

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

—

21 octobre 2010

Génocentre, Evry

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC

Réseau de transport public du Grand Paris :

- François LEBLOND, Président de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris
- Paul CARRIOT, membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris
- Michel ROSTAGNAT, membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris

MAITRISE D'OUVRAGE :

SGP (Société du Grand Paris) :

- Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris
- Didier BENSE, Membre du directoire de la Société du Grand Paris
- Thierry BOSQUET, Membre de la Société du Grand Paris

La séance est ouverte à 20 h 12 sous la présidence de François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris : j'ouvre cette séance, monsieur le Président du Conseil général, Monsieur le Maire d'Évry, Mesdames, Messieurs. Je vais demander à Monsieur Valls, Maire d'Évry, s'il veut bien dire quelques mots d'accueil en tant que Maire de la commune qui nous reçoit aujourd'hui. Monsieur Valls, vous avez la parole pour quelques instants d'ouverture.

Manuel VALLS, maire d'Évry: merci Monsieur le Préfet. Quand on s'est vu l'autre jour, vous m'avez proposé de vous accueillir. Je vous accueille donc avec grand plaisir sur le territoire de la commune d'Évry, dans ce lieu est tout à fait exceptionnel qui est le génocentre au cœur d'un lieu que la plupart de ceux qui sont ici dans la salle connaissent parfaitement - vous aussi vous en avez vu la genèse il y a quelques années - et où se construit à travers les biotechnologies, l'engagement de l'AFM, de l'État et des collectivités territoriales, la recherche et la médecine de demain. Et c'est pour cela que nous sommes heureux de vous accueillir, vous les acteurs de ce débat public, ou la société du Grand Paris, pour un débat qui intéresse l'Essonne. Mais les élus, les associations et les habitants qui sont là auront l'occasion d'intervenir pour dire leur intérêt évidemment sur ce projet, et pour dire combien ils considèrent que ce territoire, et notamment la Grande Couronne, sont les grands oubliés de la discussion publique. Voilà. Je pense que c'est un sentiment que beaucoup auront l'occasion d'abandonner. Je suggère à tous nos amis de ne pas être trop longs sur la première partie pour engager la deuxième. Cela donne le ton d'une réunion qui sera animée, je n'en doute pas un seul instant. Merci, et bon débat à tous.

Applaudissements

François LEBLOND: merci monsieur le Maire. Je voudrais dire quelques mots sur ce qu'est un débat public. Un certain nombre d'entre vous le savent déjà bien, mais je voudrais quand même le rappeler. Le débat public, c'est une institution qui a été créée en 2002 en France, après d'ailleurs une discussion qui a duré plusieurs années, et un texte qui a été voté, il faut le dire, à l'unanimité par le parlement de l'époque. Ce débat public de 2002, c'est une procédure dans laquelle on crée une Commission. Ils ont créé une Commission Nationale du Débat Public totalement indépendante de l'État et des collectivités territoriales, composée de personnes venant d'horizons extrêmement divers. Et le Grenelle II va d'ailleurs encore accroître cette diversité, puisque les syndicats de salariés seront associés à cette structure, ce qui n'était pas le cas jusqu'à présent.

Donc, la Commission Nationale du Débat Public, cette instance indépendante, crée des Commissions Particulière chaque fois qu'un grand sujet est abordé dans notre pays, le plus souvent d'ailleurs des sujets de grands équipements publics. Et naturellement pour une affaire comme celle dont nous parlons aujourd'hui, il était tout à fait naturel que cette

Commission Nationale du Débat Public crée une Commission Particulière. C'est ce qui s'est passé.

La loi du 3 juin 2010 est une loi très importante, puisqu'en cette matière, elle s'appuie naturellement sur les règles établies en 2002, mais elle fixe les règles particulières plus contraignantes en temps que les règles qui avaient été établies en 2002. L'éthique de la Commission Nationale du Débat Public s'impose à nous, mais les modalités de travail sont spécifiques à ce qui a été décidé à partir de la loi du 3 juin 2010.

J'ai été moi-même nommé le jour de la sortie du texte du 3 juin 2010, et j'ai constitué à la demande de la Commission Nationale du Débat Public, et en application des règles qui avaient été fixées par le parlement, une commission composée de 12 membres, dont deux sont autour de moi, une est dans la salle juste en face de moi, de 12 membres que j'ai voulu paritaires hommes et femmes. Il y a 6 hommes et 6 femmes dans notre Commission. C'est je crois une première en France. Et j'en suis fier, puisque nous fabriquons, nous faisons une équipe extrêmement soudée composée de personnes ayant des compétences très diverses que nous avons choisies pour cela, et qui ont le souci de faire que ce débat public soit suffisamment riche en toute sorte de matières.

Effectivement, vous savez que le débat public sur le Grand Paris est quelque chose de très lourd et très important puisqu'il porte sur toute la région d'Île-de-France, que nous avons près de 60 réunions dans la région d'Île-de-France. Il a une autre caractéristique qui est peu importante ce soir, parce que la question ne se pose pas dans les mêmes termes ce soir. Mais vous savez qu'il y avait un projet Arc Express qui avait été piloté par le STIF, le Syndicat des Transports d'Île-de-France, et que concernant ce projet Arc Express, le parlement a demandé qu'il fasse l'objet lui aussi d'un débat public qui soit conjoint avec celui du débat public sur le Grand Paris. Il y a d'autres endroits d'Île-de-France où nous avons des réunions communes. Ce n'est pas le cas à Évry puisque là, nous sommes complètement dans le secteur géographique dans lequel intervient le Grand Paris.

Ce que je voulais dire, c'est qu'il y a 5 principes de la Commission : neutralité de notre part ; indépendance ; équivalence ; transparence ; et le plus possible, obtenir que ceux qui s'expriment le fassent avec une argumentation suffisante.

Notre but est que chacun d'entre nous s'informe par un dossier complet du maître d'ouvrage que je salue ici avec Monsieur Marc VERON, qui est le Président du Directoire, Monsieur BENSE son adjoint, et Monsieur BOSQUET, qui est membre également de la Société du Grand Paris.

C'est donc le maître d'ouvrage qui présentera tout à l'heure son dossier, ce qu'il a à vous dire sur le sujet. Et ensuite, naturellement, au cours de quatre mois, notre objectif est de recueillir le maximum d'avis et le maximum de propositions. Les réunions publiques durent 3 heures. Celle-ci se terminera donc à 23 heures précises. La Commission ensuite fera... Internet intervient également dans nos réunions, puisque tous nos débats sont rendus, les

débats généraux au moins, sont complètement sur Internet au fur et à mesure que nous parlons. Ceux qui sont chez eux peuvent suivre totalement ce que nous disons ce soir, et le cas échéant nous poser des questions.

Après quoi, notre Commission fera une synthèse. Nous aurons deux mois pour cela, jusqu'au 31 mars. Et puis après cela, le maître d'ouvrage ici présent disposera de deux mois pour indiquer les conséquences qu'il tire de ces débats par un acte motivé et publié.

Alors voilà ce que je voulais dire. Les débats, c'est d'abord le principe de l'équipement qui est proposé. Faut-il construire ce réseau, et pourquoi ? Arguments économiques, sociaux, culturels, environnementaux, techniques. Quels sont ses enjeux ? Potentialité. Risque. Un débat sur ses modalités : quels trajets ? Quels arrêts ? Quelles caractéristiques ? Vitesse commerciale ? Pneus ou rails ? Interconnexions interrégionales et nationales ? Tarification ? Bilan également socioéconomique, et financement, environnement, urbanisme, compétitivité, pôles de développement.

Alors, les règles du jeu, je les disais. Le maître d'ouvrage va proposer, va intervenir en premier. Ensuite, je crois que Monsieur le Président du Conseil général m'a demandé la parole pour exposer quelques éléments forts sur les souhaits du département de l'Essonne. Alors, je précise à ceux qui sont dans cette salle que cette réunion à Évry c'est nous, Commission, qui l'avons voulue sur ma proposition. Nous l'avons voulu parce que normalement, les réunions se passent aux gares, aux endroits qui sont des gares potentielles d'interconnexion. Et moi, j'ai souhaité que toute la région d'Île-de-France soit interrogée sur ce dossier. Je sais que le département de l'Essonne a quelques soucis à cet égard, et que ces soucis, nous les entendrons au cours de cette rencontre. Et Monsieur BERSON m'a demandé de dire quelques mots au départ. Je lui donnerai bien volontiers la parole.

Ensuite, nous donnerons la parole à la salle et aux internautes. Ce que je vous demande, c'est que chacun s'exprime très brièvement, le plus brièvement possible, pose vraiment des questions plus qu'un discours. Plutôt des questions. Deux minutes si possible. Je ne suis pas un gendarme, mais si on peut faire quelque chose avec des questions brèves, cela a le gros avantage de permettre à plus de personnes de s'exprimer.

Et nous essayerons tous les trois de donner la parole à la fois naturellement aux responsables du département de l'Essonne mais aussi, et nous les remercions, à des personnes qui n'ont pas de fonction publique dans l'Essonne, mais qui s'intéressent au sujet, et qui sont venues ce soir parce qu'elles s'intéressent au sujet. Donc, en réalité, nous leur donnerons aussi la parole. Si vous ne souhaitez pas que votre image photo ou vidéo soit reproduite, il faudra le préciser aux hôtes.

