée à deux titres, puisque dans un premier temps, la ligne bleue permettra d'absorber les flux de voyageurs du Nord du XVII^e arrondissement de Clichy et de Saint-Ouen, grâce aux gares de la ligne bleue, et les correspondances à Porte de Clichy et Mairie de Saint-Ouen, qui permettront un report significatif des utilisateurs de la ligne 13 vers la ligne 14, notamment au profit des habitants de Clichy. Cette solution à la désaturation de la ligne 13 d'ailleurs, par le prolongement de la ligne 14, a, comme cela a été rappelé en début de réunion, été retenue par le Syndicat des transports d'Île-de-France à l'issue de la concertation, organisée de janvier à février 2010. Et le métro Grand Paris conforte ce choix déterminant, puisque la ligne bleue est bien le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen, et au-delà.

Par ailleurs, en ce qui concerne les déplacements de banlieue à banlieue, la ligne verte entre Saint-Denis Pleyel et La Défense, via Gennevilliers aux Grésillons et aux Agnettes, permettra d'éviter d'utiliser la ligne 13 pour se rendre par exemple de Saint-Denis à La Défense. Et des effets conjugués de la ligne bleue et de la ligne verte permettront de diminuer de 25 % la charge de la ligne 13 sous son tronçon le plus dimensionné. 25 %, c'est un chiffre considérable en termes de désaturation. Et le métro Grand Paris permettra d'améliorer les conditions de transport au quotidien de la ligne 13, notamment aux heures de pointe.

Une dernière minute, si vous me l'accordez pour la mise en œuvre, juste très rapide. Cette mise en œuvre, pour rappeler le coût du projet métro Grand Paris, l'enveloppe se situe entre 21,4 et 23,5 milliards d'euros selon les options qui sont retenues et levées après le débat public en termes de gares et de variantes. 80 % de ce coût, y compris pour les infrastructures... Le matériel roulant est inclus dans ce coût. Nous rappelons bien sûr le calendrier. Comme vous le savez, le débat public s'arrête fin janvier. L'année 2011 permettra à la société du Grand Paris, sur la base du rapport de la Commission Particulière du Débat Public, de proposer un schéma d'ensemble du réseau de transport public du métro Grand Paris, à l'horizon mai 2011. Dès lors, le chantier deviendra opérationnel. L'année 2012 sera une année d'enquête publique adossée au Code de l'expropriation et au Code de l'environnement. Les années 2013 à 2023 seront les années de travaux, avec des mises en service du premier tronçon dès 2018. Nous avons été très longs, mais nous espérons que vos questions seront nombreuses. Merci pour votre attention.

Claude BERNET : je n'ai voulu priver personne de la qualité de vos explications. Mais je pense que maintenant, tout le monde est impatient de poser les questions. Je donne la parole à la salle. Y a-t-il des gens par exemple au fond de la salle qui ont envie de s'exprimer ? Nos hôtes sont en train de les rejoindre. Je vous donnerai que, malheureusement, c'est un mauvais exemple, trois minutes à peu près à chacun. Je précise d'ailleurs que pour répondre à vos questions, il y a non seulement nos amis de RFF qui sont là, mais il y a également trois représentants de la RATP : Monsieur DUMONTET, Directeur de la ligne 13, qui évidemment est peut-être très connu ici. De la SNCF : Monsieur Olivier DEVAUX, directeur des lignes L, J et A de Transilien et Monsieur Romain LACUISSE, de Réseau Ferré de France.

Vous avez à votre disposition toute une série de spécialistes. Mesdames et Messieurs, c'est à vous. Le premier qui lève la main. Voilà, monsieur devant. Je vais vous demander de vous lever, de vous présenter de façon à ce que l'on puisse bien utiliser cela dans le compte-rendu.

Jean-Pierre RAYNAUD, Citoyen : je fais partie de l'excellent comité de quartier Victor Hugo République, dont Monsieur le Maire a eu la gentillesse de parler. Je suis un ancien élu communiste de Clichy, pendant 18 ans. Je suis toujours communiste, mais je ne suis pas élu. Je le dis, c'est important, puisque Maurice LEROY a été communiste. Il ne l'est plus, et il a été cité. Il en reste donc. Et aujourd'hui, l'implantation des lieux de vie, de travail et d'habitat, appelle, je crois, à la mise en œuvre d'un réseau mode lourd. Puisque les représentants du mode en question sont là, ça tombe bien. Le métro, le RER, et les trains de banlieue à banlieue. A Clichy, nous avons les ateliers de Clichy, de nombreux emplois, le fret... Les services du fret viennent de s'installer. Je crois que tout cela est important.

C'est cela qu'il faut développer, je crois, pour que les Franciliens, dans toute l'Île-de-France, puissent se déplacer facilement. C'est-à-dire pour ce qui concerne Clichy, la ligne 14, je pense qu'il faut la faire. Elle ne suffira pas pour désaturer la ligne 13, c'est bien évident. Tous les spécialistes de la RATP nous le disent, y compris les militants syndicaux. Le dédoublement de la ligne 13 reste donc une exigence, et pourquoi ne pas faire les études et les travaux en même temps ? Je pense que notre pays en a les moyens, lui qui met 38 milliards pour sa défense.

Le projet que porte le gouvernement, du Grand Paris, a comme seule ambition affirmée de renforcer la compétitivité économique de la région capitale, qui reliera les centres d'affaires, dont le premier reste à faire. Le pôle de recherche qui sera à Saclay reste à faire. Et de relier également les aéroports. Tout cela pour les affaires.

Cela nous fait oublier que la RATP et la SNCF doivent assurer le service public aux citoyens, pas aux clients. Si l'on parle de clients, ben non. Nous devons assurer un service de transport aux citoyens, et aux usagers. Et assurer le droit au transport, qui s'oppose à la vision marchande des besoins humains, qui sont bafoués tous les jours sur la ligne 13.

Je suis arrivé à ma question, puisque vous avez dit 3 minutes, je vais faire un peu plus court, puis après, je vais énerver les gens si je parle trop. Pas tous, mais quelques-uns. Ma question, puisque c'est venu pendant la projection : plutôt que de vouloir valoriser les espaces des stations en zone commerciale, puisque c'est ce que l'on veut faire. Nous voulons faire comme à La Poste. Aujourd'hui à La Poste, nous trouvons de tout, des bouquins, des peluches, des éponges, mais pas de timbres. Or, c'est les timbres que l'on a besoin à La Poste. J'ai envoyé mes vœux à tout le monde. Pour 40 timbres, il a fallu que j'aille aux distributeurs. Franchement, j'aurais préféré parler avec la postière. Cela lui aurait fait un emploi, et moi, ça m'aurait fait une conversation.

Ma question, c'est : peut-on envisager, enfin je le crois, exiger de l'État qu'il investisse massivement dans les transports, en taxant par exemple les revenus financiers qui dans ce pays sont nombreux ? Nous voyons tout le gaspillage, les dons des grandes entreprises, des entreprises... tout le monde aura compris. Et en faisant payer les bénéficiaires des transports, c'est-à-dire les entreprises. Car les transports en région parisienne, ils servent à quoi ? A transporter les salariés, souvent dans des mauvaises conditions, de leurs lieux d'habitat à leurs lieux de travail, pour les plus grands bénéficiaires du MEDEF. Je crois qu'il va falloir que l'on prenne nos affaires en main, pour exiger de bons transports, de bons emplois, et des transports pour les salariés, et les retraités que je n'oublie pas, puisque j'en fais partie. Et je vous remercie de m'avoir écouté avec cette patience.

Claude BERNET : c'est moi qui vous remercie. Dans votre question, il y a deux choses : il y a une prise de position très forte pour le service public ; et puis il y a aussi une question très précise sur le financement et l'engagement de l'État. Je vais peut-être me tourner vers la SGP pour qu'elle réponde sur ce point.

Isabelle RIVIERE : il y a eu une réunion la semaine dernière, sur justement les financements, et des explications données sur le financement de notre projet, ce qui va vous intéresser, puisque vous parliez des entreprises. Il y a la modernisation de la taxe sur les bureaux. Là, elle va être directement payée par les entreprises. Elle est en fonction de la surface du bureau et d'un système de zonage particulier. Les acteurs économiques seront tout à fait associés. L'objectif de notre projet, ce n'est pas, et je pense que cela sera répété au fur et à mesure de la soirée, de ponctionner sur les projets, les budgets des projets existants. Cela n'a rien à voir. C'est un projet financé par de l'emprunt, avec une dotation en capital de 4 milliards d'euros et différentes taxes, dont celle dont je viens de vous parler.

Il y a vraiment deux choses différentes. Il y a le projet de la société du Grand Paris, et puis le plan de mobilisation dont vous faites mention. Il est évident qu'après avoir fait un certain nombre de réunions publiques sur tout le territoire d'Île-de-France, nous voyons bien la nécessité de moderniser, et puis de répondre à la demande des transports en commun. Puisque effectivement, comme nous l'avons dit aussi dans notre présentation, les besoins se font de banlieue à banlieue. Et il faut absolument répondre à ces besoins-là. Il y a la modernisation des réseaux, et puis les projets en cours. Et il y a des projets, parce que nous ne pouvons pas opposer le quotidien aux projets d'avenir. Il faut faire les deux. Si nous ne

faisons rien aujourd'hui, demain, nous serons dans la même situation. Et aujourd'hui, ce n'est déjà plus possible.

En fait, aujourd'hui, il y a le plan de mobilisation, qui est porté par la région et par le STIF. Et puis, il faut envisager les projets de demain. Ce sont les deux projets de transport qui vous ont été proposés, enfin qui vous sont proposés jusqu'à la fin janvier, sur lesquels nous débattons. Ce soir, nous allons parler du nôtre. La société du Grand Paris, nous avons fait état de nos lignes de rocade qui vont alléger les déplacements au quotidien, enfin vos déplacements au quotidien sur la région Île-de-France, en vous permettant d'avoir un réseau maillé et efficace.

On nous fait aussi quelquefois des reproches sur la rapidité, puisque nous ne nous arrêtons pas partout. C'est un parti pris. Mais si nous voulons pouvoir être compétitifs par rapport à la voiture particulière, il faut aussi que notre réseau soit efficace. Et pour qu'il soit efficace, s'il s'arrête partout, nous perdons en vitesse commerciale, et à ce moment-là, on continue à choisir son véhicule. Nous avons fait le choix de proposer des gares à des endroits stratégiques. Sur votre territoire, vous avez compris que vous étiez très bien desservis en termes de gares du Grand Paris, et nous le faisons sur le reste de l'Île-de-France avec cette même philosophie.

Claude BERNET : bien, j'ai une demande de parole au premier rang, madame.

Isabelle GACHET, Conseillère de Paris et du 17^{ème} : merci. J'avais une interrogation sur le fait que la ligne 14 irait jusqu'à l'aéroport, et ne s'arrêterait pas à Pleyel. Or, dans les discussions, je sais que cela a déjà été abordé, mais le fait d'aller jusqu'à l'aéroport, beaucoup d'experts, en tout cas de gens qui se prétendent tels, disent que si nous allons aussi loin d'un seul bloc, d'un seul tenant... en plus, il y a aussi un problème sur la technologie retenue dans le projet. Mais cela saturerait la ligne 14 tout de suite. Ce qui fait que cela ne désaturerait absolument pas la ligne 13. Est-ce que vous avez pris en compte le fait que ce serait mieux en tout cas d'arrêter à Pleyel, quitte de trouver un autre moyen pour aller après à l'aéroport. En tout cas, d'arrêter pour que la ligne 13 soit désaturée ? Et puis, vous n'avez absolument rien dit d'un arrêt à Pont Cardinet. Là-dessus, est-ce que cela veut dire que c'est parce qu'il n'y a aucune intention de financer, aucune possibilité de financer un arrêt Cardinet dans le programme du Grand Paris ? Parce que nous savons que la région, elle, s'est engagée sur des études. Après, la région, comme vous le disiez, a ses projets elles-mêmes, et sur quelque chose comme ça, puisque la Porte de Clichy, va directement desservir aussi des institutions de l'État, il serait bien, je ne sais pas si c'est prévu, de prendre en charge ces arrêts-là, mais aussi de prendre en charge partiellement un arrêt à Pont Cardinet, et de ne pas laisser la ville de Paris ou le STIF seuls à assumer financièrement une gare. Cela serait du coup très difficile. Et quelle est la raison pour laquelle ça n'a pas été retenu dans le trajet initial ?

Isabelle RIVIERE : ce soir, nous débattons des trois lignes que vous avez vues : la ligne rouge ; la ligne bleue ; et la ligne verte. Nous sommes partis du projet issu de la société du Grand Paris, et proposé au débat public. Cela veut dire que nous sommes partis sur les bases

que nous avions à l'époque dans nos dossiers. Depuis, nous avons vécu un certain nombre de réunions publiques, et des demandes sont venues se greffer par rapport à notre première proposition. Pont Cardinet est venu se greffer par la suite. Il y a des gares complémentaires, et il y a des gares optionnelles. Nous arrivons aujourd'hui à une liste plus importante. Au début, nous partions avec une quarantaine de gares. Aujourd'hui, nous avons une quinzaine de gares complémentaires ou optionnelles qui sont venues se greffer. C'est la raison pour laquelle nous ne les avons pas mises sur la carte, puisque ce qui était soumis au débat public, c'était tout simplement le tracé initial sur lequel nous avons travaillé.

C'est la raison pour laquelle vous ne voyez pas apparaître Pont Cardinet, bien que nous ayons eu différentes réunions qui ont mis en avant l'intérêt d'une gare à Pont Cardinet. Je vais laisser mon collègue répondre sur Pont Cardinet plus spécifiquement, et surtout sur votre question sur la ligne 13, et le prolongement de la bleue jusqu'aux aéroports.

Denis MASURE : oui, c'est très dense, le contenu de votre question. Pour compléter sur Pont Cardinet, il y a un objectif fonctionnel qui était donné initialement. Historiquement, dans le projet du métro Grand Paris qui était celui d'aller rapidement d'un point A à un point B, que ce soit de Paris Centre et de zones de banlieue à banlieue, condition *sine qua non* pour permettre un report massif sur ces liaisons en rocade et une attractivité suffisante, parce que l'analyse que nous avons faite, qui est une analyse assez évidente, c'est que plus nous multiplions les gares, plus la vitesse commerciale, vitesse moyenne de la ligne, ralentit. Et donc l'effet de désaturation sur les lignes centrales de Paris, mais aussi l'effet d'attractivité pour laisser sa voiture au profit du transport en commun, est moindre.

Dans ce contexte, la station optionnelle Pont Cardinet, qui est apparue, nous ne l'ignorons pas, au cours de la concertation préalable sur le prolongement de la ligne 14, n'a pas été retenue au stade du dossier du maître d'ouvrage qui vous est soumis ce soir sur le métro Grand Paris, puisqu'il n'était pas jugé, à l'époque, nécessaire, vu la densité de dessertes dans ce quartier avec la gare Transilien Pont Cardinet qui, à terme, avec le remboursement des circulations SNCF... Là, je parle, peut-être que les personnalités du STIF et du SNCF pourront compléter, puisque la gare de Pont Cardinet, vous le savez peut-être, avec Éole, il y aura 12 trains à l'heure. Aujourd'hui, il y a 28 trains à l'heure dès la mise en service d'Éole, à l'horizon 2018-2020, je ne veux pas dire de bêtises pour le projet Éole, qui fait l'objet d'un autre débat public. Dans ce contexte, 28 trains à l'heure, c'est un train toutes les 2 minutes. Et c'est donc dans l'esprit des gens, une desserte type métro. C'est-à-dire que vous n'attendez jamais votre ligne. Et quand vous vous rendez à la gare de Pont Cardinet, toutes les deux minutes, vous avez un trajet vers Saint Lazare. Et finalement, la ligne 14 fait exactement la même chose. En termes de rationalité de la dépense publique, ce n'était donc pas forcément pertinent, sachant que nous rappelons qu'une station coûte 80 millions d'euros. Il faut justifier ce coût d'un point de vue socioéconomique. Maintenant, nous attendons les demandes, notamment les demandes en termes de desserte sur le secteur Batignolles. Nous prendrons les meilleures décisions en lien avec les décideurs locaux, et sur la base des conclusions de la Commission Particulière du Débat Public. On rappelle que

quand même les équipements de Clichy-Batignolles sont aussi desservis par le côté Nord via la gare de Porte de Clichy, et notamment les nouveaux équipements du Tribunal de grande instance, pour mémoire.

Vous posez une seconde question, qui était votre première d'ailleurs, qui est la fiabilité de la ligne bleue, en fait le prolongement de la ligne 14. Nous n'ignorons pas que le prolongement jusqu'à Roissy, et jusqu'à Orly, cela ferait une ligne de 50 kilomètres, une ligne Automatique. Et cela pose des questions, puisque la question, c'est bien la saturation. Aujourd'hui, il y a des... Contrairement à ce qui a pu être dit tout à l'heure, il y a des études de trafic qui ont bien été faites par la société du Grand Paris. Il aurait été irresponsable à ce stade de présenter au public un système qui n'est pas fiable. Il faut savoir que dans le dossier du maître d'ouvrage, vous avez une fréquentation de l'ordre de 40 000 voyageurs à l'heure de pointe dans le tronçon le plus dimensionné au centre de Paris. C'est une capacité que peut absorber en 2035, avec des hypothèses socioéconomiques très volontaristes, vous savez qu'il y a eu un débat sur la création d'un million d'emplois, hypothèses qui ont été jugées beaucoup trop volontaristes par de nombreux intervenants experts aussi. Sur la base de ces hypothèses volontaristes, nous arrivons quand même à un taux de fréquentation de cette ligne bleue ou ligne 14, si vous voulez, qui peut être absorbé par cette ligne 14. Il n'y a pas de difficulté de saturation. Nous rappelons aussi par ailleurs que dans la contribution du Syndicat des transports d'Île-de-France sur un avis donné sur le métro Grand Paris, avec ses propres modèles de trafic, c'est un chiffre bien inférieur à 29 000 voyageurs par heure et par sens dans le sens le plus critique, qui a été trouvé. Or, la ligne 14 peut très bien gérer 40 000 voyageurs à l'heure du fait de sa capacité, huit voitures, et de l'intervalle 85 secondes. En ce sens, cela répond très bien à votre inquiétude. Et la RATP l'a assuré, et la société du Grand Paris : la ligne 14 peut très bien absorber un tel trafic, et peut très bien être prolongée jusqu'à Roissy.

Maintenant, pour compléter et éclairer à nouveau la réflexion, une interruption a effectivement été proposée et évoquée à Pleyel. C'est aussi un argument en termes de coût d'exploitation, puisque les études de trafic montrent qu'à partir de Pleyel, la charge, bien entendu, diminue progressivement pour aller jusqu'à Roissy. Et nous nous posons la question de la pertinence d'emmener toutes les 85 secondes un train de huit voitures jusqu'à Roissy, alors que les trafics sont bien inférieurs. Cela pose un problème de coût d'exploitation. Et il sera donc étudié, et décidé très prochainement, de l'opportunité d'interrompre la ligne bleue ou la ligne 14, si vous voulez, à Pleyel, et éventuellement de stopper ici. Et vous avez bien compris qu'il y avait des enjeux technologiques qui seront arbitrés en fonction de cette décision.

Isabelle RIVIERE : justement, quand vous parlez de choix du roulement, il n'est pas définitif. Il n'a pas du tout été déterminé. CE sera vraiment lié à la structure d'exploitation définitive. Et justement, s'il y a un terminus de la ligne bleue à Pleyel, cela laisse ouvert le choix sur la ligne verte au mode de roulement. En fait, nous ne sommes absolument pas aujourd'hui en

état de vous dire si ce sera du pneu ou du fer. Ce sera vraiment un choix qui sera fait en fonction de la structure d'exploitation.

Claude BERNET : bien, j'ai une question au fond de la salle. Et je vais passer la parole, voilà. Madame ou monsieur, vous vous levez si vous le voulez bien.

Mary MENDES, Habitante de Clichy-la-Garenne, quartier Victor Hugo : je voulais dire que je suis totalement convaincue de ce projet du point de vue de la rapidité, que ça va apporter, et c'est absolument indispensable. Là où je ne suis pas convaincue du tout, c'est sur le désengorgement de la ligne 13. Quand vous dites 25 %, franchement, je n'y crois pas. Parce que cela va aller plus vite pour aller sur La Défense de l'autre côté, s'il y a des personnes qui vont rester sur la ligne 13. Il y aura peut-être même plus de personnes qui vont la prendre de Brochant pour passer par le Nord.

Ensuite, la ligne 13. Je ne vois pas le report. Vous dites le report de qui ? Je vois mal, parce que ceux qui, à l'heure actuelle, descendent sur la ligne 13 jusqu'à Mairie de Clichy et plus loin, vont toujours être là sur leur ligne 13. Il ne peut y avoir de report que de ceux qui descendent sur la Porte, ok ? Mais vous êtes en train de nous dire qu'il y en a d'autres qui vont arriver. Ceux qui vont plus haut sur votre ligne, et qui continuent, je suppose que c'est la ligne bleue qui sera désengorgée, puisque la ligne 13, ça fait deux. Lorsque vous désengorgez un petit peu la bleue, les gens, nous qui sommes sur la jaune, cela ne change rien. Ceux qui change sur la bleue, lorsque vous désengorgez un peu la jaune, ça ne change rien.

La ligne 13 est une ligne double. Déjà, *a minima*, je diviserai 25 % par deux. Voilà. Ceci dit, je suis ravie de ce projet. Je le trouve parfait. Cela me gêne un peu que vous me disiez que cela va désengorger la 13, car j'ai du mal à le croire.

Didier MASURE : je vais tenter de mieux vous convaincre Madame, et merci pour cette question. Je pense qu'elle intéresse beaucoup de monde. Ce chiffre de 25 % n'est pas arbitraire. Il est issu d'études. Là, je parle bien des prévisions de trafic du métro Grand Paris et de l'impact sur la ligne 13. Après, éventuellement, à discrétion de la Commission, nous pourrions laisser intervenir la RATP sur les questions de saturation de la ligne 13.

Claude BERNET : nous lui donnerons la parole après vous, si vous voulez. Allez continuez.

Didier MASURE : vous connaissez les conditions de trafic actuelles de la ligne 13, qui est en fourche, un train sur deux depuis la mise en service du prolongement Asnières, Gennevilliers, les Agnettes et Courtilles. C'est un train sur deux, qui va de part et d'autre. Quand nous parlons de saturation, nous regardons à la fois le tronçon central, dans un premier temps, puis, après nous regardons chacun des tronçons en tenant compte du fait, bien sûr, qu'il y a un train sur deux qui dessert chaque tronçon. Quand nous vous disons une décharge de 25 %, c'est une décharge de 30 % sur le tronçon central, et de 27 % sur la branche Asnières-Gennevilliers. Nous arrondissons à 25, simplement peut-être par prudence, parce que les prévisions de trafic sont ce qu'elles sont.

Maintenant, vous dites que ça ne va pas changer, puisque vous utiliserez toujours la ligne 13. J'attire votre attention, Isabelle RIVIERE a rappelé tout à l'heure quelles étaient les habitudes de déplacement des habitants de Clichy qui se rendent vers Paris, vers les Hauts-de-Seine, vers la Seine Saint-Denis, etc. Il ne faut pas regarder que les trajets qui vont vers Paris, les emplois dans les déplacements contraints, c'est-à-dire ceux qui chargent les trains à l'heure de pointe du matin, ceux qui se rendent sur leurs lieux de travail. C'est aussi vers les Hauts-de-Seine, La Défense, bien sûr qui est un pôle d'emploi important. C'est vers le pôle de Saint Denis. Et comme je l'ai dit, il y a deux effets. D'une part, ceux qui habitent Clichy plutôt que d'aller vers le centre de Paris pour correspondre à Saint Lazare, utiliseront ce que l'on appelle la contre-pointe. C'est-à-dire qu'ils occuperont des trains de la ligne 13 qui sont moins chargés, puisqu'ils vont plutôt vers Asnières, Gennevilliers. Et il y aurait une meilleure répartition des voyageurs, puisqu'ils iront chercher à Gennevilliers la ligne verte du métro Grand Paris pour se rendre à La Défense.

Le deuxième effet important, c'est l'effet, si vous voulez, de report de trafic, puisque la ligne 14, la ligne bleue, vous avez bien compris que c'était synonyme, aura une vitesse commerciale attractive. Et les personnes qui utilisent la ligne 13, que ce soit sur la branche Asnières Gennevilliers, pourront correspondre à la Porte de Clichy, ou sur la branche Saint-Denis Université, correspondront à Mairie de Saint-Ouen pour utiliser la ligne 14. Et les trafics se répartiront mieux entre des enjeux de desserte locale qu'assurera la ligne 13, et des enjeux de desserte à l'échelle plus globale qu'assurera la ligne bleue du réseau de métro Grand Paris. Et le chiffre obtenu est bien une décharge de 25 %, tenant compte des hypothèses de développement économique et d'habitat.