Je voudrais vous donner quelques éléments de chiffres du débat public. Aujourd'hui, sur notre site Internet, on a eu 39 890 connexions depuis l'ouverture le 1^{er} septembre, ce qui est un chiffre important. 160 questions ont été reçues et publiées sur le site. 95 avis ont été émis par le public. 5 contributions ont été publiées sur le site, et 13 cahiers d'acteur ont été

publiés sur le site, donc 4 communs avec le débat public Arc Express. Il nous arrive des cahiers d'acteur tous les jours. Ce cahier d'acteur répond à des normes extrêmement précises puisqu'il ne doit pas dépasser 6 000 signes. C'est nous qui le mettons en forme. C'est la Commission qui paie tout sur ce sujet-là. La chose importante, c'est que vous écriviez. Et c'est ce que nous vous demandons.

Voilà. Je précise que nous aurons deux réunions en Essonne dans les prochaines semaines : une le 23 novembre, réunion de proximité à Massy, endroit où le projet intervient directement ; et une deuxième réunion le 13 décembre à Saclay. Voilà ce que je voulais dire. Je présence Paul CARRIOT, membre de la Commission Particulière du Débat Public. Michel Rostagnat membre de la commission. J'ai parlé tout à l'heure de Monsieur VERON, Président du Directoire, de Monsieur BENSE, membre du Directoire, et de Monsieur BOSQUET.

Voilà ce que je voulais vous dire en début de cette séance. Et sans plus tarder, je donne la parole au maître d'ouvrage qui, je crois, va démarrer par un film qui a été rendu public dans différentes réunions déjà, et qui le sera dans chacune des réunions.

Thierry BOSQUET, membre de la Société du Grand Paris : Mesdames et Messieurs, au nom de la Société du Grand Paris, je vous remercie d'être venus nombreux ce soir. Mais avant de faire une présentation détaillée, nous allons regarder un court film sur l'évolution des transports en Île-de-France, et notre projet Métro Grand Paris.

Projection d'un film

Je vais vous faire une présentation détaillée du projet et de ses bénéfices attendus dans le Grand Paris, et dans l'Essonne. Le métro Grand Paris est un réseau en rocade composé de trois lignes : 155 kilomètres d'infrastructures nouvelles ; 40 gares. Le métro transportera 2 000 000 de voyageurs à l'ouverture, pour atteindre 3 000 000 à terme. La vitesse moyenne sera élevée : 65 km/h. Je vais maintenant vous faire la description détaillée du réseau en commençant par la ligne rouge.

La ligne rouge est une ligne de rocade d'une longueur de 60 kilomètres reliant La Défense à l'Ouest, à l'aéroport du Bourget au Nord. Elle sera ponctuée de 23 gares. Elle assurera 800 000 voyages par jour à sa mise en service, pour atteindre à terme plus d'un million de voyages. A l'Ouest et au Sud-ouest, son maillage fin du territoire de première couronne la met en correspondance avec les lignes de métro et les lignes de transilien. Au Sud-est, son tracé sera en correspondance avec les lignes du RER, les transiliens aux gares des Ardoines et de Le Vert de Maisons.

Enfin, dans la partie Est de son parcours, elle dessert Noisy-le-Champs et la cité Descartes, Chelles, puis l'Est des territoires de la Seine-Saint-Denis actuellement mal desservis, Clichy et Montfermeil, pour atteindre l'aéroport du Bourget, via Sevran et Aulnay.

La ligne verte est une rocade de 75 kilomètres ponctuée de 16 gares. Elle reliera les aéroports de Roissy, deuxième aéroport européen, du Bourget, premier aéroport d'affaire

européen, à Orly. Cette ligne dessert l'Ouest parisien, notamment le quartier d'affaire de La Défense, Versailles, le pôle de Saclay et la plate-forme aéroportuaire d'Orly. A son ouverture, elle accueillera 400 000 voyageurs par jour, pour atteindre à terme 500 000 voyageurs.

Plusieurs variantes ont été laissées à votre appréciation : au Nord, une gare au triangle de Gonesse, une variante pour desservir le port de Gennevilliers ; au Sud-ouest, au niveau de Versailles et sur le plateau de Saclay, nous avons un faisceau des possibles en fonction de l'évolution et de l'aménagement du pôle scientifique.

La ligne bleue, longue de 50 kilomètres, colonne vertébrale du réseau, reliera au Nord l'aéroport de Roissy à celui d'Orly au Sud. Elle sera en correspondance avec le réseau existant par l'intermédiaire de 22 gares. Elle effectuera un million de voyages par jour. Elle desservira trois aéroports, plusieurs gares TGV, le réseau de métro et du RER, et les lignes de réseau transilien.

Nous allons détailler les principales caractéristiques des rames : la vitesse commerciale moyenne sera de 65 km/h. A titre de comparaison, le métro du Grand Paris a une vitesse trois fois supérieure à celle du tramway, deux fois supérieure à celle du métro actuel, et supérieure à celle du RER qui roule actuellement à 45 km/h.

Les gares et les rames seront accessibles aux personnes à mobilité réduite. Les automatismes permettront d'adapter l'intervalle des rames en fonction de la demande avec un minimum de 85 secondes. La capacité de places offertes variera de 10 000 à 40 000 places par sens. Les rames seront confortables, et offriront la possibilité de circuler entre les voitures. Les quais seront équipés de façades de quai qui éviteront les chutes sur les voies, et permettront l'optimisation de la régularité en limitant le stationnement aux gares.

Quelle sera la gare de demain ? Les gares du métro Grand Paris sont au nombre de 40. Ce sont des espaces de vie au service des voyageurs. Un grand soin sera porté pour gérer les correspondances entre les différents modes : bus ; trame ; train ; vélo et marche à pied. Les gares seront une composante des espaces de vie de la ville, avec une large palette de services allant du quotidien, presse et alimentation, aux services administratifs, sans oublier les parcs relais. Ces équipements seront implantés et conçus dans le respect des normes d'éco conception, en étroite collaboration avec les acteurs locaux.

Nous allons maintenant développer les bénéfices du projet dans les domaines du transport, du développement économique et du développement durable. Quel bénéfice le métro du Grand Paris apportera-t-il aux franciliens ? Rappelons qu'à Paris, 63 % des déplacements se font en transport en commun. Passé le périphérique, le nombre descend à 23 % pour fondre à 10 % en grande couronne. Il est à noter que les déplacements internes dans la banlieue ont augmenté de 50 % les 25 dernières années. Le système de transport actuel n'y est plus adapté. Le métro du Grand Paris est un métro de rocade. Il répond au besoin d'aujourd'hui. C'est un réseau maillé. 85 % des gares sont en correspondance, permettant une meilleure

accessibilité sur l'ensemble du réseau. C'est un réseau... le Grand Paris apporte un véritable ballon d'oxygène au réseau actuel, en évitant de passer par Paris.

Quelques exemples de gain de temps de parcours : de Noisy-le-Champ au Bourget, le trajet durera 18 minutes alors qu'il faut actuellement 72 minutes. D'Orly à La Défense, il faudra 26 minutes au lieu de 62 minutes. Le Grand Paris désature le réseau ferré existant. Effectivement, il allégera de près de 15 % en moyenne les lignes en correspondance, 25 pour la ligne 13 et 30 % pour le RER B dans son tronçon central aux heures de pointe.

Quel sera son soutien pour l'économie ? Le métro du Grand Paris est irrigué par 40 gares. C'est un levier important pour le développement et l'attractivité de la région d'Île-de-France. Sur les 8 grands pôles de développement identifiés et reliés entre eux, deux concernent l'Essonne. Il s'agit de Paris-Saclay, sud de Paris avec la vallée de la biotechnologie et le pôle d'Orly. Une politique d'aménagement autour des gares du métro du Grand Paris pourra être mise en œuvre en partenariat avec les collectivités locales et l'État dans le cadre des contrats de développement territorial.

Comment le projet du Grand Paris participe-t-il au développement durable ? Le projet de métro du Grand Paris a fait l'objet dès le début d'une évaluation stratégique environnementale. C'est une première sur un projet de cette importance. Cela a permis de prendre en compte dès le début de la réflexion l'ensemble des problématiques liées aux questions environnementales. Cette démarche innovante s'inscrit dans la lignée du Grenelle de l'environnement. Cette expertise s'est déroulée en trois temps, avec d'abord la connaissance exhaustive de l'état initial dans les domaines de l'air, du bruit, des sols et sous-sols, du paysage, de la faune, de la flore, de l'agriculture, de l'hydrologie et du patrimoine architectural. Ensuite, une modélisation a été réalisée pour permettre d'apprécier les incidences prévisibles du projet. Enfin, un suivi sera mis en place pendant la durée du chantier, et après la mise en service. Cette procédure a permis très en amont d'identifier et de prendre les mesures visant à éviter, réduire ou compenser les impacts. Le tracé présenté tire déjà les conclusions de ce travail.

En résumé, le métro du Grand Paris est un projet équilibré et cohérent. En apportant un bouclage complet autour de Paris, le métro du Grand Paris, grâce à son maillage, apporte des capacités nouvelles pour se déplacer rapidement de banlieue à banlieue. Il répond aux besoins de mobilité des franciliens d'aujourd'hui et de demain. C'est également un projet économique, social et culturel de notre région. Enfin, son maillage avec les réseaux TER et les lignes de TGV renforce le lien de la région capitale à l'ensemble du territoire national.

Maintenant, nous allons voir le projet du Grand Paris et l'Essonne. Les déplacements dans l'Essonne. Tout d'abord, quelques chiffres : le département de l'Essonne regroupe 10 % de la population d'Île-de-France sur 15 % de sa superficie. Sa population est majoritairement implantée dans le nord du département. Deux tiers des déplacements se font au sein du département, et 90 % des déplacements se font en voitures particulières. Le réseau actuel est un réseau centré sur Paris avec le RER B, le RER C, et le RER D. Les projets qui ont déjà été

lancés pour mailler l'Essonne : le T7, Villejuif-Athis-Mons-Mo, en correspondance avec les lignes bleue et verte à l'aéroport d'Orly, et avec la ligne bleue aux mines de Rungis.

En deuxième phase, il sera prolongé jusqu'à Juvisy. Le tram-train Évry-Massy reliera Massy à Évry en 30 minutes. Il utilisera sur son parcours un tronçon du RER C, puis l'ex Nationale 446 jusqu'à la gare d'Évry-Courcouronnes. Il utilisera également le TCSP Saint Quentin, dont les deux extrémités sont aujourd'hui en site propre, et le TCSP Corbeil-Sénart qui sera mis en service en juin prochain.

Et le réseau du Grand Paris... Le maillage complet par le réseau du Grand Paris. L'Essonne disposera de 6 gares pour pénétrer dans le réseau du Grand Paris : Massy-Palaiseau sur la ligne verte ; Arcueil-Cachan sur la ligne rouge ; les Ardouanes en correspondance avec le RER C, Le Vert de Maisons sur la ligne rouge en correspondance avec le RER D, aéroport d'Orly et Saclay sud.

Quelques exemples de gain de temps : de Massy à Saclay, il faudra 11 minutes au lieu de 52 minutes actuellement. D'Orly à la gare de Lyon, il faudra 18 minutes au lieu de 57 minutes actuellement. Du gonopode d'Ivry à l'institut Gustave Roussy, environ trois-quarts d'heure au lieu de près d'une heure et demi.

Un maillage complet pour le métro Grand Paris au service du développement. Le métro du Grand Paris est une opportunité pour le plateau de Saclay qui sera desservi par une liaison rapide et fiable. Il sera rapidement relié aux grands pôles de développement à Paris aux gares TGV et aux aéroports, grâce aux deux gares de Saclay sud et de Massy Palaiseau.

Le métro du Grand Paris permettra de donner au pôle scientifique du plateau de Saclay une envergure internationale. Pour le pôle Paris Sud, vallée des biotechnologies avec le génopôle d'Évry, le métro du Grand Paris accompagnera le développement du pôle Sud de Paris grâce au tram-train qui le reliera à Massy.

Pour la plate-forme aéroportuaire d'Orly, pôle de développement majeur du Nord Essonne, il sera desservi par la gare du métro Grand Paris aéroport d'Orly. Le pôle alimentaire de Rungis profitera également des retombées économiques du réseau Grand Paris. Cette nouvelle infrastructure donnera à la plate-forme aéroportuaire un nouvel élan pour le développement des opérations de bureau, de logistique et hôtelières.

Le plateau de Saclay accueille des établissements d'enseignement supérieur et des centres de recherche : le CNRS ; l'université Paris sud ; les écoles Supélec, Centrale, Normale supérieure de Cachan, le CEA ; le groupe des écoles Paritech, et à l'Ouest dans les Yvelines, le pôle Mov'éo. Son fort potentiel scientifique sera renforcé dans le cadre de l'opération Campus, avec le déménagement d'une partie de l'université Paris sud et la mutualisation des équipements de la zone à vocation scientifique. L'ensemble constituera une extension de 800 000 m². Il sera desservi par Massy-Palaiseau et Saclay sud. Une desserte plus fine existe grâce au TCSP Massy-Saint Quentin en Yvelines.

Les gains de temps depuis Massy : vous pouvez constater sur la carte, les points verts indiquent un gain supérieur à 20 minutes. On voit très bien. Et en vert plus clair, de 10 à 20 minutes. On voit bien que pour toute la partie Ouest, Nord-ouest et l'Est, il y a un gain de temps depuis Massy.

Depuis le pôle de Saclay, qui est actuellement difficilement desservi, les gains de temps de 20 minutes sont très importants dans toute la couronne Ouest, Nord, Nord-ouest, Sud-est. La plate-forme aéroportuaire d'Orly accueille aujourd'hui 28 000 emplois. Le projet Cœur d'Orly présente un potentiel d'un million de m² intégrant un centre de congrès, des hôtels et des commerces. La gare d'Orly du métro du Grand Paris sera en correspondance avec le RER C via Orlyval, du futur tramway Villejuif-Athis-Mons, et de la future gare du TGV sur l'interconnexion Sud grande vitesse.

La mise en œuvre du projet Grand Paris. Le coût prévisionnel est compris entre 21,4 milliards d'euros et 23,5. 80 % seront utilisés pour les infrastructures, 12 % pour le matériel roulant, et le solde pour les acquisitions foncières. Il est à noter que les infrastructures, le matériel et les gares seront remis au STIF clé en main à la fin des travaux.

La mise en œuvre de notre projet. Jusqu'en janvier 2011, nous sommes dans le cadre du débat public. Le bilan de la CNDP sera fait au début 2011. La Société du Grand Paris proposera un schéma d'ensemble du réseau pour réaliser des enquêtes publiques courant 2012. Les premières mises en service sont programmées en 2018, et le réseau sera terminé en 2023. Je vous remercie pour votre attention.

François LEBLOND : je vais donner, avant que nous entamions le débat, la parole à Monsieur BERSON, Président du Conseil général. Je crois que Monsieur VALLS... Monsieur VALLS voulait dire quelques mots après Monsieur BERSON. Et après, nous démarrons le débat. Oui, vous venez là. C'est ce qu'il y a de mieux.

Michel BERSON, Président du Conseil général de l'Essonne : Monsieur le Préfet, Mesdames, et Messieurs, Monsieur le Président du Directoire de la société du Grand Paris, commence aujourd'hui en Essonne un grand débat public qui va s'étaler jusque fin janvier. Ce débat est essentiel. Ce débat est rare. Il est rare que pendant quatre mois, un territoire d'Île-de-France, l'Essonne, réfléchit et débat sur une question essentielle, celui des transports en commun. Et des décisions, nous le savons, seront prises au cours de l'année 2011 à l'issue du débat, à l'issue des préconisations présentées par le rapport, Monsieur le Préfet, que vous avez annoncé voici quelques instants.

Et par conséquent, il est essentiel que les habitants de notre département, les élus, les représentants des associations puissent s'exprimer et dire qu'en Essonne, en matière de transport en commun, ça ne va pas. Vous nous avez présenté un grand projet ambitieux, celui que l'on l'appelle communément Double Boucle ou grand 8. Il y a également un autre projet, mais nous ne devons pas en débattre aujourd'hui, encore qu'il paraisse difficile de débattre de la double boucle sans parler d'Arc Express.

Et nous considérons qu'il y a également un troisième sujet qui nous paraît essentiel et lié à ce que vous nous avez dit en présentation, à savoir les RER qui sont la vie quotidienne des essonniennes et des essonniens qui subissent une véritable souffrance aujourd'hui dans les transports en prenant les RER B, C ou D.

Alors, pour ne pas être long, trois idées. Et puis ensuite, nombre de mes collègues du Conseil général interviendront, et vous pourrez constater qu'il y a convergence dans nos interventions puisque lundi dernier, nous nous sommes saisis de ce dossier, et nous avons pris une position commune unanime. Nous aurons l'occasion d'y revenir au mois de novembre en votant un avis que nous vous transmettrons, Monsieur le Président, sur ces projets.

Cette position commune tourne autour de trois idées. La première c'est que le projet qui nous a été présenté, et c'est vrai aussi d'Arc Express, est un projet qui est trop centré sur le cœur de l'agglomération parisienne. Il y a sur les cartes 9 grands pôles avec des tâches orange. Il est quand même étrange de constater que chacun de ces 9 grands pôles est structuré autour d'une très grande gare sauf un pôle, celui qui nous intéresse : la vallée des biotechnologies qui commence ici à Évry, au génopôle où nous sommes, et qui remonte jusque Villejuif, et ensuite vers la montagne Sainte Geneviève. Il n'y a pas d'axe. Il n'y a pas de maillon entre Orly et Évry. Comment faire vivre cette filière technologique d'avenir que constituent les biotechnologies s'il n'y a pas un axe structurant qui permet de relier Évry à Orly ? C'est l'exemple le plus criant pour nous, qui nous concerne ici en Essonne, concernant ce projet trop concentré au cœur de l'agglomération.

La deuxième idée, c'est que la situation d'urgence qui existe aujourd'hui dans les transports, c'est le RER. Et imaginez de grandes infrastructures si on n'est pas relié, rattaché, raccordé à ces grandes infrastructures par des RER qui ne disjonctent pas, qui ne dysfonctionnent pas, c'est mettre comme on dit familièrement la charrue devant les bœufs. Et par conséquent, la situation d'urgence impose que l'on commence par investir dans la modernisation des RER.