Isabelle RIVIERE : juste pour rappel, c'est ce que je vous ai dit tout à l'heure, trois quarts de Clichois travaillent à Paris, et dans les Hauts-de-Seine, à Levallois, Gennevilliers, Courbevoie, Neuilly-sur-Seine et Asnières. En ce qui concerne Gennevilliers et Asnières, la ligne verte du métro Grand Paris va les aider, puisqu'ils vont pouvoir y aller directement. Ils vont récupérer la ligne verte, et ils seront en un temps assez record sur ces communes-là. 75 % des emplois situés à Clichy sont par contre occupés par des personnes qui habitent principalement Paris et la Seine Saint-Denis. Nous voyons bien là aussi également que la ligne verte va les aider, qu'il y a des connexions qui vont se faire. C'est un petit peu compliqué, parce que nous vous parlons d'un projet qui va se faire dans quelques années, et qui va aussi bénéficier de toutes les lignes et de tous les projets qui sont en cours, et qui vont venir compléter ce maillage.

On arrivera, grâce à ces différentes lignes qui seront opérationnelles, à pouvoir proposer des alternatives. Aujourd'hui, vous êtes piégés, coincés. Vous n'avez pas des alternatives dans vos trajets. La société du Grand Paris, par le biais de ces différentes lignes, va vous permettre des correspondances qui vont rendre le système de transport plus robuste. Aujourd'hui, quand il y a un incident sur une ligne, ce que vous connaissez au quotidien sur la ligne 13, cela prend des proportions énormes, parce que vous n'avez pas d'autres choix. Avec les correspondances et avec les différentes lignes et projets qui sont portés dans le cadre du

plan de mobilisation, tout cela va concourir à vous offrir des alternatives qui vont rendre la vie plus facile dans les transports au quotidien.

Claude BERNET : j'ai une demande de prise de parole aussi au fond là. Mademoiselle, allez-y. Attendez non, nous avons, excusez-moi, vous avez tout à fait raison, j'avais dit que je donnerais la parole au Directeur de la ligne 13 de la RATP. Si nous voulons bien lui passer un micro. Voilà, bonjour Monsieur.

Bruno DUMONTET, Directeur de la ligne 13, RATP : oui, bonsoir à tous. Je suis le Directeur de la ligne 13, et en charge de son exploitation au quotidien. En marge de tout ce qui a pu être dit au niveau études et développement, je répondrai peut-être plus spécifiquement s'il y a des questions sur l'exploitation au quotidien, notamment de la ligne Aujourd'hui, et à court et moyen terme.

Par rapport à ce qui a été dit là, juste pour compléter, nous constatons au quotidien, évidemment, un très fort flux entre Saint Lazare et l'arrêt Mairie de Clichy. Madame, vous parliez de la branche jaune, donc bien la branche Ouest, qu'il n'y ait pas de confusion dans les codes couleur ici, de la ligne 13. Aujourd'hui, nous avons un énorme flux Saint Lazare-Mairie de Clichy par les gens qui vont travailler sur Mairie de Clichy, et qui empruntent quotidiennement la ligne 13, et sont nombreux. Et réciproquement, le soir, quand ils rentrent également de Mairie de Clichy à Saint Lazare, les flux sont très importants, et très marqués. Et je me réjouis de ces débats, et de cette désaturation, dans le sens où l'opportunité offerte pour les Parisiens de se rendre, enfin les Parisiens, ceux qui transitent par Paris sur Mairie de Clichy par un mode alternatif, est très importante.

Maintenant, la limite du débat, l'équilibre, c'est quand même que pour que la ligne 14, enfin son prolongement, vienne réellement désaturer la ligne 13, il faut que les temps de trajet soient vraiment attractifs, c'est-à-dire qu'il y ait un intérêt à effectuer la correspondance à Porte de Clichy pour se rendre sur Saint Lazare.

Après évidemment, il y a un équilibre entre desserte fine... Bien sûr, tout ce qui a été annoncé est important. Je pense qu'il y a une desserte fine des quartiers. Mais pour l'utilisateur de la ligne 13, qui prend la ligne 13 à Mairie de Clichy, quel intérêt de faire une correspondance à Porte de Clichy pour reprendre la ligne 14, si son temps prévisionnel de parcours est plus important que s'il était resté sur la ligne 13 ? Maintenant, en tout cas au niveau de l'exploitation au quotidien, j'attends beaucoup de ces projets.

Claude BERNET : merci beaucoup. Je crois que monsieur...

Jack ROYER, Société du Grand Paris (tribune) : oui bonsoir, je voulais rajouter une particularité de la commune de Clichy. Vous le voyez sur cette carte : la station Mairie de Clichy est au cœur de votre commune. Et demain, le métro du Grand Paris va vous proposer une station au Sud de la commune, et une station à l'Est, à savoir Porte de Clichy, et Clichy Saint-Ouen. Et comme nous savons que le rayon d'attractivité, l'influence des futures gares, sera de l'ordre de 600 à 800 mètres, puisque nous serons quand même sur un réseau

express régional, nous avons dit que l'on allait aller jusqu'à 65 km/h, il va y avoir une attractivité vers ces gares. Cela va modifier le fonctionnement et les déplacements des Clichois. Il y a une partie de la population qui va naturellement aller chercher la gare du Grand Paris, même si elle doit marcher 4 à 5 minutes, parce que le bénéfice sera tellement évident qu'elles n'auront plus nécessité de passer par le cœur de la commune. C'est le premier point que je voulais quand même vous souligner.

Le deuxième point que l'on n'a absolument pas abordé, c'est que la société du Grand Paris sera également en charge de la réorganisation du réseau de surface qui dessert le territoire de Clichy et des autres communes qui seront concernées par le métro Grand Paris. Et nous voyons, évidemment par rapport à ce qui existe aujourd'hui, qu'il y aura nécessité de modifier certains terminus de bus, d'aller peut-être au-delà, d'aller chercher les Grésillons au Nord, et Clichy Saint-Ouen à l'Ouest, ou à l'Est. Enfin, il y a forcément une refonte globale qui va s'opérer naturellement, puisque je pense que votre Maire viendra nous saisir pour nous dire qu'il faut modifier les rabattements de ligne de bus sur ces nouvelles gares. Il ne faut pas sous-estimer également cette possibilité-là, qui aura pour effet de faire converger et de déplacer le centre de gravité des déplacements vers le secteur Entrée de ville et République-Victor Hugo.

Claude BERNET : merci. J'ai une question vers le troisième rang. Nous allons lui donner la parole. Bonjour.

Lauric DUVIGNEAU, Président de la jeune chambre économique des Hauts-de-Seine, délégué de la fondation du bénévolat pour les Hauts-de-Seine : bonjour. Je suis maintenant Clichois maintenant depuis 5 ans. J'habite dans le quartier juste à côté. Ma question, c'est : pourquoi dans le cadre du projet que je trouve bien, vous vous entêtez à appeler cette gare RER Saint-Ouen « RER Saint-Ouen » ? Pourquoi, compte tenu du fait qu'elle est si proche de Clichy, dans la nomination, vous ne l'appellez pas tout simplement « Clichy Saint-Ouen » ? Moi-même, je me rends compte que quand j'ai des amis qui viennent me voir, ils ont du mal à prendre le RER C parce que quand je leur parle de Saint-Ouen RER, ils ne souhaitent pas y aller. Ils souhaitent passer par la station qu'ils appellent Porte de Clichy, parce que cela porte le nom de Clichy. Voilà, ce sont des points, des éléments, à mon avis, qu'il faut prendre en compte par rapport à des gens qui ne connaissent pas le territoire, et qui souhaitent se déplacer. Merci à vous.

Claude BERNET : très bien. Je crois que l'on note simplement. Mais c'est vrai qu'il y aura des...

Denis MASURE : en 10 secondes. Pour vous rappeler, les dénominations des gares sont arrêtées en temps utile avec des élus locaux, évidemment. Il faut savoir qu'aujourd'hui, par exemple sur cette gare de Saint-Ouen RER C, l'objectif, c'était surtout un objectif de correspondance, et c'est pour ça... C'est ce qui a prédominé dans le choix du nom de cette gare. C'est simplement, la mise en avant, que nous ne voyons pas figurer sur cette carte, de la correspondance avec le RER C qui a tout simplement conduit à cette dénomination. Nous

n'ignorons pas les réflexions du Syndicat des transports d'Île-de-France pour une dénomination également portant le nom de Clichy, puisque je crois savoir, le Maire nous l'a confirmé, qu'il y avait une réflexion pour desservir cette gare avec un accès direct sur le territoire communal de Clichy.

Claude BERNET : d'accord. J'ai une demande de parole au premier rang. Nous allons lui donner le micro, puis nous repasserons ensuite au fond.

Ansoumany SYLLA, Adjoint de quartier République-Victor Hugo Travaux, et bâtiments (Clichy-la-Garenne) : merci Monsieur le Président. Madame, vous avez cité tout à l'heure tout ce qui se fait sur ce quartier, à savoir le Boulevard Victor Hugo, mais aussi la ZAC Trouillet Fouquet. Vous savez que nous entendons harmoniser avec le grand tribunal qui va arriver sur le terrain en face, et que nous aurons certainement, et vous aurez aussi besoin de la ville de Clichy pour tous ces professionnels de la justice. Nous entendons faire en sorte le moment venu, que le problème ne sera pas posé, et que tout soit résolu. Tout, la nomination dans le futur. Il y a des architectes pour faire une sorte d'harmonisation entre nous et le XVII^e arrondissement.

Comme je viens de dire, je me présentais, je suis aussi le Président qui dirige le Conseil de la démocratie locale de ce quartier. A leur demande, et nous avons fait des pétitions. Nous sommes allés voir même Monsieur le Président de la RATP. Nous avons toujours demandé à ce que dans ce quartier Boulevard Victor Hugo, c'est à Saint-Ouen, que nous ayons une station à l'angle Boulevard du Général Leclerc et du Boulevard Victor Hugo, et non Clichy Saint-Ouen. Notre demande reste toujours posée, et nous demandons une réponse à cette question.

Aussi, nous avons deux problèmes sur le quartier. Le premier c'est le transport des voitures. Vous l'avez cité d'ailleurs. Et sans le Boulevard Leclerc, il n'est pas possible de réduire le transport, car vous prenez depuis 16 heures 30 la rue Georges Boisseau, comme le Boulevard du Général Leclerc, direction, l'A15, jusqu'à 21 heures 30. C'est saturé tous les soirs. Il ne faut pas oublier cela.

Et deuxième problème, c'est la ligne 13. Bien entendu, elle est constamment en retard et j'en veux pour preuve que ma femme, elle la prend tous les jours, et à chaque fois qu'elle arrive, elle râle tout le temps. Je crois qu'elle n'est pas toute seule, mais c'est presque toutes les Clichyaises et tous les Clichyais. Notre problème aujourd'hui, c'est, j'ai vu la présentation des schémas qui nous présentent le futur. Mais dans l'immédiat, qu'est-ce que l'on propose, quelle alternative vous proposez ? Voilà ce que je voudrais poser comme question. Merci.

Claude BERNET : à cette question concernant l'état actuel de la ligne 13 qui se rattache un peu au plan de modernisation engagé par la région, peut-être je vais demander à Monsieur DUMONTET de répondre ? Vous repassez le micro. Puis ensuite, nous passerons la parole au Grand Paris sur la station Victor Hugo.

Bruno DUMONTET : je vais essayer d'être succinct. Malgré tout, je sais que c'est un vrai sujet, un long débat. Nous aurons l'occasion de nous revoir. Ce que je dis en préambule d'ailleurs, que ce soit par rapport à des élus, des représentants des associations, j'ai déjà reçu les comités d'usagers. Et je continuerai. Je me tiens plutôt à l'écoute, à disposition, pour expliquer et aussi écouter, entendre, expliquer un petit peu sur quoi nous travaillons. Je l'ai dit en préambule.

Juste très succinctement par rapport au quotidien de la ligne 13, dont je suis en charge en tant que Directeur de la ligne 13. Vous le soulignez. C'est une ligne difficile pour nous aussi, et puis pour vous en tant qu'utilisateur quotidien. C'est une ligne qui connaît des problèmes de régularité, et de saturation, les deux étant liés. Nous en sommes conscients, fortement conscients d'ailleurs, puisque la RATP en a fait une priorité. Une priorité forte. Cela se traduit par quelques chiffres : 250 millions d'euros d'investissement, déjà partiellement entamés et en cours. 250 millions d'investissement, c'est plus que sur n'importe quelle autre ligne du métro parisien. Et sur des équipements au service du transport, de la régularité. Je citerai quelques exemples : la mise en place d'un retournement automatique ; une nouvelle signalisation. Tout cela pour une meilleure fluidité, une exploitation à 95 secondes à l'hyper pointe du matin, ce qui est très tendu. D'autres équipements, comme des portes palières à venir, cofinancées RATP-STIF. Des gens sur les quais aussi pour faciliter et fluidifier au niveau de la régularité. Un PCC dédié à la ligne 13, pour optimiser un petit peu tout ce qui est réactivité.

Claude BERNET : un PCC, c'est un ?

Bruno DUMONTET : excusez-moi, c'est un poste de commande centralisé, le centre névralgique des commandes de contrôle de la RATP, de la ligne 13. J'en passe et des meilleurs. La rénovation du matériel roulant, donc des trains. Un atelier de maintenance créé à Châtillon. Mais 250 millions d'euros sur des équipements transport. Un travail au quotidien, nous en sommes conscients. Pour nous, comme pour vous d'ailleurs, exploiter aux heures de pointe la ligne 13 tous les jours, c'est un défi quotidien pour les 850 agents de la ligne 13 qui travaillent. Voilà, nous sommes conscients de ces choses-là. Sur les résultats obtenus, nous sommes conscients aussi qu'il y a encore largement des axes de progrès.

Par rapport à la situation fin 2008, juste deux ou trois chiffres : tous les équipements dont je vous ai parlé ont permis de passer d'un intervalle à l'heure de pointe de 110 secondes, progressivement à 105, et maintenant à 95 secondes à l'hyper pointe, évidemment le matin, intervalle théorique. Le double bien sûr sur les branches, puisqu'un train sur deux, cela a été dit tout à l'heure, va sur la branche Est ou Ouest, et donc le double sur les branches, le matin à l'hyper pointe. Et puis, dans les résultats obtenus aussi aujourd'hui par rapport à la fin de l'année 2008, c'est une réduction de tout ce qui est perturbation d'exploitation et perte de transport, et donc perte de déplacement, les incidents d'exploitation qui vous pénalisent au quotidien. Une réduction de 40 % entre 2008 et 2009, stabilisée sur 2010. Malgré tout, nous sommes largement conscients encore de tout ce qu'il y a à faire. Mais en tout cas, je suis

sensible à tout cela, et je me tiendrai à l'écoute et à la disposition des gens qui souhaitent être reçus sur ce sujet. Excusez-moi d'avoir été un petit peu long.

Isabelle RIVIERE : un petit complément sur les voitures, puisque vous avez parlé... Il y a un projet, je ne vous l'apprends pas, Duxo sur votre territoire, qui devrait permettre de fluidifier la circulation. Il faut dire qu'en s'appuyant sur les données de l'Office européen des statistiques Eurostat, Paris, malheureusement, a été élue la ville la plus engorgée d'Europe. Tous les jours, il y a des bouchons moyens de 150 à 200 kilomètres, matin et soir, et les Franciliens perdent en moyenne 70 heures par an dans les bouchons. Avec l'arrivée du métro Grand Paris, cela va permettre d'avoir ce que l'on appelle dans notre jargon un report modal. C'est-à-dire que l'efficacité de notre réseau va permettre, à des personnes qui aujourd'hui encore une fois n'ont pas le choix, de pouvoir utiliser les transports en commun. Et nous imaginons que ces personnes qui vont laisser leurs voitures et qui vont arriver sur le réseau du Grand Paris, nous les avons comptabilisés à peu près à 10 ou 15 %. Cela correspond à peu près à 300 à 450 000 voitures en moins sur les routes, ce qui veut dire que d'une certaine façon, vous en bénéficierez aussi sur Clichy. Il y aura d'autres possibilités de pouvoir arriver et sortir de chez vous. En Île-de-France, ce n'est quand même pas rien d'imaginer 300 à 450 000 voitures en moins.

Claude BERNET : Il y avait une question de monsieur sur Victor Hugo.

Isabelle RIVIERE : nous ne sommes pas la RATP pour l'appellation des stations. Là, je pense que vous l'avez dit...

Denis MASURE : j'ai peur d'avoir mal compris votre demande. L'intersection de l'avenue Gérard Leclerc et l'avenue Victor Hugo est à peu près à mi-chemin, c'est bien ça, entre la Porte de Clichy, j'ai peur de dire des bêtises, entre Porte de Clichy et Mairie de Saint-Ouen, c'est bien ça ? Et Saint-Ouen RER C dont nous avons parlé auparavant ?

Oui, l'opportunité d'une station à ce niveau-là a été discutée, et a été étudiée. Mais à ce stade, de la même manière que la réponse que l'on faisait sur Pont Cardinet tout à l'heure, nous privilégions des intergares plus grandes pour permettre une vitesse commerciale plus élevée. Tout à l'heure, Jack ROYER a rappelé quelles étaient les zones de pertinence du métro Grand Paris. C'est vrai que dès lors que l'on est à Paris intra-muros, nous pensons que la zone de pertinence, c'est 300 à 400 mètres. C'est vrai que le métro Grand Paris, du fait de ses caractéristiques de rapidité et de débit, s'apparente plus à un RER du fait de ses caractéristiques, et ne justifierait donc pas du point de vue des trafics drainés d'une gare intermédiaire entre Porte de Clichy et Saint-Ouen RER. Malheureusement, à ce stade, nous n'avons pas proposé cette gare.

Claude BERNET : bien, je vais passer la présidence à mon collègue SERRAT, pour que l'on se partage un peu le travail.

Didier SERRAT : merci Claude, je vais prendre le relais. Peut-être donner la parole au fond de la classe. Elle a le droit aussi à la parole. Un petit peu, nous reviendrons...

Thématique : Arc Express

Alain FOURNIER, Adjoint au Maire de Clichy-la-Garenne en charge de l'environnement, du développement durable et de l'agenda 21 : bonsoir. Je vais faire un peu de polémique, parce que là, nous avons la présentation du réseau de transport public du Grand Paris. Mais il y a un autre projet qui est Arc Express. Et je pense qu'il est important de pouvoir en dire quelques mots, parce que les deux projets n'ont pas du tout la même fonction. Et là, nous l'avons bien vu dans la présentation, c'est agréable, on nous en met plein les yeux, et la musique n'est pas mal. Mais nous avons parlé surtout de Roissy, La Défense, Saclay et Orly. Que ce soit clair : la fonction, c'est avant tout fait pour les pôles économiques etc., pour les hommes d'affaires. Et cela ne répondra en rien aux préoccupations quotidiennes des habitants qui galèrent dans les transports sur des distances assez courtes, parce que tout le monde ne travaille pas à La Défense, ne prend pas l'avion à Roissy.

Et Arc Express, sa fonction, c'est d'avoir plus de gares, et de permettre de pouvoir se déplacer de banlieue à banlieue. Il y a plusieurs arguments que vous avez donnés : par exemple, l'argument sur, nous faisons des stations très éloignées, ce qui est beaucoup moins vrai d'Arc Express, parce que comme ça, ça permettra d'aller plus vite, et nous prendrons moins la voiture. L'argument, nous pouvons le renverser aussi d'une autre manière. Si les stations sont beaucoup trop loin des lieux d'habitation et qu'il n'y en a pas beaucoup, les gens prendront leurs voitures, parce qu'ils ne pourront pas rejoindre les gares.

Au niveau de la ligne verte, dont vous nous présentez là, Grand Paris. *Grosso modo*, cette ligne reprend le tracé d'Arc Express. Pour nous, pour notre coin, cela ne change pas grand-chose. La ligne bleue, prolongement de la ligne 14, je tiens à rappeler quand même à l'initial que c'est un projet du STIF. Vous vous appropriez cela comme une ligne du Grand Paris, mais c'est avant tout le projet du STIF, le prolongement de la ligne 14, qui rentre dans le cadre d'Arc Express.

Maintenant, si nous parlons des dépenses entre 21 et 23 milliards pour le réseau Grand Paris, le plan de mobilisation des transports de la région, qui comprend Arc Express, mais qui comprend aussi d'autres infrastructures, c'est 19 milliards. Et si nous prenons simplement ce que l'on doit construire et qui n'existe pas actuellement, je crois que l'on arrive un chiffre de 14 à 15 milliards, ce qui laisse une marge entre l'ensemble de ces projets et ce que vaut le Grand Paris, de 6 à 7 milliards qui serviront à améliorer l'existant. Et dans le projet que vous présentez, améliorer l'existant, ça n'existe pas. Nous restons dans cette situation.

Or, je parlais avec d'autres élus qui sont dans l'Essonne, relativement loin, vers Évry, etc., ou en Seine-et-Marne. Là, il y a besoin d'améliorer l'existant, parce qu'eux aussi ont le droit à des transports qui soient performants, et notamment des bus qui puissent rouler dans des couloirs de bus rapidement, etc. Et les projets de la région le permettent financièrement. Le projet du Grand Paris ne le permet pas. Nous parlons actuellement beaucoup de synthèse et de fusions des projets. Ce que je pense, c'est que la base, c'est Arc Express qui doit la constituer, et nous devons défendre cela. Il y a déjà une sorte d'amendement d'Arc Express,

puisque'il y aurait un autre bout qui passera par Clichy-Montfermeil, et c'est tout à fait important par rapport à ça. Et je suis scandalisé par le fait que Messieurs HUCHON et LEROY se mettent déjà d'accord, alors que le grand débat n'est pas terminé. Et à partir de là, s'il y a un accord sur les projets, je ne vois pas pourquoi nous continuons à débattre. Je tenais à remettre en perspective ces deux projets, et que là, le projet Arc Express répond beaucoup mieux aux besoins quotidiens des habitants.

Didier SERRAT : merci monsieur. Cela nous donne l'opportunité de rappeler que les débats se poursuivent jusqu'au 31 janvier, tant Arc Express que le Grand Paris. Il n'y a pas d'accord publié officiel, ni protocole d'accord non plus, qui ne sont pas des accords. Les deux projets restent donc soumis à débat. Sur Arc Express, il y a encore des réunions Arc Express dans lesquelles vous pouvez vous-même vous exprimer sur ce sujet-là. Et sur le Grand Paris, je pense qu'il y a un certain nombre de sujets concernant les Clichois et les Parisiens du XVII^e arrondissement, des sujets très concrets qui ont été abordés jusqu'à présent dans tous les cas. Maintenant, je cède la parole à la société du Grand Paris pour pouvoir répondre plus spécifiquement aux autres questions que vous avez soulevées.

Isabelle RIVIERE : quelques éléments, j'espère qu'ils vont vous convaincre, de l'intérêt de notre projet. Nous sommes obligés d'avoir un compromis, en tout cas, c'est comme ça que nous avons bâti nos tracés, entre un maillage fin et puis une efficacité régionale d'un réseau, pour que l'on prenne plus notre réseau plutôt que sa voiture particulière. Aujourd'hui, si nous prenons le RER par rapport au métro, c'est que l'on veut aller plus vite. Autrement, nous prendrions le métro, et nous mettrions trois fois plus de temps, et cela n'aurait pas d'intérêt. Aujourd'hui, si nous prenons un tramway, nous savons très bien qu'à 23 km/h, nous n'allons pas être concurrentiels par rapport au RER. Il y a quand même des choix que l'on opère au quotidien. Et nous voyons bien que la vitesse, c'est un choix pour l'ensemble des Franciliens. C'est un premier élément.

Dire que notre projet ne répond qu'aux hommes d'affaires, je pense qu'en ce qui concerne les Hauts-de-Seine sur la ligne rouge, nous sommes très loin de cela. Quand nous desservons Bagneux, en plein cœur de Bagneux, dans des cités un peu compliquées, quand nous allons à Gennevilliers, quand nous avons des interstations entre Arcueil-Cachan et puis Bagneux de 800 mètres, on ne peut pas vraiment dire non plus que l'on est dans des intergares qui sont extrêmement éloignées. C'est justement l'intérêt de notre projet. C'est-à-dire que l'on a pris en compte différents paramètres, comme la densité et les développements économiques. Nous voyons bien que quand nous sommes dans des territoires, dans des zones très denses, nous avons des intergares qui sont assez rapprochées. Nous sommes très loin de la desserte des hommes d'affaires. Nous sommes vraiment dans le quotidien.