Et puis la troisième idée c'est que, vous l'avez dit, tout cela va mobiliser beaucoup d'argent. La fourchette, rien que pour le projet que vous avez présenté, c'est entre 21 et 23 milliards d'euros. C'est énorme, et c'est un horizon moyen-long terme. Nous pensons que la mobilisation de ces crédits va inéluctablement capter les financements qui sont nécessaires précisément pour moderniser les RER, pour qu'il y ait un maillage complet sur notre territoire de transports en commun raccordés aux grandes infrastructures que vous avez présentées. Nous avons par conséquent un regard très critique sur ce qui a été présenté voici un instant. Et pour terminer mon propos par une image référant à un proverbe africain disant que « Il faut tisser la nouvelle corde à partir de l'ancienne », je pense qu'en la matière, il est toujours très prudent de vérifier que la corde ancienne est solide. Là, en la matière, j'ai le sentiment qu'elle ne l'est point.

Applaudissements

François LEBLOND : Monsieur Valls pour quelques trois à quatre minutes comme Monsieur le Président. Et puis après, on ouvre le débat.

Manuel VALLS, Maire d'Évry : j'ai l'impression que le débat est ouvert. D'abord, je vous remercie d'avoir choisi Évry, et d'avoir prévu des débats dans le département de l'Essonne. Je n'imagine cependant pas dans votre état d'esprit ni dans le nôtre que ce soit une concession particulière. Nous le savons bien, et je vous en remercie. Vous connaissez bien ce département. Nous sommes tous intéressés par l'avenir de la région capitale. Cela va de soi, et les projets qui viennent d'être présentés vont dans ce sens. Nous dépendons de la capitale, de sa région et de son attractivité économique dans un enjeu européen et mondial qui n'échappe à personne. Moi comme d'autres, je veux évidemment évoquer les enjeux de ce territoire.

Mais la question se pose ici comme ailleurs dans notre département et d'une manière plus générale dans ce qu'on appelle la grande couronne, pour montrer l'inadéquation par rapport au débat que nous avons et aux enjeux qui sont ceux d'ici. L'agglomération d'Évry centre Essonne, ce territoire, a engagé la réalisation d'un programme ambitieux de 8 000 logements au cours de la période 2010-2020. L'agglomération d'Évry centre Essonne est une ancienne ville nouvelle vous le savez, reliée seulement à Paris par la ligne D du RER. Mais la qualité de service de cette ligne du RER s'est sensiblement dégradée durant ces dernières années. Or, les projets de développement de génopôle autour des biotechnologies, l'ouverture prochaine en face de là où nous sommes de l'hôpital sud francilien, la présence d'un campus universitaire de 15 000 étudiants, le poids de 63 000 emplois, autant qu'à Orly, et les 4 500 établissements publics et privés implantés dans l'agglomération, le respect de l'équilibre habitat/emplois qui a fondé l'armature urbaine de ce territoire, exigent donc un renforcement significatif des infrastructures de transport, et une amélioration sensible de la gouvernance locale dans le domaine des transports de proximité.

Deuxièmement, très brièvement, pendant 4 mois, le Président BERSON vient de le dire, les débats vont se concentrer sur le cœur d'agglomération, et vont porter sur des infrastructures réalisées intégralement à l'horizon 2025, loin, très loin des problématiques actuelles concernant le quotidien des essonniens et les besoins de déplacement qu'ils expriment aujourd'hui. Les budgets envisagés pour les infrastructures de première couronne sont colossaux, cela vient d'être dit, puisqu'ils représentent en première approche entre 25 à 35 milliards d'euros. Or, dans le même temps, pour les RER, sont seulement prévus à ce jour 490 millions. Et ces lignes transportent plusieurs centaines de millions, de milliers de voyageurs par jour, et atteignent des niveaux d'irrégularité qu'ici tout le monde connaît. Et donc, je veux terminer avec ça. Comment envisager un grand débat public sur l'avenir des transports en Île-de-France sans s'interroger... Parce qu'un débat public, c'est assurer la crédibilité de ce débat vis-à-vis des acteurs locaux, politiques, économiques, sociaux mais d'abord vis-à-vis des habitants. C'est cela aussi la quintessence même du débat public. Et donc les grandes priorités, vous les connaissez. C'est d'abord l'urgence pour les RER, l'urgence des urgences. Et cela concerne évidemment l'État, mais aussi la région. Et

j'imagine que Thierry MANDON et Stéphane BEAUDET interviendront dans un instant sur ces questions-là au cours en tout cas du débat.

Le maillage. Vous avez parlé d'Évry-Massy, mais il faut aussi pouvoir conclure les financements. Et le lien stratégique entre Évry, le centre Essonne autour de cette vallée bibliothèque que vous avez évoquée, pardon de le dire, mais le petit raccordement à travers le Évry-Massy ne suffit pas, mais c'est le lien évidemment avec Orly. Et tant que nous ne verrons pas sur les cartes dans ce grand débat ce lien entre le pôle d'Orly et celui d'Évry pour ce raccordement, nous continuerons évidemment à considérer que nous sommes en dehors de ce débat.

Si on veut un maillage pour une région capitale forte et puissante autour de ces pôles économiques, ces pôles universitaires et de recherche, il faut intégrer, vous l'aurez compris, ces préoccupations essentielles.

Applaudissements

François LEBLOND: Mesdames et Messieurs, nous allons démarrer le débat. Je vois une main qui se lève, c'est la première. Madame, voulez-vous donner la parole à monsieur qui... Vous donnez s'il vous plait votre nom. Vous vous présentez.

Étienne CHAUFOUR, Maire de Juvisy, Conseiller général: j'ai eu l'occasion d'être Vice-président du Syndicat des Transports Parisiens quand il existait, et ensuite du STIF au moment où il a été constitué. Et je rappelle que Juvisy est la première gare d'Île-de-France hors Paris intramuros. Je veux dire trois choses. Premièrement, on a parlé de 23 milliards d'euros. Le problème posé par les RER depuis pratiquement six ans, et je parle en l'occurrence du C et du D, et on ne parlait pas encore à l'époque du B qu'il faudrait rajouter à la question, est un problème qui a été chiffré autour de 3 milliards d'euros. Ce problème a été considéré comme inaccessible. D'un côté, 3 milliards d'euros pour améliorer ces lignes-là, impossible. De l'autre côté, 23 milliards d'euros, semble-t-il possibles.

Deuxième point, et cela a été évoqué par Manuel VALLS il y a quelques instants. Nous nous situons dans au mieux 15 ans. C'est au minimum. Cela veut dire que dans les meilleurs des cas, pendant 15 ans, les habitants de l'Île-de-France concernés, puisque ce projet semble fondamental, vont se retrouver dans une situation manifestement dramatique, parce que je doute que l'on mette 23 milliards d'euros pour un projet qui ne serait pas fondamental. Et dans ce cas, nous avons du mal à comprendre pourquoi il faudrait réellement autant de temps pour le mettre en œuvre, si ce n'est peut-être pour nous laisser imaginer des choses qui ne se réaliseront pas.

Troisième point : toutes les régions françaises, comme d'ailleurs pratiquement toutes les grandes villes européennes et les capitales, ont un régime de transports en commun avec une certaine autonomie. La région Île-de-France, qui a été la dernière en France à bénéficier de cette autonomie avec la création du STIF, traite d'un certain nombre de sujets. Mais dès qu'il s'agit de projets manifestement importants, il se trouve que nous devons créer une

autre structure qui est tout à fait exceptionnelle, atypique, puisque les transports lui échappent mais, et cela n'a absolument pas été évoqué, c'est bien de construire des transports en commun, mais comme nous le savons tous, ce qui coûte, c'est leur exploitation. On peut tout à fait livrer des transports en commun au STIF. Si ensuite il n'y a pas grand monde dedans, leur exploitation va coûter une fortune. Cette fortune sera à la charge des contribuables, et cela n'a absolument pas été évoqué, ce qui m'amène à avoir les conclusions qu'ont déjà eues mes prédécesseurs.

Nous connaissons les enjeux des RER. Nous savons quels sont les problèmes de grande couronne. Nous savons que la petite couronne, quels qu'en soient les besoins, est déjà de toute façon mieux desservie que la grande. Cela ne suffit pas. Mais c'est déjà suffisamment bien desservi pour qu'au minimum, au moment du choix des Jeux olympiques, ce domaine-là soit considéré comme un domaine essentiel. Je crois qu'il faut d'ores et déjà examiner d'autres options que celles qui nous ont été présentées.

Applaudissements

François LEBLOND: c'est Monsieur VERON qui répond là-dessus ou c'est...

Marc VERON, Président du Directoire de la Société du Grand Paris : ces trois interventions dont je mesure le niveau et la profondeur, appelleraient évidemment énormément de commentaires. Je vais essayer, sur le plan de la méthode, de vous expliquer comment nous avons raisonné, parce que je pense que cela éclairera le sens du projet qui vous est soumis. D'abord, il y a eu le 29 avril de l'année 2009 une intervention du Président de la République sur le thème du Grand Paris qui a été exhaustive et qui a beaucoup dépassé les contingences partisans. Cela a été en tout cas reconnu unanimement. Et ensuite, se posait évidemment la question de la méthode.

Pour les urbanistes, il ne faisait pas de doute qu'il fallait aborder le Grand Paris par une discussion en profondeur sur l'urbanisme à cette vaste échelle. Nous avons pensé, peut-être est-ce une faiblesse, mais à la réflexion je ne le crois pas, que si on entamait le Grand Paris par un vaste débat sur l'urbanisme à l'horizon 2030, nous risquerions fort d'y être encore dans quelques années, sans qu'il y ait quelques mises en œuvres que ce soit.

Donc, le parti a été pris d'entrer dans le Grand Paris de façon pragmatique par la question des transports. Et après tout, c'est tout de même le premier de tous les sujets qui agitent aujourd'hui les franciliens. Cette question des transports : quels ingrédients mettre sur la table pour poser la réflexion du schéma futur et de l'organisation future des transports ? Là nous touchons évidemment une difficulté majeure. C'est que tout le monde sait bien que les transports en région parisienne ont accumulé dans les 20 dernières années, faute d'investissements structurants, un retard objectif considérable. Et ce retard objectif considérable pèse de tout son poids. Toutes les interventions que vous avez faites, qui rejoignent d'ailleurs tout à fait ce que nous avons entendu dans les sept précédentes réunions, en attestent. Mais en même temps, si nous nous contentons de traiter ce retard

sans préparer l'avenir, nous allons évidemment constamment dans les 10-15 ans à venir, continuer à courir après le retard, parce que pendant que nous discutons, ou pendant que nous essayons de traiter ce retard, il est évident que le besoin s'accroît, ne serait-ce que parce qu'il y a une augmentation de population. Et il y a par ailleurs évidemment une véritable interrogation sur le choix des modes de déplacement.

Donc, le parti a été pris de traiter à la fois l'existant, le retard existant, et en même temps de préparer l'avenir. Alors évidemment, instantanément, on est confronté à une boule du point de vue des financements nécessaires. Pardon de faire encore de la méthode, mais je suis obligé de le faire, toujours pour expliquer notre démarche. Pour la première fois, je le dis, parce que cela a été une des surprises il y a deux ans et demi quand j'ai abordé cette question, pour la première fois avec le rapport Carrez, nous voyons clair dans les coûts d'exploitation. C'est peut-être paradoxal d'énoncer une aussi cruelle vérité, mais force est de constater que jusqu'ici, jusqu'au rapport Carrez, nous évoluions à vue sans connaître la réalité des coûts d'exploitation, et surtout la dérive des coûts d'exploitation.

Cette question est désormais sur la table. Par ailleurs, la question de l'évolution des coûts d'investissement a été je crois honnêtement exposée. Toutefois, il manque quelque chose aujourd'hui. C'est une certaine vérité des opérations d'investissement. Autrement dit, je considère que nul n'est exonéré, évidemment pas la Société du Grand Paris, mais pas davantage le STIF, d'expliquer ses modes de calcul. Et je vais vous donner un exemple extrêmement frappant. Il y a deux ans et demi, quand je suis arrivé dans ce Ministère, on m'a expliqué que le coût de construction d'Eole pour être prolongé jusqu'à La Défense, c'était 1 milliard. J'ai demandé les éléments matériels qui permettaient d'étayer ce chiffre. Je ne les ai jamais eus. Sauf qu'aujourd'hui, dans les tableaux, il apparaît qu'on est passé de 1 à 2 milliards.

Il faut être sérieux. Quand il s'agit d'estimer des coûts sur des opérations d'investissement aussi lourdes, il est nécessaire que chacun mette sur la table ses modes de calcul, la Société du Grand Paris comme les autres. Par ailleurs, sur le plan de la méthode, je crois qu'on n'échappe pas à comparer dans le temps de part et d'autre le coût et la séquence des opérations. La Société du Grand Paris a déposé à son autorité de tutelle un plan de financement pour la totalité des travaux jusqu'en 2025. 2023, fin des travaux et les deux années qui suivent évidemment pour la levée des clauses de réserve.

Je pense que si nous voulons nous en sortir, dans la compréhension des moyens de financement de tous les projets, il faut déterminer une période de temps comparable pour tous les projets. Or aujourd'hui, la Société du Grand Paris est évidemment obligée de raisonner à 15 ans, cependant que de l'autre côté, les projets qui sont présentés le sont dans le cadre du contrat de projet État-région qui porte sur six ans. Nous sommes aujourd'hui à mi-parcours, et donc le niveau de visibilité de tout ce qui incorpore les contrats de projet État-région est de 2013. Il y a une distorsion qui n'est évidemment pas supportable. Et je comprends très bien l'angoisse dans laquelle se trouve un certain nombre de ceux qui sont

directement concernés par les projets qui ne sont pas ceux de la Société du Grand Paris, qui ressortissent du contrat du projet État-région en se demandant : mais qu'est-ce qui va se passer au-delà de 2013 ? Je le comprends très bien, et c'est la raison pour laquelle nous avons demandé à notre tutelle que pour l'ensemble des projets, il puisse y avoir la même comparaison dans le temps, et que l'on puisse dire ce qui va se passer s'agissant de ce qui peut être considéré comme plus immédiat ou en tout cas à moyen terme, donc l'ensemble des projets d'investissement des infrastructures.

Je terminerai sur un point, les RER. Parce que là encore, vous avez dit, vous avez donné des montants. Mais je pense que le problème n'est pas uniquement un problème de montants. Il faut savoir que les RER tels qu'ils sont aujourd'hui ne peuvent pas fonctionner. Pourquoi ? J'ai demandé un historique très simple à un érudit du ferroviaire. Cette affaire des RER, même si ça ne s'appelait pas comme ça, cela remonte avant la Deuxième Guerre Mondiale. On a commencé de raccorder des bouts, des morceaux appartenant aux compagnies de métro. Cela ne s'appelait pas la RATP ferroviaire, mais ça s'appelait déjà la SNCF. Et puis au fur et à mesure de l'assemblage de ces bouts et de ces morceaux, la ligne qui suit la Seine dans Paris est très caractéristique de ce point de vue là, on a commencé à étirer aux extrémités. C'est très simple. Il n'y a aucun réseau à travers le monde qui porte sur 200 kilomètres sans rupture de charge, et qui peut fonctionner. Cela n'existe absolument nulle part. Cela veut dire qu'on est confronté à des questions très simples, la question des ruptures de charge, et des correspondances quai à quai. Il faut avoir le courage de dire que toutes les stations de RER ne peuvent pas être desservies en ligne directe, qu'il y a la question des retournements, de manière à ce que lorsqu'un incident intervient quelque part, on puisse traiter sans que ça impacte en aval la totalité du réseau, et que la question de l'unicité des intervenants, quand on voit qu'il y a deux opérateurs sur la ligne A ou sur la ligne B, se pose de la même façon.

J'arrête là, parce que je pourrai tenir assez longtemps sur ce propos. Il y a un certain nombre de décisions politiques qui doivent être prises en amont des questions de financement. Et si ce n'est pas fait, on aura effectivement la dépense, et on n'aura pas le résultat à la sortie. Tout cela pour vous dire qu'il y a des opérations vérité qui doivent être faites. Nous sommes conscients des problèmes immédiats. Personne ne les nie. Mais encore une fois, si on ne prépare pas l'avenir en même temps qu'on traite le présent, on va continuer à courir derrière ces retards.

François LEBLOND : monsieur Véron, vous avez répondu très largement mais pas totalement aux questions qui vous ont été posées. Les responsables et personnalités responsables de l'Essonne qui se sont exprimés ont parlé d'une façon forte. L'exposé qui avait été fait au départ l'avait dit, mais ils l'ont rappelé d'une façon forte -je pense que c'est quelque chose qui est important à dire - qu'il y avait nécessité de trouver de bonnes solutions de raccordement de sites majeurs qui ne sont pas sur le réseau lui-même avec ce réseau. Et les questions vous ont été posées sur la liaison Évry-Massy qui est très importante, mais qui n'est pas encore totalement actée financièrement, et d'autre part sur les perspectives d'une

liaison Évry Orly par Juvisy.

J'aurais aimé que vous puissiez, sur ce sujet apporter les éléments qui sont les vôtres. Vous n'avez pas la totalité du dossier, nous le savons très bien, mais c'est un des sujets qui sont vraiment parmi les sujets connexes à la réflexion sur le projet que vous défendez, et j'aimerais que vous puissiez à nouveau un petit peu développer sur ce sujet-là. Je ne sais pas si c'est vous, Monsieur VERON, ou si c'est Monsieur BENSE, mais je crois que la question vous a été quand même bien posée par les trois orateurs qui sont intervenus. Et je crois qu'il est temps de rappeler un peu votre position sur ce sujet, tout en sachant naturellement que nous savons bien que vous n'avez pas la totalité des dossiers.

Didier BENSE, membre du Directoire de la Société du Grand Paris : je vais commencer par donner quelques éléments de réponse. D'abord, la Société du Grand Paris n'a pas été créée pour remplacer le STIF dans toutes ses dimensions. Elle a été créée pour concevoir, réaliser et proposer le métro Grand Paris qui a été annoncé et qui a été calé, je vais le dire comme ça, à quelque chose autour de 22 milliards. Il fallait effectivement opérer un certain nombre de choix.