D'ailleurs, dans ce que vous nous dites ce soir, c'est que vous avez besoin de transports de banlieue à banlieue, parce que c'est là que s'effectuent aujourd'hui les déplacements des uns et des autres. Nous répondons d'ailleurs, Arc Express et nous, les deux projets répondent à ces problématiques-là, avec des différences. Mais quand nous desservons Clichy-Montfermeil, je ne suis pas sûre que l'on desserve les hommes d'affaires. Et quand

nous allons aux aéroports, ce n'est pas uniquement pour prendre l'avion une fois par an, mais c'est également pour pouvoir permettre à des gens d'aller travailler, puisque Roissy, cela permet aussi à 90 000 personnes d'aller se déplacer pour travailler. Nous voyons bien que l'on a quand même un intérêt.

Ensuite, en ce qui concerne le financement, puisque vous en parlez, vous faites état, d'ailleurs nous l'avons montré dans la présentation, d'un financement à hauteur de 21 à 23 milliards. Sophie MOUGARD, dans une réunion à Saint-Cloud la semaine dernière, a parlé du projet Arc Express plus le plan de mobilisation. Elle arrive à 29 milliards. Si 29, 23, je pense que l'on est à peu près dans les mêmes épures, sachant que pour un tunnelier, le coût au kilomètre est le même. Ce qui change après, c'est effectivement le matériel. Nous avons des quais de 120 mètres de long. Nous avons 155 kilomètres. Là, nous partions sur 70 pour Arc Express. Il y a des vraies différences qui expliquent le coût, les différences de coût.

Quand vous parlez aussi des négociations en cours, elles ont lieu entre responsables de l'Île-de-France. Nous continuons nos réunions publiques. Nous sommes là ce soir avec vous. Nous sommes là à votre écoute.

Sur les Hauts-de-Seine, il y en aura encore deux. Il y en aura une à Suresnes, et une à Châtillon. Et évidemment, seront pris en compte vos avis qui seront collectés par la Commission du Débat Public.

Denis MASURE : juste pour compléter dans cette intervention qui était là aussi dense, la polémique, nous la connaissons depuis le début du débat public. Juste sur l'opposition entre l'existant et le projet long terme. Juste pour dire que d'un point de vue, le débat public en cours n'oppose pas le plan de mobilisation au métro Grand Paris. Nous opposons, si vous permettez ce terme, et nous essayons plutôt de construire ensemble, deux visions du développement long terme. C'est-à-dire que le plan de mobilisation, si nous excluons Arc Express, de notre point de vue, est tout à fait indispensable pour la modernisation des RER et pour les différentes liaisons en transport commun en site propre, bus, tramway, tram-train et prolongements des lignes du métro qui ont été décidés par le Syndicat des transports d'Île-de-France. Nous les jugeons tout à fait nécessaires. Mais la vision du métro Grand Paris est une vision plus long terme, parce que c'est aujourd'hui, étant donné les délais de mise en œuvre de construction avec le tunnelier, etc., c'est aujourd'hui que l'on décide les transports lourds que l'on met en service à l'échéance 2018-2020.

Et à ce titre d'ailleurs, nous soutenons ce plan de mobilisation, d'autant plus que les dessertes à échelle plus locale, que sont les tramways ou les bus en site propre, seront justement ces modes de transport qui permettront le rabattement, c'est-à-dire l'accès à des gares, un peu plus espacées peut-être que les gares d'Arc Express, et permettront donc de rendre plus attractive par une chaîne modale constituée peut-être d'un bus, puis du métro Grand Paris, plutôt que d'aller à pied directement à Arc Express, et d'avoir un trajet qui finalement sera peut-être plus long, puisqu'un arrêt tous les kilomètres ou 1,5 kilomètre.

Mais en tout état de cause, et vous le savez aujourd'hui, puisque vous lisez les journaux, des réflexions sont en train de converger, et il y aura un compromis qui sera trouvé justement sur cette question de vitesse commerciale. N'opposons pas les besoins urgents qui font l'objet de décisions déjà passées, et les besoins à long terme qui font l'objet du débat public Arc Express, qui décide bien d'un métro en rocade à la même échéance que le métro Grand Paris, et cette vision court terme. Voilà. C'est le complément que je souhaitais apporter.

Jack ROYER : s'il vous plaît, je voulais encore simplement rajouter un élément sur lequel, c'est vrai, nous ne nous sommes pas forcément attardés. La manière dont nous avons imaginé le réseau de demain, c'est justement en prenant en compte tous les développements qui sont actuellement en cours avec le plan de mobilisation. C'est-à-dire que l'on a intégré tous les prolongements de lignes de tramway, tous les prolongements de lignes de métro, et tous les prolongements des lignes tangentielles. Et c'est à partir de ces éléments-là que nous avons construit le futur réseau, ce qui explique pourquoi, par exemple à l'Est de Paris, nous avons été relativement loin pour être en complément avec ce plan de mobilisation, dont les réalisations doivent se faire entre 2014 et 2020. Voilà une des raisons supplémentaires.

Didier SERRAT : merci pour cette précision importante. Madame, si vous voulez bien.

Mireille GITTON, Adjointe au Maire de Clichy-la-Garenne, Conseillère régionale d'Île-de-France : j'ai appris la patience. Bonjour, je suis élue à la culture et au patrimoine. J'y reviendrai après, puisque nous allons parler également du Grand Paris. Ce n'est pas du tout la polémique qui m'intéresse. Ce qui m'intéresse aujourd'hui, c'est de vous entendre depuis le début avec cette... Ce n'est pas encore la conclusion, mais nous approchons de la conclusion. Nous sentons vraiment qu'il y a un travail commun qui s'est fait, entre Monsieur LEROY en tous les cas et Monsieur HUCHON. J'ai des courriers, et nous pouvons vraiment faire une synthèse des deux courriers. Nous retrouvons un travail qui est non seulement commun pour les deux, mais avec tous les acteurs qui sont depuis des années en train de travailler.

C'est vrai que l'on ne va pas satisfaire tout le monde. A chaque fois qu'il y a des projets, nous sommes sûrs de pouvoir avoir encore un peu de polémique et encore un peu de critique. Mais en tous les cas, pour ce qui est de la partie Nord, il me semble, que ce soient les élus, que ce soient les maires et tous les acteurs qui ont travaillé, il y a une entente de ce côté qui se fait actuellement. Nous avons très bon espoir de s'en sortir. Mais vraiment, nous le sentons surtout ce soir. Je vous ai laissé parler, parce que j'étais un tout petit peu en retard, je m'en excuse, mais j'ai bien fait parce qu'il y a une construction qui n'est pas terminée. Mais nous sentons bien que les deux projets, à un moment, se mettent à fusionner, et nous allons vers une entente.

Et bien évidemment, nous pouvons parler encore de difficulté, mais ce serait plutôt du côté Sud. Et c'est là où il faut encore travailler, du côté de Saclay et autres. Mais nous avons encore là, même si c'est plus difficile aujourd'hui, je le dis dans des réunions internes dans le

Conseil régional, des discussions fortes avec tout le monde, sans limite. Les transports, il nous semble que c'est vraiment l'intérêt de tous les partis politiques. Il n'y a pas d'histoire. Chacun est en train de défendre son morceau. En même temps, chacun se retrouve dans ses... Chacun est partagé par ces deux projets. Et aujourd'hui, la synthèse est en train de se faire.

Je voudrais vraiment saluer ce travail. Je crois qu'il n'y a pas de polémique à avoir, et puis également, je vais quand même essayer de, même si je suis sur l'Île-de-France, mon cœur est à Clichy bien sûr. Ce n'est pas un hasard si nous sommes dans cette salle, dans ce quartier Victor Hugo, parce que je pense que c'est une chance aussi. Ce transport est une chance pour ceux qui l'utilisent, mais aussi pour ceux qui le vivent autour. C'est-à-dire que lorsque l'on parle de la Porte de Clichy, avec ce tribunal qui va nous donner aussi une chance économique, une chance de faire vivre le quartier, il va y avoir cette ligne 14. Peut-être que l'on pourrait l'appeler Clichy-Saint-Ouen-Maison du Peuple. Nous allons bien lui trouver un nom. De toute façon, elle aura une grande signification, puisque cette Maison du Peuple rentre dans le Grand Paris. Je ne vais pas vous devancer. Je ne me permettrai pas, mais je voudrais le défendre parce que c'est un énorme projet pour les Clichois. Parfois, nous nous demandons encore pourquoi ce gros bâtiment de fer et de verre se trouve dans ce quartier, à ne rien faire sinon qu'à abriter un marché.

Je voudrais que vous sachiez que ce bâtiment, et je le redirai chaque fois que j'en aurai l'occasion en public, est un bâtiment reconnu et envié jusqu'à l'autre bout de la planète. C'est-à-dire que l'on le fait visiter par des étudiants en architecture qui nous viennent de Chine, du Japon, de partout, du Canada. Les gens nous demandent d'ouvrir ce bâtiment. Il a une raison d'être là. Un jour, nous aurions pu décider de l'abattre. Certains y avaient pensé, mais quel dommage. Il est classé aujourd'hui. Nous avons une réunion avec également l'UNESCO pour le faire classer. Je crois qu'il faut le défendre, et à l'intérieur, me direz-vous : mais qu'allons nous y faire ? Pour l'instant, l'idée s'arrête, et je crois qu'elle pourra évoluer, sur une idée très large d'un centre culturel, dans lequel nous retrouverons ce qui se passait, il y a très longtemps, il y a encore même pas très longtemps, il y a 15-20 ans, où nous pouvions encore l'utiliser. Mais il faut lui redonner cette force. Cette force est la force de Clichy, mais également la force de Paris, parce que c'est un bâtiment qui va être lié au Grand Paris.

Je voulais vraiment vous parler de ces deux points qui sont très forts, mais surtout vous dire que le transport, même si aujourd'hui nous souffrons, parce que moi aussi, je vais au Conseil régional par la ligne 13, et il y a des moments où je peste, et je me dis : je ferais mieux de prendre ma voiture. Après tout, je vais peut-être presque aussi vite, et au moins, je ne suis pas serrée. Mais il faut tenir le coût, parce que nous allons y arriver. Et lorsque vous parlez de la difficulté des 25 %, j'ai entendu parler, c'est écrit dans ces courriers. Nous pourrions même aller jusqu'à 40 % de désaturation lorsqu'il y aura tous les moyens autour mis en œuvre. C'est peut-être difficile à croire aujourd'hui quand vous prenez le métro tous les jours, mais je pense que si on n'a pas d'espoir, nous n'allons pas aller très loin. Et je voudrais

vraiment saluer tout le travail par vous bien sûr, mais aussi tous ceux qui, depuis des années, se réunissent, et passent presque des nuits à discuter de ce sujet. Voilà. Ayez confiance. Je pense qu'il faut y croire, et la suite va nous donner encore plus envie de continuer. Et puis, il y a quelques débats encore qui vont se faire. Et je suis persuadée que les politiques, à un moment, vont avoir bonne raison et vont réussir à nous sortir un très beau projet. Merci.

Didier SERRAT : merci Madame pour cet avis et ce témoignage. Effectivement, les débats de la Commission Particulière du Grand Paris participent à l'élaboration d'une vision commune, comme d'ailleurs les débats Arc Express, qui y contribuent.

Il y avait une personne qui souhaitant prendre la parole. S'il vous plaît Monsieur.

Ousmane TIMERA, Clichois, Étudiant, usager de la ligne 1" : oui, pardonnez-moi pour l'intervention intempestive, mais elle est due à l'impatience. Je suis un usager multiple de la ligne 13, d'où la question qui est la mienne en ce moment. Et cette petite anecdote va me permettre de planter ma question, à savoir que pendant un jour où encore, pour la nième fois, la ligne 13 était saturée, où nous étions serrés comme des sardines à l'intérieur, des personnes se mettaient à discuter. Il y en a un qui disait : « Tu sais, moi je pense qu'il y en a marre, ils se foutent de nous. En réalité, il y a un projet de privatisation de la RATP parce que ce n'est pas possible. D'ailleurs, ils sont en train d'augmenter les tarifs pour ça. » C'était le premier point.