Le tracé que nous proposons essaie de répondre à l'évolution prévisible des transports, prévisible parce que c'est ce qui se passe aujourd'hui. Les emplois et les logements se développent là où ils peuvent se développer, plutôt en banlieue petite, moyenne et grande couronne. Et donc notre réseau essaie de traiter un certain nombre de problématiques qui se posent et qui se poseront de façon d'autant plus accrue à l'horizon de mise en service qui est 2018 pour les premiers tronçons, et 2023 pour ces derniers tronçons.

Il faut traiter en partie la zone dense. C'est quelque chose d'incontournable. Nous avons présenté un réseau historique maillé en étoile vers Châtelet, Gare de Lyon, etc. On connaît toutes les grandes gares parisiennes. Ce réseau va à l'asphyxie. Tous les ans, il y a un peu plus de trafics. Tous les ans, il y a un peu plus de demandes, et tous les ans, il y a un peu plus de gens qui convergent vers Paris. Je pense que les essonnais qui prennent la ligne C ou la ligne D le constatent tous les jours dans leur transport. Il faut donc décharger ce réseau. C'est un objectif incontournable des projets de requête ferroviaire qui vous sont présentés aujourd'hui, que ce soit le métro Grand Paris, ou que ce soit le projet du STIF qui a été évoqué.

Évidemment, le Grand Paris ne pouvait pas se contenter de cela, parce qu'on avait aussi, et cela a été rappelé dans la présentation, des objectifs liés qui répondaient non seulement aux problématiques de transport qui sont effectivement dans les priorités des franciliens, mais aussi aux problématiques d'accès à l'emploi et d'accès au logement quand on est un centre d'emploi. On s'est effectivement intéressé à un certain nombre de territoires de développement qui sont ceux qui ont été rappelés, parmi lesquels, comme il a été dit, deux concernent l'Essonne qui a évidemment un très fort potentiel de développement.

Partant de là, une des remarques des intervenants consiste à dire qu'il faut prendre en

compte l'existant avec la référence à la corde ancienne qui doit être utilisée pour tisser la corde nouvelle. Je crois qu'on s'est attaché à le faire. C'est-à-dire qu'on n'a pas du tout ignoré le contenu du plan de mobilisation qui est celui qui a été voté au Conseiller régional, bien au contraire. On a essayé de tisser des liens entre les différents projets connus aujourd'hui dans le cadre de ce contrat de plan État-région. Évidemment, la question des financements simultanés de tout cela est posée. Mais vous avez bien compris que l'objectif était effectivement de dégager de nouvelles manœuvres à travers le développement économique, et en positionnant le financement de ce nouveau transport dans les comptes « de la Société Grand Paris », de façon à laisser le Conseiller régional et le STIF être le plus allant possible sur les sujets de modernisation, sur les sujets de sites propres, et sur les sujets de raccordement.

Dans ce cadre-là, il est vrai que nous avons fait un certain nombre de propositions qui concernent la moyenne et la grande couronne. Nous sommes très critiqués là-dessus. Nous avons osé passer au grand Est de la Seine-Saint-Denis, à la frontière de la Seine-et-Marne. On a osé s'éloigner de Paris. On est très critiqué comme vous le savez. On le sera peut-être ce soir, je n'en sais rien. Le but est de proposer quelque chose au service du développement du plateau du Saclay dont on souhaite qu'il devienne le grand pôle européen sinon mondial, à l'avenir, qui va tirer une innovation, et l'économie francilienne et nationale.

On a osé un certain nombre de choses. Effectivement, dans le cadre de ce traitement-là, on n'a pas trouvé de solutions qui vous satisfassent complètement pour la liaison Nord-Sud entre Évry et Orly. On s'est appuyé sur ce qui existait entre Évry et Massy. Notre propos n'est pas de dire qu'il n'y a pas nécessité à imaginer quelque chose le long de la Nationale 7. Encore une fois, nous ne sommes pas en charge de l'ensemble de la problématique des transports, et il est vrai que le métro Grand Paris ne va probablement pas résoudre l'ensemble de la problématique des transports. Nous sommes allés à Melun. Nous sommes allés à Cergy. Nous allons en des endroits où d'autres ne vont pas pour écouter tous ces avis. Ma foi, notre réseau, nous avons essayé de le démontrer, apporte un certain nombre d'améliorations, et ne résout pas tout. Il ne doit pas être opposé à la partie modernisation et complément de rabattement du plan de mobilisation. C'est le message que je souhaitais vous faire passer maintenant.

François LEBLOND: je vais donner la parole. Je donnerai la parole à Monsieur MANDON, après si vous voulez. On va donner la parole à une dame qui était ici. C'est vous madame ? Oui.

Marianne LOUIS, Conseillère régionale d'Île-de-France : oui, ça doit être moi. Justement pour réagir à ce qui vient d'être dit, et puis parce que dans le même temps, se passe la concertation sur le Grand 8, sur le métro du Grand Paris, et la concertation sur Arc Express. On a beaucoup parlé du plan de mobilisation, et nous ne souhaitons pas que soient renvoyés dos à dos le plan Arc Express et le Grand 8 parce que pour nous, Arc Express n'est qu'un volet du plan de mobilisation régionale pour les transports que nous portons, que nous

portons fortement avec les départements et sur lequel nous ne pouvons pas non plus durablement accepter que l'État soit totalement absent.

Puisque nous sommes en centre Essonne, je vais prendre quelques exemples, et ils ont déjà été partiellement évoqués. D'abord, la question du tramway sur la Nationale 7. Aujourd'hui on sait que, passé le cap d'Athis-Mons, l'ensemble du financement devra porter sur le Conseil général et le Conseil régional, sauf si fort heureusement, l'État venait à se mobiliser. Idem pour ce qui est du tramway Massy-Évry, et puis le réaménagement de la gare de Juvisy pour prendre ces trois exemples.

En tout cas, il est aujourd'hui compliqué pour nous d'entendre que les efforts majeurs d'investissement seront portés sur le Grand 8, et que pour le reste, la région et les départements n'ont qu'à se débrouiller avec leurs plans de mobilisation, dont on sait qu'ils ont déjà fait beaucoup d'efforts et de concessions, mais qu'une partie n'est pas financée, et sur lesquels l'État est toujours attendu.

Par ailleurs, sur la question du métro parisien et du Grand Paris, puisqu'il me revient de poser une question. Je n'ai pas, nous n'avons pas vu les éléments du financement. Nous avons vu les éléments du coût, mais les éléments du financement, eux, n'ont pas été présentés. Et de ce point de vue là, je suis aussi intéressée à avoir des réponses.

François LEBLOND: je voudrais dire que sur ce sujet-là, la Commission est tout à fait consciente de la nécessité de parler du financement. C'est pour cette raison que nous avons prévu une région spécifique le 5 janvier prochain sur ce sujet, une fois que le parlement aura dit, aura délibéré ou n'aura pas délibéré sur des crédits qui sont proposés aujourd'hui. Cette question du financement, nous sommes tout à fait conscients, la commission, de son importance, mais nous pensons qu'il est tout à fait, qu'il est important d'avoir tous les éléments avant de pouvoir en parler. Et c'est pour cette raison que nous en parlerons prochainement.

Avant que Monsieur Mandon parle, une autre personne. Il y a ce monsieur qui avait demandé la parole là tout de suite. J'ai un problème, je vois mal de loin. Je suis obligé de changer de lunettes et voilà, Monsieur. Allez-y.

Olivier LEONHARDT, Président de la Communauté d'agglomérations du Val d'Orge, Maire de Sainte-Geneviève-des-Bois : Je vais vous dire une chose. Je ne vais pas vous parler finalement de mon agglomération, mais juste des 4,5 millions d'habitants qui sont aujourd'hui finalement à peu près exclus du projet de la double boucle, comme d'ailleurs d'un certain point de vue du projet Arc Express.

On ne peut pas continuer à penser qu'aujourd'hui dans les conditions actuelles, où vous avez 4,5 millions de franciliens qui sont dans ce qu'on appelle la grande couronne, qui sont totalement ignorés par les deux projets. Pourquoi ? Parce que les deux projets mobilisent 95 ou 96 % des crédits dont on imagine qu'ils vont être disponibles dans l'avenir pour les infrastructures de transports en commun, alors que nous sommes ceux qui avons les

habitants qui passent en moyenne deux heures et demi à trois heures par jour dans les transports, qui payons la carte orange la plus chère, et qui nous retrouvons dans les conditions de transport les plus mauvaises de l'ensemble de l'Île-de-France.

Je ne vais pas revenir sur les interventions de Manuel VALLS et de Michel BERSON, que je partage totalement. Mais je voudrais vous dire juste une chose : c'est qu'au regard des discussions qu'on a avec les associations d'usagers, les habitants, tous ceux qui utilisent, les centaines de milliers de personnes qui utilisent le RER C ou le RER D en particulier, il faut que vous sachiez qu'on va demain... Et ce n'est pas une menace en l'air ou quoique ce soit. Ce n'est pas de cela dont je vous parle. Je vous dis le ressenti d'un élu de terrain. C'est que vous allez vers des jacqueries de voyageurs qui ne vont pas accepter très longtemps qu'on continue à se moquer d'eux comme on se moque d'eux aujourd'hui. Parce que vous comprenez, quand on annonce 23 milliards d'euros, où l'essentiel des problèmes se matérialisent autour de faire que les gens rejoignent un aéroport à l'autre, ce n'est pas exactement le quotidien de la plupart des gens avec qui on est en lien et avec qui on discute.

Ce n'est pas exactement leur principale préoccupation. Je ne dis pas qu'elle n'est pas importante. Je dis simplement que quand on n'est pas capable de traiter les deux questions, ceux qui tous les jours prennent le RER à 6 heures du matin ou à 7 heures du matin, dans les conditions dans lesquelles ils la prennent, ils ne vont pas vous laisser faire.

Je ne sais pas quelle est la nature, et je finis là-dessus, je ne sais pas quelle est la nature de cette concertation, de ce débat etc., s'il a la moindre influence honnêtement aujourd'hui au regard d'ailleurs de la manière dont on peut prendre en compte la question de la concertation sur d'autres sujets. Je ne sais pas si cela aura la moindre influence sur la suite. Par contre, ce que je sais, c'est que les usagers, dans leurs actions avec leurs élus, ils vont pouvoir... A un moment donné, ils n'auront plus d'autres solutions. Ils vont intervenir directement. Je voulais vous dire ça, parce que c'est ce que l'on me raconte quand je suis à la gare de Sainte-Geneviève-des-Bois ou que je discute avec mes collègues de Brétigny-sur-Orge ou d'Évry, ou des grandes gares du département, parce que franchement, il y a un décalage total entre ceux qui ont imaginé, je le dis, ces deux projets, pas simplement celui du Grand 8, et les problèmes que nous ressentons dans la grande couronne, qui jusqu'ici étaient plutôt en train d'ailleurs... La partie Nord de l'Essonne par exemple était plutôt en train de rentrer dans la petite couronne. Nous, l'impression qu'on a, c'est qu'on nous remet une nouvelle séparation et qu'on nous dit : on vous sort de Paris à travers ce projet.

Je voulais vous dire juste cela, parce que c'est tout simplement la position ultramajoritaire des habitants de l'Essonne qui utilisent aujourd'hui les transports en commun, et qui font encore le choix d'utiliser les transports en commun.

Applaudissements

François LEBLOND : je laisserai... Peut-être que Monsieur MANDON veut prolonger ce sujet ?

Thierry MANDON, Président Délégué Conseil Général, Représentant de l'Essonne au STIF :

Réunion générale

21 octobre 2010 - Evry

merci. Je ne sais pas s'il est utile d'en rajouter, mais je vais le faire très simplement. D'abord, je partage ce qui a été évoqué tout à l'heure. Plus encore que les transports, le sujet est la question du futur de la région Île-de-France. Et de ce point de vue, ce qui est au cœur de la réflexion qui est cette idée qu'il faut muscler le cœur dense de l'agglomération, mérite beaucoup plus que trois minutes d'intervention ce soir. Pour ma part, et avec beaucoup d'urbanistes, je suis persuadé que contrairement au raisonnement qui imagine que l'on pourra faire en cœur dense et plusieurs millions de m² de bureaux nouveaux comme c'est annoncé, et répondre au besoin de logements des franciliens, je pense que ce qui va se passer, c'est qu'on fera probablement les bureaux dans le cœur dense de l'agglomération. Pour les logements, on demandera à la grande couronne de répondre au besoin exprimé dans le STIF.

Et donc, on voit bien l'articulation. Ce n'est pas deux débats séparés, futur de l'aménagement d'Île-de-France, et réseau de transport. Et de ce point de vue là, tout a été dit ce soir sur les RER. Des chiffres très simples, mais qu'il faut vraiment avoir à l'esprit. Les dix dernières années de fonctionnement du RER B, de fonctionnement du RER C, c'est ce graphique, très bien, de fonctionnement du RER D en Île-de-France. RER C : 20 % de dégradation du taux de retard, qui est passé de 8,9 à 10,7. RER D : 50 % de dégradation du taux de retard, de 8,8, 15,2. RER B : 300 % de dégradation du taux de retard, de 5,3 à 22 %.

Face à cela, et c'est la raison pour laquelle vous avez ce soir ces concerts convergents de remarques, quelles sont les réalités ? 23 milliards annoncés pour une infrastructure nouvelle de première couronne, au passage d'une deuxième infrastructure nouvelle de première couronne, puisqu'il y a le boulevard des Maréchaux déjà qui fait quand même plus d'un milliard. Et voilà 23 milliards. Et 500 millions d'euros, soit 2,5 %, c'est la colonne de droite de ce tableau, 2,5 % du montant de la nouvelle infrastructure, décidés et votés pour le financement des RER.

On marche sur la tête. C'est comme si vous aviez pris un... Je mets les deux projets dans le même sac, Arc Express et Grand Paris. C'est comme si on avait pris un très grand architecte, qu'on lui avait dit : monsieur, vous allez nous faire un étage de plus à la maison transport de l'Île-de-France, et il faut que cet étage soit magnifique, mais qu'on veut construire cet étage sur une maison qui menace ruine. C'est ce qui est en train de se passer. Quand on dit RER, c'est parce que pour nous, c'est au cœur de l'usage essonnien de votre future infrastructure demain. On n'aura pas d'usage réel de cette infrastructure si nos RER, dont le trafic progresse de 5 %, continuent à se dégrader comme ils se dégradent.

Dernier point, c'est la dernière carte que je voudrais vous montrer pour qu'on se comprenne bien. Nous, on est prêt à jouer le jeu de l'infrastructure première couronne quelle qu'elle soit, sous réserve évidemment qu'on ait le plan de rattrapage des RER. Et pour le jouer, nous avons besoin de voir financer les infrastructures, les 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 infrastructures qui figurent sur ce dessin. Bien sûr, Massy-Évry. Cela a été évoqué. Bien sûr, Orly-Juvisy-Évry, mais aussi le travail qui est en train de se faire le long de la RN20, le travail qui est en train de

se faire des Ulysses à Orly, et le travail qui est en train de se faire du Val-d'Yerres à Orly.

Et c'est la deuxième chose. Premièrement, il n'est pas possible de ne pas rééquilibrer les financements massifs prévus sur la région parisienne au bénéfice des RER, et deuxièmement, pour ce qui est de la grande couronne, en tout cas la nôtre, si nous ne pouvons pas aller jusqu'à cette infrastructure nouvelle, cela ne sert à rien. Dans les financements globaux, qu'ils soient région et État, parce que je ne vois pas comment cela pourrait être autrement, les infrastructures de raccordement à votre projet sont essentielles.

François LEBLOND: merci. Monsieur le représentant de la SNCF, est-ce que vous avez quelque chose à dire sur ce sujet ? J'ai demandé dans nos réunions que la SNCF soit présente, parce que souvent, comme vous parlez beaucoup de tous les problèmes d'actualité, et c'est tout à fait normal, il est très bon qu'un représentant de la SNCF puisse dire quelque chose sur ce sujet, même si ce qu'il pourra vous dire ne vous satisfera peut-être pas, mais en tout cas que vous puissiez en dire un petit mot.

Bruno MAURY, Directeur des affaires territoriales Paris Sud-est : oui Monsieur le Président, merci de me donner la parole. Je crois que les éléments du constat ont été longuement développés, aussi bien par les élus qui se sont exprimés que par le Président VEREON lui-même, qui évoquait un sous-investissement ancien dans les infrastructures ferroviaires, et dont nous payons aujourd'hui malheureusement le prix dans le service qui est rendu au quotidien.

Il est vrai que pour faire face à cette situation, il y a dès aujourd'hui un certain nombre de pistes qui ont été identifiées, qui figurent dans le plan de mobilisation. Ce qui est évident aussi, c'est que lorsqu'on rapporte les investissements qui sont aujourd'hui votés et financés aux améliorations qui sont nécessaires pour retrouver un niveau de fiabilité qui soit correct de la part des clients, on est probablement encore loin du compte. C'est un sujet sur lequel on travaille avec le STIF bien entendu, qui est l'autorité organisatrice, avec Réseau Ferré de France qui est le...

François LEBLOND: qui est d'ailleurs présent dans cette salle.

Bruno MAURY : qui est le maître des infrastructures, qui est le propriétaire des infrastructures, puisqu'un certain nombre de réponses à ces dégradations du service consistent à investir dans les infrastructures. Ce n'est pas le seul sujet, il faudra aussi probablement investir dans le matériel. Aujourd'hui, la question se pose sur une partie de l'Île-de-France. Nous avons la chance d'avoir un matériel un petit peu plus récent dans le sud, mais ce sont des rames qui commencent à avoir une vingtaine d'années d'existence. Le renouvellement va se poser tôt ou tard.

Il y a effectivement de très gros besoins pour remettre à niveau les RER. Je crois que nous partageons tous cela. Le sujet, c'est comment maintenant on identifie, le travail a été fait en grande partie, mais aussi comment on finance, parce que c'est cela qui compte, comment on finance toutes ces opérations ? Comment est-ce qu'on les met en œuvre rapidement, pour

encore une fois essayer de retrouver un niveau de service qui soit à la hauteur des attentes aussi bien de nos clients que des élus de tout le secteur ?

François LEBLOND : merci. Est-ce que le représentant de Réseau Ferré de France a quelques mots à dire en plus ?