Tout d'un coup, il y a deux personnes qui sont en train de s'engueuler. Il y a les éclats qui interrompent justement la discussion des deux personnes. Il y en a un qui pousse l'autre en disant : « Sale Indien, nous étions bien quand tu n'étais pas là ». Je regarde la personne qui dit ça, il s'avère que c'est un maghrébin. Il y en a un qui l'interpelle en disant : « mais toi, ton père, il vient d'où ? »

Bref, vous me direz, où je veux en venir ? Là où je veux en venir, c'est que certes, ces projets très ambitieux et dans le long terme semblent être très intéressants. Mais en attendant, ceci est le temps long quant au projet. Mais le temps des usagers n'a rien à voir avec ce temps long là. Leur dire qu'en 2017, vous allez avoir une station flambant neuf, ne va pas nous, en tant qu'usagers, nous soulager quant aux problèmes que nous rencontrons quotidiennement, et qui créent des désagréments. Quel est le projet humain et social que vous mettez en place, qui accompagne ce projet grandiose quant à la façon dont les êtres humains sont traités sur la ligne 13 ? Tant qu'il n'y aura pas de réponse concrète à cela, nous n'aurons beau faire tous les plus grands projets pour nos futurs enfants, demain, il y aura encore ce genre de discussions, de disputes qui ressemblent assez bien à notre société d'aujourd'hui. Merci.

Didier SERRAT : merci Monsieur. Il me semble que Monsieur DUMONTET a donné toute une série d'exemples de travaux et de réalisation qui sont déjà en cours pour améliorer le fonctionnement de la ligne 13. Peut-être un complément Monsieur DUMONTET sur ce sujet qui vous concerne directement, rapidement.

Bruno DUMONTET : oui, rapidement. Il faudrait reformuler un petit peu pour moi exactement la question, mais en résumé...

Ousmane TIMERA : c'est la question des hommes, et des moyens que l'on met en place pour que les gens se sentent bien, indépendamment des travaux qui sont dans le long terme.

Bruno DUMONTET : par rapport à... je n'aurai peut-être pas tout à fait la même formulation, mais, ce n'est pas une histoire de gestion des humains. Je n'ai pas la prétention de gérer les clients, les usagers, nous pouvons dire comme nous voulons, les voyageurs quotidiens sur la ligne 13. Ma mission, c'est de les transporter au mieux, ou moins mal, nous pouvons le dire comme nous voulons, en fonction de ce que vous évoquez, que je comprends, en termes de régularité et de saturation, d'incident. Mon boulot à moi, c'est de limiter tout ce qui va provoquer des incidents, et d'exploiter au mieux la ligne 13. Maintenant, je vous ai cité tout à l'heure tout un tas de mesures, et j'en passe d'autres, qui ont vocation à améliorer le quotidien. Il est vrai que l'on passe aussi notre temps à lutter contre... à être un petit peu en course avec l'augmentation de trafic, c'est-à-dire que dès que la ligne 13 roule correctement ou du moins s'améliore, il y a une course à l'augmentation de trafic, puisque nous avons pris énormément, à raison de 3 % par an, de trafic chaque année. Nous sommes arrivés à 25 % d'augmentation de trafic sur les 8-10 dernières années. Voilà. Au quotidien, la ligne 13 est une ligne dont l'exploitation est difficile. Nous mettons énormément d'énergie là-dedans. Maintenant, là où vous avez raison, et moi je me réjouis du débat d'aujourd'hui, c'est que des solutions pérennes et à long terme sont nécessaires. C'est-à-dire qu'arrivé à un moment, nous sommes obligés de passer par des tramways d'infrastructures lourdes, et de désaturation massive. Et aujourd'hui, nous nous battons à coup de secondes, quand nous passons de 110 secondes à 105 secondes, à 95 secondes à l'hyper pointe du matin. Chaque seconde sur la ligne 13 est un défi. Aujourd'hui, le moindre incident de 5 ou 10 secondes, je ne vous parle pas de plusieurs minutes, a des répercussions.

Aujourd'hui, vous avez..., j'entends ce que vous dites. J'en suis vraiment conscient. C'est mon quotidien aussi. C'est le nôtre. C'est celui des 850 agents et des 650 000 voyageurs/jour qui empruntent quotidiennement l'A13. A court terme, c'est une optimisation quotidienne en résumé. Mais à moyen terme, il y a une nécessité de passer par des évolutions d'infrastructures très lourdes.

Didier SERRAT : merci pour cette réponse claire. Monsieur le Maire de Clichy souhaiterait donner un mot.

Gilles CATOIRE : je voudrais simplement dire que parallèlement à cela, il y a le renforcement du réseau de bus. Cela s'est déjà beaucoup amélioré dans la liaison Saint-Ouen, Clichy, La Défense. Nous voyons bien ce qui passe par des sites propres ou des couloirs de bus, que nous travaillons avec le Conseil général des Hauts-de-Seine, que, Madame LEPETIT est partie, mais elle était là, il y a un an et demi, j'ai donné mon feu vert pour lancer des études sur cette question à Clichy. Malheureusement, il n'y a pas eu, je le dirais, dans une autre réunion, le portage politique qui devait avoir lieu. Nous avons missionné une étude, mais

l'étude... Nous avons dit la ligne 13 est saturée. Aujourd'hui, malheureusement, aucun projet, je m'en excuse auprès des Clichois, mais ça n'a pas été porté concernant, mais nous allons le faire, concernant la rumeur que le Boulevard Jean Jaurès, nous allons y travailler avec le Conseil de quartier. Je pense que l'on peut améliorer la desserte bus.

Et puis, il y avait un projet à la RATP qui avait été un peu abandonné dans le début de la concertation d'une nouvelle ligne de bus en plus des renforcements vers Saint Lazare, qui était Mairie de Clichy, Levallois et Etoile. Je souhaite que l'on reprenne un peu cette étude aussi, qui permettait pour les gens qui vont vers les Champs Élysées, qui vont vers Champs Élysées Clémenceau... Nous avons déjà bien travaillé avec la RATP côté réseau bus, je dois dire. Et je pense que l'on va poursuivre le travail aussi concernant réseau bus.

Il y a aussi un domaine que l'on parle peu, mais qui est très important, et que vous avez peut-être oublié, mais c'est qu'à Clichy, nous avons le rôle très important des taxis. Nous avons G7. Nous avons d'autres compagnies de taxi, et beaucoup d'artisans taxi, et ces voies aussi peuvent aussi servir pour les taxis. Je pense que l'on va retravailler. Je m'en occupe moi-même pour l'instant, et l'on va donner un coup d'accélérateur. Je pense que l'on aurait pu avancer. Nous avons pris du retard, mais nous allons essayer de le rattraper, puisque ce n'est pas toujours ceux qui proclament dans les réunions qu'il faudrait le faire qui le font quand ils en sont chargés. Nous allons reprendre ce dossier.

Didier SERRAT : merci Monsieur. Monsieur souhaitait poser une question ?

Pascal MAZOUÉ, Adjoint au maire (Clichy-la-Garenne) en charge de la gestion de l'espace public: sécurité, propreté, voirie : bonjour, je suis élu, et je passe 4-5 heures sur la ligne 1 et la ligne 13 tous les jours, car je suis agent de RATP au niveau de la sécurité. Je rejoins le discours de la personne qui a pris la parole tout à l'heure. Oui, c'est des sardines. C'est des conflits perpétuels de personnes, etc. Ce qui m'intéresse dans ce projet, c'est que les deux s'imbriquent. Ce n'est pas de les mettre en opposition, c'est que les deux projets se mettent ensemble, et que l'on arrive à gérer au niveau des Franciliens, pour qu'ils puissent se déplacer.

Par rapport à la ligne 13, comme disait Madame RIVIERE tout à l'heure, 30 % des Clichois travaillent sur Paris ou sur 93. Il y a deux solutions. Il y a votre projet où cela passe par le Port de Gennevilliers, le 93 et cela rejoint le 92. Cela va désenclaver, je pense, fortement la ligne 13. Il y avait un projet qui était en cours, et nous n'en parlons plus. Je voudrais savoir où ça en est. Il y a le PC1, le PC2, le PC3. On parle de la ligne 13, mais nous ne parlons jamais du PC1, PC2, PC3. Je ne sais pas si dans cette salle, il y a des gens qui le prennent. C'est comme la ligne 13. C'est Paris. Nous sommes serrés comme...

Et il y a là un projet autour de Paris. Nous parlons de la rocade, etc. C'est intéressant. Mais est-ce que le projet autour de Paris, de remplacer, parce qu'aujourd'hui, le PC1, PC2, PC3, ce sont des sites propres. Est-ce que le projet du tramway autour de Paris est toujours d'actualité ? Il serait intéressant que vous en parliez aussi dans votre projet. Je sais que c'est fait, mais c'est pour expliquer aussi aux gens qui sont là. Cela va désenclaver aussi la

ligne 13, et cela va permettre aux Clichois, parce qu'avant tout, je suis Clichois, de pouvoir se rendre sur Paris par les extérieurs, et aller sur le 93 par les extérieurs, où pour moi, c'est fondamental. Comme vous le disiez, 30 % des Clichois passent par... Environ 15 % prennent la ligne 13, et au moins 15 % prennent le PC3. Et il y a beaucoup de Clichois qui n'en parlent pas beaucoup, mais qui se plaignent de la saturation du PC.

Didier SERRAT : merci Monsieur. La société du Grand Paris peut-elle répondre à cette question ?

Denis MASURE : tout à l'heure, nous avons fait un peu de publicité justement pour ce projet puisque... Il n'y a pas de souci. Je rappelle cette planche de la présentation initiale dans laquelle nous rappelions l'opportunité en termes de déplacement de rocade, puisqu'en fait, nous avons plusieurs rocades successives. J'avais évoqué le T1, le métro Grand Paris, plus lointainement dans le Val d'Oise, la tangentielle et le TCSP de Bezons Villepinte. Et j'évoquais pour finir l'opportunité, mais qui est une décision de la ville de Paris et du Syndicat des Transports d'Île-de-France, de prolonger le plus encore le tramway de Maréchaux qui est en travaux jusqu'à Porte de la Chapelle, mise en service fin 2012. Et j'évoquais qu'une concertation préalable était actuellement pilotée par le STIF sur le prolongement à la Porte d'Asnières. Elle a commencé avant-hier, et se déroulera jusque mi-février avec une deuxième réunion publique qui doit avoir lieu le 10 février. Je pense que cela répond à votre question sur le PC, puisque le tramway de proche en proche vient se substituer au service bus PC. Enfin, c'est ce que j'ai cru comprendre de ce projet.

Didier SERRAT : merci. Autre question Monsieur.

Marc WELTMANN, Habitant de Clichy-la-Garenne : bonsoir à chacun, je suis Clichois, utilisateur quotidien des transports en commun, et qui me servent pour tous les déplacements en Île-de-France. Je ne voudrais pas noyer le débat de questions de détail, mais j'ai tout de même un ensemble de toutes petites questions qui ne sont pas des déclarations, peut-être par opposition à ce que l'on a pu entendre tout à l'heure.

Tout d'abord, l'amplitude. Quelle est l'amplitude horaire de fonctionnement qui est envisagée pour ce nouveau réseau ? Quel est le mode de gestion des correspondances ? Vous avez tout à l'heure évoqué un peu, par exemple pour la station Pleyel, une option entre la ligne bleue et la ligne verte continue vers Roissy, ou une seule des deux. Est-ce qu'il s'agit de correspondances comme nous en avons l'habitude dans l'Île-de-France, c'est-à-dire avec un système de couloirs, d'escaliers et de tunnels ? Ou est-ce que l'on peut imaginer des quais desservis successivement par des trains de lignes différentes.

Et un autre aspect, c'est : est-ce que vous prévoyez ou pas sur ce réseau des circulations express ? Ou est-ce que tous les trains desserviront l'ensemble des gares ? Puisque c'est aussi très, par comparaison un peu avec d'autres grandes agglomérations, un des moyens de gérer des déplacements rapides pour les grandes amplitudes de déplacement.

Autre petite question, c'est : quelle est la robustesse que vous prévoyez pour par exemple le cas de crues ? Vous avez montré tout à l'heure une maquette de la gare des Ardouanes. C'est typiquement une gare qui est en zone inondable. Comment est-ce que c'est envisagé ? Et vous avez bien sûr insisté sur la desserte des aéroports dont celui du Bourget. Je pense que la clientèle usuelle de l'aéroport du Bourget, et quels que soient vos efforts, ne saura pas fidélisée vers les transports en commun. Et j'aimerais poser la question par contre pour la desserte de l'aéroport de Beauvais, qui est pour l'instant se pratique par bus depuis la Porte Maillot. Et est-ce que dans votre projet, vous envisagez un emplacement peut-être plus proche de l'embranchement vers l'autoroute A15 pour assurer une desserte routière vers Beauvais ? Merci.

Didier SERRAT : merci pour ces questions très intéressantes.

Denis MASURE : je vais m'efforcer de répondre à toutes les questions, puis je laisserai la parole à Jack ROYER pour la question des conceptions de station, et notamment des correspondances.

Vous avez évoqué deux questions importantes de conception initiale qui sont : l'amplitude de fonctionnement ; et la mixité de circulation entre les circulations express et omnibus. Sur la question des amplitudes de fonctionnement, il y a deux niveaux de réponse. Le premier, c'est que, c'est le Syndicat des Transports d'Île-de-France à qui nous remettons l'ouvrage du réseau métro Grand Paris, ainsi que le matériel roulant, de décider du service qui sera à mettre en œuvre sur ces lignes, par voie d'appel d'offres pour avoir des exploitants. Et donc le STIF décidera des plages horaires.

Mais sous-jacent, il y a un deuxième niveau de réponse qui est la question de la circulation 24h/24. C'était peut-être cela le fond de votre propos ? Et là, pour le coup, cela relèvera d'une discussion le plus en amont possible, parce que l'on ne pourra pas faire autrement, entre les futurs décideurs de l'exploitation, donc le Stif et la société du Grand Paris, puisque pour faire du métro 24h/24, il est nécessaire, dès la conception, de prévoir des systèmes qui peuvent impacter le génie civil ou des appareils de voie pour permettre, aux heures creuses de nuit, des circulations tout en permettant la maintenance des voies. C'est une question qui n'a pas été arbitrée aujourd'hui, qui fera probablement l'objet d'une discussion. Il faut savoir toutefois que le métro, la nuit, est très intéressant, mais les trafics en question devront justifier une forme de pertinence. Après, il y a le service public, mais il y a aussi quand même malgré tout la question de la pertinence économique. Ces arbitrages ne seront pas ceux de la société du Grand Paris, mais feront l'objet d'une discussion avec le STIF.

La deuxième question, c'est la question omnibus et trajet direct, qui rentre un peu en résonance peut-être avec le débat entre Arc Express qui s'arrête un peu partout, et le métro Grand Paris qui va plus loin. Là aussi, c'est une question importante en termes de dimensionnement, puisque seuls des réseaux à trois, voire quatre voies permettent une mixité de circulation entre les trains qui s'arrêtent partout et les trains qui ne s'arrêtent qu'aux gares les plus importantes comme à New York, par exemple, où il y a quatre voies.

Aujourd'hui, cela pose une énorme question de coût. Et dans le dossier qui est présenté, justement si l'on cherche à trouver le meilleur compromis, c'est pour limiter un coût d'investissement et d'infrastructures trop important, puisque nous avons déjà présenté un projet à 22 milliards d'euros, tout simplement pour passer à trois voies ou à quatre voies, vu que l'on est en tunnelier tout le temps, c'est proportionnel. Nous risquons d'augmenter de 40 ou de 80 %, voire 100 %, le coût d'investissement. Il faut mettre à nouveau en balance l'intérêt de cette desserte par rapport à des lignes construites. Il me semble à ce jour que, ce n'est pas tranché, mais qu'il est peut-être plus pertinent de faire plus de kilomètres, mais de prévoir la desserte la plus pertinente.

Et puis un dernier point, vous parliez de la desserte de Beauvais. Malheureusement, nous ne pouvons répondre à cette question ce soir, même si elle est très intéressante. Je me rends à Beauvais moi-même de temps en temps pour prendre l'avion. L'objet de la société du Grand Paris, notre mandat de ce soir, est de répondre sur le projet de métro. Vous connaissez son tracé. Nous ne sommes pas les bonnes personnes pour répondre à cette question. Je laisse la parole à Jack ROYER pour la question de la conception des stations en correspondance.

Jack ROYER : oui alors comme vous l'avez vu, le schéma du réseau du Grand Paris sera articulé sur le maillage existant. 85 % des correspondances seront assurées avec les gares du métro Grand Paris et l'ensemble des lignes du réseau de transport francilien, à la fois RATP, SNCF et Transilien. Et la manière dont nous allons imaginer les correspondances, nous allons justement éviter de faire des couloirs un peu comme à Châtelet, ou comme la liaison Saint Lazare Auber, ou encore d'autres, Montparnasse aussi. On va faire en sorte de mailler au mieux. Comme le réseau sera quasiment en totalité en souterrain, la profondeur des stations, enfin des gares, sera à peu près entre 20 et 25 mètres dans la partie dure du calcaire de Saint-Ouen, et des marnes de caillasses. Et nous aurons un premier niveau qui sera constitué des quais. Les quais seront d'une longueur de 120 mètres. Des largeurs de quai supérieures à ce qui existe sur la ligne 14, entre 4 mètres 50 et 5 mètres, de façon à pouvoir avoir suffisamment de confort en attente sur les quais. Bien entendu, il y aura le système que vous connaissez sur la ligne 13, avec les façades vitrées pour éviter de tomber sur les voies. Et nous aurons toute une batterie à la fois d'escaliers mécaniques et d'ascenseurs pour respecter les normes d'accessibilité, pour justement passer du niveau inférieur au niveau supérieur.

S'agissant des correspondances nécessaires, par exemple, à Pleyel, si nous avons besoin de connecter entre la ligne 14 qui pourrait éventuellement avoir des missions limitées à Pleyel, et la correspondance avec la ligne verte, tout se fera du niveau -2 au niveau -1, voire au niveau quasiment de surface pour travailler de façon verticale.

Par exemple, il y a un secteur sur Villejuif, l'Institut Gustave Roussy. Là, nous serons amenés à descendre à 50 mètres de par la configuration des lieux pour prendre en compte la topologie du terrain. Et là aussi, bien entendu, nous allons calculer les circulations verticales pour limiter au maximum les correspondances à moins de 5 minutes pour passer d'une ligne à l'autre ligne.

Voilà un peu comment nous sommes en train de concevoir la conception même de la partie souterraine des gares. Et s'agissant de l'émergence des gares, partout où il sera possible de le faire, au-dessus de la partie zone de quais, il y aura bien entendu la partie passage sous contrôle avec les lignes de péage. Et à ce niveau-là, et au niveau supérieur, nous examinerons la possibilité de créer des commerces de proximité qui soient un complément de ce qui existe au niveau de rez-de-voirie. Et au rez-de-voirie si possible, si nous avons la possibilité de le faire avec le travail que l'on va engager dès cet été avec les collectivités et les associations de commerçants et d'usagers, nous verrons comment nous pouvons faire vivre ces gares pour justement dynamiser les quartiers qui sont au plus près de ces gares. On ne veut pas absolument pas faire des trémies comme nous avons sur le métro parisien. Il n'y aura pas qu'une émergence. Partout où nous pourrons, nous essayerons que ce signal fort soit l'entrée dans le réseau du Grand Paris.

Il y a tout un travail de conception et d'organisation autour des gares dans un rayon de 400 mètres, qui nous permettra de dynamiser à la fois les cœurs du quartier et les relations avec les modes doux, les modes complémentaires que sont : le vélo, la marche à pied, autolib, vélib et tout ce qui va avec, et les taxis comme vous l'avez rappelé à juste à titre, Monsieur le Maire.

Isabelle RIVIERE : dernier point. La société du Grand Paris se réjouit de la position de Monsieur le Maire, de souhaiter justement une gare à La Défense, pour relier Clichy à La Défense. Et en ce qui concerne cette gare, nous sommes en train de faire des études pour qu'il y ait la possibilité de correspondance entre la ligne verte et la ligne rouge. Il y a une boîte sous les quatre temps, où il y aurait la possibilité de faire coexister ces deux lignes, avec des correspondances quasiment de quai à quai, pour pouvoir utiliser la ligne verte et la ligne rouge en continu, donc en gros des aéroports jusqu'au Val de Marne. Nous nous réjouissons de votre position et de votre souhait, parce que là encore une fois, puisque vous parlez de correspondance, s'il devait y avoir une gare à Nanterre-les Groues, cela veut dire que quand on viendrait les aéroports, nous serions obligé d'aller jusqu'à Nanterre-les Groues, de sortir, de reprendre une correspondance et là, peut être moins aisée, avec la ligne 1 et la ligne A, pour revenir sur le quartier d'affaires de La Défense.

Didier SERRAT : monsieur, est-ce que ces réponses vous satisfont ?

Marc WELTMANN : oui, il y avait encore sur la question sur la robustesse aux crues, et puisque vous parlez des vélos, est-ce que l'embarquement des vélos dans les rames est envisagé aussi ?

Denis MASURE : sur la question des crues, vous avez tout à fait raison. Il y a des gares qui se situent dans des zones inondables. A ce titre-là, nous avons cité tout à l'heure l'étude stratégique environnementale qui consistera justement à prendre en compte le plus en amont possible tous les enjeux de crues et d'événements tels que classifiés par les autorités en charge de valider les dossiers du point de vue environnemental, et notamment du point de vue des risques de prévention d'inondations. A ce titre, toutes les mesures constructives

seront prises pour qu'au niveau des émergences, le plus haut niveau constaté des eaux soit inférieur au niveau d'entrée des eaux dans les émergences, dont parlait Monsieur ROYER tout à l'heure. Cela passera peut-être, le cas échéant, par des dispositifs de construction qui surélèvent très légèrement ces accès. On veillera également aux différents points de pénétration potentielle d'eau. Nous pensons aux baies de ventilation, puisque tout tunnel doit être ventilé. Ce sont aussi des points où l'eau peut accéder. Mais nous savons très bien qu'*in fine*, en cas d'événement aujourd'hui plus que central, il pourrait y avoir des conséquences. Et après, nous ne sommes pas dans la prévention mais plus dans la protection, et donc des mesures pour permettre d'éviter que les coûts engendrés par une crue soient importants. Mais évidemment, tout sera pris en compte pour éviter ce type d'événement.

Jack ROYER : à ce stade, l'embarquement des vélos n'est pas envisagé. C'est une question qui sera posée, ainsi que les bagages, par exemple. On voit de plus en plus de gens qui se déplacent sur les réseaux avec des bagages à roulettes ou des valises. On voit bien qu'il y a une nécessité pour prendre en compte cette demande-là. Je pense que cela se fera au moment où nous choisirons le matériel avec les industriels. On verra quels sont les choix les plus intelligents et les plus modernes pour justement faire évoluer et faire coïncider les demandes des usagers. Une chose est sûre, c'est que cela fera là aussi l'objet de concertations avec les associations d'usagers des transports pour définir au mieux, à la fois le confort et l'ergonomie des rames, puisque nous aurons quand même le métro du XXI^e siècle. C'est un métro qui devra transporter les Franciliens pendant les deux générations qui vont venir. Là aussi, il y a un énorme travail à faire dans ce domaine-là, pour répondre à ces besoins.

Didier SERRAT : merci Monsieur. Une question au milieu, vers le fond, oui ?

Laurent FINESSO, Citoyen : bonjour, je suis Clichois à l'Entrée de ville. Je voulais dire tout simplement que par rapport à la ligne 13, je me suis aperçu que cette ligne n'était pas forcément toujours rentable. Et au final, j'ai préféré investir plutôt sur des chaussures que plutôt sur un abonnement Navigo. Si cela pouvait être amélioré, vous gagnerez sûrement des clients j'imagine.

Par contre, au niveau de la ligne 13, j'avais une suggestion à faire. Les wagons ont été aménagés de façon à avoir des strapontins en bout de chaque wagon. Et en fait, régulièrement, les premiers usagers qui arrivent sur cette ligne s'installent et ne se lèvent pas. Cela fait que de nombreux usagers ne savent pas qu'il y a des strapontins et de la place disponible en bout de chaque wagon. Je pense que cela pourrait faire rentrer énormément de monde, et que ça stagne énormément au niveau des portillons. S'il pouvait y avoir de la communication dans le sens ne serait-ce que dans les gares, ce serait déjà pas mal, et cela éviterait d'avoir une densité de population au niveau des entrées et des sorties. C'était une suggestion pour la ligne 13.

Et en ce qui concerne la ligne 14, j'avais une question au niveau des tarifs, parce que si les flux varient selon les tarifs, actuellement le réseau des métros est à tarif unique. Si nous le prolongeons jusqu'aux aéroports, forcément, j'imagine que les tarifs vont changer. Et cela va aussi influencer sur les comportements en termes de prise de transport. Voilà. C'était mes questions.

Didier SERRAT : merci. Nous allons prendre une question juste là-bas au même rang. Puisque nous arrivons à la fin de notre réunion, nous allons essayer de faire des réponses groupées sur les deux dernières questions.

Thématique : investissement dans les équipements des wagons

Frédéric TAVERA, Citoyen : j'ai une suggestion complémentaire à celle qui vient être faite sous forme de questions à la personne de la RATP. Je voudrais savoir si vous avez fait des simulations de rames mono wagon, identiques à celles qui assurent la ligne étoile, enfin bref, sur différentes autres lignes comme la ligne 14 ? Est-ce que vous avez fait des simulations de l'impact d'une mono rame sur la densité des sardinières que nous sommes ? Et complémentairement, je voudrais savoir pourquoi il n'y a pas dans les 250 millions d'investissement, des investissements sur l'équipement avec ce type d'équipement, si vous avez fait des simulations qui montrent que c'est intelligent. Voilà.

Didier SERRAT : merci. Nous allons répondre rapidement à ces deux questions. Peut-être Monsieur DUMONTET rapidement, et puis après la société du Grand Paris.

Bruno DUMONTET : oui. Je ne vais pas rentrer dans les détails, et je vais être juste synthétique. En tout cas, je note bien ce genre de propositions et de réflexions. On est sensible à tout cela. On a énormément de réflexions dans ce sens-là, avec aussi quelques contraintes du matériel roulant existant, que l'on ne peut pas du jour au lendemain changer. Effectivement, vous citez l'intercirculation. C'est ce qui est retenu sur les lignes quand nous mettons du matériel roulant neuf. C'est ce que vous trouvez sur la 1, et sur la 2. Ce sont des choses qui existent.

Par rapport à l'aménagement intérieur des trains, vous avez pu voir que les trains rénovés ont un aménagement un petit peu différent, avec quand même des contraintes sur du matériel rénové où nous avons des implantations d'équipements électriques, je ne rentre pas dans les détails, mais où nous ne faisons pas tout ce que l'on voudrait. Mais vous avez raison. L'agencement intérieur du matériel roulant contribue à la fluidité. Nous avons d'autres préoccupations avec les portes palières, avec la fluidification d'échange voyageur. Et tout ce que vous dites, nous y travaillons. Notamment, vous avez pu voir sur Saint Lazare, Place Clichy, des gens qui nous aident, des contrats d'aide à l'emploi, qui ne sont pas des pousseurs. D'ailleurs, je le précise. Il faut clore ce débat-là. Ils nous aident à maîtriser nos temps de stationnement. Ils vont dans le sens de ce que vous dites, que vous proposez. Le dénominateur commun de tout cela, c'est optimiser les temps d'échange voyageur, la maîtrise des temps de stationnement qui conditionne la régularité sur toute la ligne.

En tout cas, voilà. Ce sont des réflexions bien plus élargies que ça, mais je suis sensible à ces arguments. Nous réfléchissons à des choses dans ce sens-là, bien sûr.

Didier SERRAT : très bien, merci Monsieur DUMONTET. La société du Grand Paris.

Isabelle RIVIERE : pour le projet du métro Grand Paris, notre projet prend en compte les investissements, le matériel roulant et les acquisitions foncières. Ensuite, c'est ce que l'on vous a dit un peu plus tôt, nous remettons clé en main notre dispositif au Syndicat des Transports en Île-de-France qui va l'exploiter. Cela veut dire que ce sera au Syndicat des Transports d'Île-de-France de définir la tarification. Il est clair qu'il y aura forcément des évolutions par rapport à ce que l'on connaît aujourd'hui. On est bien incapable de dire aujourd'hui quelles seront les décisions qui seront prises par le STIF.

Pour répondre aussi à une question qui avait été posée par un monsieur, j'en profite pour lui dire que ce n'est pas la RATP qui décide de faire des augmentations, mais c'est le Syndicat des Transports en Île-de-France qui est autorité-organisatrice, et qui définit la tarification. La RATP, comme la SNCF, ce sont des exploitants qui exploitent les réseaux, mais ils n'ont en aucun cas la main sur la tarification.

Pour le métro Grand Paris, nous nous occupons des investissements. Nous porterons donc l'emprunt. Nous nous occupons du matériel roulant et des acquisitions foncières. Le reste sera remis clé en main au STIF qui l'exploitera, et qui s'occupera de la tarification de ce réseau.

On espère qu'elle sera intégrée, de façon à ce que vous puissiez effectivement en tout cas, je pense que ça sera le cas... L'objectif, c'est quand même 2 à 3 000 000 de voyages, 2 000 000 en tout cas dès la mise en service de notre réseau, jusqu'à 3 000 000. Pour être attractifs, il faut que vous payiez le prix d'un Navigo aujourd'hui. Enfin, il y aura forcément des augmentations, parce que l'offre sera plus importante. Enfin, nous imaginons. Mais en tout cas, elle sera ouverte à tous.

Didier SERRAT : merci Madame. Une dernière question là-bas au fond.

Léo LANDAU, Représentant du Comité d'usagers de la ligne 13 Asnières Gennevilliers : oui bonsoir. Est-ce que vous pouviez afficher la vue où nous voyons le schéma, la vue précédente là où nous voyons le plan des lignes sur le secteur, sur la diapo ? Bleue, verte, rouge, dans le secteur...Voilà.

J'habite Gennevilliers, et je travaille à Clichy, et là je parle au nom à la fois de l'association des usagers du transport du secteur, de Gennevilliers et du comité de la ligne 13 d'Asnières à Gennevilliers.

Oui, sur ce schéma, nous voyons, c'est ce qui a été dit, que la ligne bleue foncée là, donc la 14 prolongée jusqu'à Mairie de Saint-Ouen, Pleyel etc., elle est présentée allant jusqu'à Roissy. Or, on sait maintenant d'après les préaccords qui ne sont pas tout à fait finalisés entre le Président de région, Monsieur le Ministre LEROY... Semble-t-il qu'il y a un consensus

relatif pour dire que cette ligne 14 prolongée n'ira pas jusqu'à Roissy, mais jusqu'à Pleyel. Et qu'à Pleyel, il y aura une correspondance avec la ligne verte pour aller et vers La Défense et vers Roissy. Je crois que l'on est... C'est ce qui se décide.

Là où je veux en venir, c'est qu'en tant qu'utilisateur, nous savons... Nous sommes rentrés dans le débat à l'époque du débat du prolongement de la ligne 14, soit disant pour désaturer la 13, ce que l'on a contesté. On s'est battu pour que la ligne 14 soit prolongée entre Porte de Clichy et les Courtilles, sur la ligne 13 météorisée, de telle façon que l'on dédouble *de facto* la 13. Cela n'a pas jusqu'à présent retenu. On ne lâche pas le morceau. On part donc dans l'idée, nous prolongeons non pas sur les Courtilles, par Clichy, mais sur la branche Saint-Denis, etc.

Nous, nous avons une suggestion. Dans le projet qui a été débattu l'an dernier, le débat a conclu à un prolongement jusqu'à Mairie de Saint-Ouen, pas jusqu'à Pleyel. Maintenant nous parlons d'aller jusqu'à Pleyel. Il faut creuser un bout de tunnel supplémentaire, et nous, nous proposons d'économiser ce bout de tunnel supplémentaire en reprenant le tunnel de la ligne 13 entre Mairie de Saint-Ouen et Pleyel, et d'aller au-delà, de météoriser la ligne 13 entre Mairie de Saint-Ouen et Saint-Denis Université, et la prolonger de telle façon que ce que l'on n'a pu obtenir d'un côté, nous l'obtenions du côté Saint Denis, ce qui, *de facto*, dédoublerait la ligne 13 et résoudrait le problème de la Fourche. Moyennant quoi, il restera à traiter le petit bout, le petit chéneau manquant entre la Fourche et la Mairie de Saint-Ouen, mais cela permettrait de faire d'une pierre à deux coups, à la fois de prolonger la 14, et de dédoubler la 13, et à un coût sans doute équivalent à ce qui est proposé là.

C'est une suggestion, et nous aimerions que la RATP se saisisse et étudie la faisabilité et le coût de cette chose, parce que cela nous paraît intéressant pour la 13.

Et je termine sur cette suggestion en disant qu'une fois que l'on aurait dédoublé ainsi la ligne 13, nous proposons aussi qu'une station supplémentaire serait à Clichy, sur le Pont de Clichy, pour desservir le quartier Nord de Clichy et le quartier les quais d'Asnières, qui sont peuplés. Et ce serait en aérien, et non pas en souterrain, et ce serait l'occasion de faire un beau bâtiment emblématique sur la Seine. On soumet aussi cela au débat public.

Didier SERRAT : merci. La société du Grand Paris, je pense que vous avez étudié ces différentes pistes ?

Denis MASURE : je vais m'efforcer de répondre. Vous faites écho à la concertation préalable qui a eu lieu l'année dernière. Il y a eu beaucoup d'échanges. C'est vrai que c'est très délicat. On ne veut pas refaire l'histoire, un an après, des décisions qui ont été prises de notre point de vue de manière assez juste par le STIF, sur les différentes hypothèses de désaturation de la ligne 13, puisque c'est votre propos. On ne va pas revenir sur toutes les options. Je les rappelle juste. Il y avait le prolongement de la ligne 4, rocade en proche couronne, météorisation avec des branchements. Il y avait également le prolongement de la ligne 14, et j'en ai peut-être oublié une ou deux options.

Après, il fallait choisir peut-être chacune des deux branches, et il me semble qu'au niveau du garant de la concertation et de la prise de décision au niveau du STIF en juillet 2010, pour poursuivre plus en avant la désaturation de la ligne 13, c'est bien l'option de prolongement de la ligne 14 avec correspondance sur chacune des deux branches pour décharger la ligne 13 qui a été retenue, et qui est à l'étude depuis pour faire ce que l'on appelle « un schéma de principe ».

Nous, comme j'ai dit tout à l'heure dans la présentation initiale, nous sommes tout à fait d'accord avec cette démarche. Vous avez entendu que le métro Grand Paris va plus loin, puisque nous ne cherchons pas à désaturer que la ligne 13, mais l'ensemble des lignes de métro et de RER parisiennes. Vous évoquez la question de la météorisation. J'ai cru comprendre dans les écrits du STIF, et les dossiers qui ont été soumis au public, que c'était une solution très coûteuse, tout aussi coûteuse que la ligne 14, qui en plus est très pénalisante pour la ligne 13, parce qu'il y a beaucoup de temps d'interruption, etc. Et de toute manière, nous ne sommes pas vraiment légitimes à répondre, puisque nous, notre proposition est de prolonger la ligne 14 non pas dans le faisceau de la ligne 13 qui, une fois désaturée, fonctionnera mieux et permettra une desserte plus robuste de Saint Denis Université jusqu'à la Fourche, mais bien d'emmener des voyageurs jusqu'à Pleyel, puis Roissy, de manière rapide et efficace, en créant d'ailleurs de nouveaux points d'arrêt, et ce qui seront aussi des nouvelles dessertes pour des zones qui en ont besoin, et qui n'ont pas de desserte aujourd'hui. L'objet n'est pas vraiment d'investir pour aller à Saint-Denis Université ou, je pense, à Porte de Paris, puisque la ligne 13, une fois désaturée, offrira très bien ces possibilités. J'espère avoir répondu à votre question.

Didier SERRAT : merci monsieur. Nous allons conclure les débats à 23 heures moins une, donc à 23 heures. Ces débats ont été très riches, et ont traité toute une série de sujets concrets soit sur les modalités de fonctionnement des projets tels qu'ils sont présentés et tels qu'ils existent aujourd'hui, soit sur des problématiques de désaturation qui étaient présentes dans tous ces débats. La désaturation de la ligne 13, désaturation future de la ligne 14, des questions concernant la Gare de Pont Cardinet. Nous avons noté des réponses en particulier sur le fait qu'il existe des gares optionnelles dont fait partie Pont Cardinet. La nécessité aussi, et l'engagement de la société du Grand Paris de participer à la réorganisation des réseaux de surface.

Il a été souligné aussi qu'il n'y a pas d'opposition entre plan de mobilisation régional, modernisation des infrastructures existantes et développement d'un réseau pour le futur, car nous avons tous compris qu'un réseau d'infrastructure, cela met à peu près 15, 20 ans à se construire, et qu'il faut bien préparer l'avenir.

Et puis nous avons senti aussi, de notre côté, un soutien vers la convergence des différents projets qui sont soumis à votre consultation. Je voudrais, avec mon ami Claude, vous souhaiter à tous une très bonne soirée, une très bonne nuit, vous remercier d'être venus participer, et d'avoir posé de nombreuses questions. Je souhaiterais remercier les élus aussi pour leurs témoignages, et leurs questions pour avancer plus loin. Je remercie bien sûr la

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

société du Grand Paris, la régie, les hôtesse et tous ceux qui ont participé à l'organisation, à la bonne organisation de cette soirée. Merci beaucoup, et j'espère à bientôt encore. Au revoir.

Fin de la réunion à 23 heures