Yves JOUANIQUE, Réseau Ferré de France : Écoutez, je n'ai pas vraiment de chose à ajouter à ce qui était dit. Le constat, mon collègue de la SNCF l'a dit, nous le partageons, et nous ne pouvons pas nous satisfaire de la situation sur les RER. Ce que je peux dire, c'est qu'un certain nombre de choses sont faites, qui ne sont pas rien, qui ne sont pas tout aussi. J'entends bien. Il y a le schéma de principe du RER D avec un premier horizon en 2014 d'amélioration, notamment en investissant sur la gare de Corbeil et sur les installations électriques, qui sont des choses qui évidemment sont modestes par rapport, ou peuvent paraître modestes par rapport à ce qui a été évoqué. Le projet de tram/train a été évoqué. Je peux dire que l'investissement de Réseau Ferré de France a été augmenté de 50 % au cours de ces deux dernières années. Mais nous sommes à un niveau d'investissement sur le réseau ferré francilien qui est de 500 millions par an. On peut faire la correction de la durée que Monsieur VERON évoquait, mais je ne vais pas vous dire qu'il ne faut pas forcer la cadence sur le RER.

François LEBLOND: merci. Ce que je voudrais redire, c'est que vous voyez, quand nous avons souhaité cette réunion à Évry en sachant que c'est une... Évry n'est pas sur... Je vous donne la parole. Evry n'est pas sur le parcours qui est envisagé dans le dossier qui vous est présenté. Cette réunion est donc bien pour vous entendre sur ces sujets-là. Et c'est bien pour que dans la réunion d'aujourd'hui, dont le compte-rendu sera très fidèle, vous ayez pu faire passer vos messages sur ces sujets. Cela fait partie du débat public. Monsieur, vous vouliez dire quelque chose là ? Il y a quelqu'un qui a déjà le micro au quatrième rang. Excusez-moi. Attendez, on vous le donne après. Allez-y. Les femmes. Allez, allez-y madame. Vous savez, c'est difficile de... Parce que je ne vois pas toujours les mains. Voilà.

Maryvonne NOEL, Comité circule des usagers de la ligne C du RER : je suis très modeste. J'ai écrit mon papier parce que je n'ai pas trop l'habitude de la prise de parole.

François LEBLOND, Président de la CPDP : si vous pouvez être relativement brève.

Maryvonne NOEL: oui, tout à fait. Notre comité suit et se bat pour la remise à niveau de cette ligne de RER très lourdement affectée dans son fonctionnement quotidien par le manque d'investissement lourd depuis plusieurs décennies. Tout le monde en est d'accord. Elle soutient toutes les mesures de nature à redresser cette situation, qui empire chaque année. Mais ce qu'on constate depuis très longtemps, parce qu'on existe depuis longtemps, c'est que leur réalisation est sans cesse remise à plus tard, pour de multiples raisons. Mais en fait, tout tourne autour du manque du financement.

Il ne s'agit pourtant que de centaines de millions dont l'utilité et l'urgence sont reconnues par tous. J'en profite quand même pour dire à monsieur le représentant de la Société du

Grand Paris que dans ces mesures d'urgence sont prévues les mesures de retournement, les mesures de coupure des branches qui permettent, qui rendent difficiles l'exploitation actuelle. Toute la leçon d'exploitation qu'il nous a faite, nous la connaissons depuis très longtemps. Cela nous a été expliqué par nos partenaires institutionnels. Nous le partageons, et nous sommes prêts à toute concession qui serait utile pour améliorer cette exploitation.

Quant au projet que vous nous avez présenté, je vais intervenir sur la ligne verte d'abord, la boucle Sud-ouest du réseau de transport. Notre opinion est qu'elle dispose de très peu de gares pour relier efficacement les essonnien à leurs principaux pôles d'emplois. On a déjà connu un précédent projet de tangentielle ferrée Sud et Ouest qui envisageait la même vitesse commerciale, pourtant avec beaucoup plus de gares, et on avait déjà conclu un certain manque de rentabilités. Le principe, c'était que quand on recherchait de la vitesse commerciale, il fallait limiter les gares, et on n'avait donc pas de fréquentation sur la ligne. Comme on n'avait pas de client, ce n'était pas rentable, et donc on ne le faisait pas.

À l'instar d'Orlyval qui s'est avéré un échec commercial, cette ligne verte du Grand Paris concerne des déplacements de longue distance, sans impact sur les trajets quotidiens de la majorité des essonnien, et incitatifs à une mobilité non durable. Pourquoi relèverait-elle des mêmes sources de financement des transports publics et de la même tarification ? Quelle garantie le contribuable francilien aura-t-il qu'elle n'asséchera pas définitivement les sources de financement indispensables pour boucler les opérations déjà engagées ? Quelle garantie qu'elle n'asséchera pas non plus les ressources d'ingénierie financière qui manquent pour le schéma directeur de la ligne C, dont la gare de Brétigny, le tram/train Évry-Versailles, le tramway Juvisy-Orly, avec son corollaire gare de Juvisy.

L'Arc sud, qui est plus ou moins commun aux deux projets, soumis à ce débat, nous paraît quand même offrir une nouvelle alternative de maillage intéressante dans un secteur dense qui est aujourd'hui difficile à atteindre en transports en commun depuis l'Essonne, malgré sa proximité. S'il ne retarde pas les réalisations précédentes, il nous paraît donc intéressant de poursuivre son étude.

Par ailleurs, nous avons pris connaissance de la motion du Conseil général du 18 octobre 2010, et nous en approuvons les termes.

Applaudissements

François LEBLOND: attendez, il y a une personne qui demande depuis très longtemps. On met du temps.

Anne SANTAGOSTINI : je suis une habitante d'Évry.

François LEBLOND : mais justement, c'est très important que nous écoutions des habitants. On est très contents de vous entendre madame. Vous êtes une habitante d'Évry.

Anne SANTAGOSTINI : absolument, je vais assez souvent à Paris, c'est assez compliqué

d'aller à Paris le soir en voiture, parce qu'il n'y a pas de RER pour rentrer. C'est très lourd d'aller à Paris. Il me semble en même temps que c'est indispensable et nécessaire. Ma question, avez-vous envisagé le nombre de passagers qui iront de Charles de Gaulle à La Défense tous les jours ?

François LEBLOND : c'est une question qu'il faut poser à la Société du Grand Paris. Monsieur BENSE a probablement des réponses là-dessus.

Didier BENSE : oui. On va peut-être profiter de cette question pour essayer de lever une confusion. Le fait de relier les aéroports, c'est bien sûr intéressant quand on va prendre l'avion, et éventuellement quand on va prendre le TGV, parce qu'il y a une gare TGV à Roissy et il est possible qu'il y en ait eu prochainement à Orly. Les aéroports...

François LEBLOND : je précise sur Orly, je vous interromps une seconde. Il y aura un débat à Orly avec le débat public sur la liaison TGV Orly au mois de janvier.

Didier BENSE : mais les liaisons aéroports, ce sont aussi des liaisons vers des pôles d'emplois assez formidables et assez exceptionnels, même s'il a été précisé qu'il y avait autant d'emplois sur Évry que sur Orly. Roissy, c'est quand même aujourd'hui plus de 100 000 emplois, et c'est le premier secteur de création d'emplois d'Île-de-France. Il est important nous semble-t-il, à travers ce projet, d'améliorer l'accessibilité à ces emplois pour les franciliens.

Deuxièmement, cette liaison Charles de Gaulle-La Défense traverse un certain nombre de zones d'habitats de la Seine-Saint-Denis. On passe à Blanc-Mesnil. On passe au Bourget. On passe évidemment à Saint-Denis, et ensuite on traverse les zones denses de la boucle Nord des Hautes Seines pour se diriger vers La Défense. Oui, le trafic est donc assez soutenu. On est ici sur des trafics qui sont ceux indiqués dans le dossier, de l'ordre je crois de mémoire, de 15 à 16 000 voyageurs par heure à l'heure de pointe du matin, et donc de gens qui se rendent à leurs emplois, qui vont à l'université, ou qui vont aux études.

Je ne peux pas vous donner le trafic précis de gens qui sont uniquement intéressés à leur descente d'avion par prendre la ligne verte pour aller à La Défense à leur rendez-vous d'affaires, parce que c'est loin d'être l'essentiel du trafic même si bien sûr, cela existe, puisqu'Orly représente quand même 60 millions de voyageurs aériens par an. Et évidemment, un certain nombre d'entre eux se dirigeront vers ce métro.

Sur les gares de la ligne verte, Madame a dit qu'il y avait peu de gares. Et elle s'inquiétait effectivement de savoir si en quelque sorte, ce n'était pas une dépense inutile, je l'interprète comme ça, puisque vous avez parlé de captation d'un financement qui pourrait être mieux utilisé notamment au profit de la modernisation des RER. Je crois que l'on commence à bien comprendre le raisonnement de ce soir.

Le Grand Paris a cette proposition parce qu'effectivement, on pense que c'est un secteur qui sera extrêmement créateur de valeur à l'avenir, parce que tout ce dont on parle, tous ces

financements, toutes ces questions de création de logements, de création d'emploi, cela ne marche que si on restaure la confiance et la croissance, et si on aide les entreprises et les universités à s'installer et à fonctionner. Ce pôle Saclay est effectivement essentiel.

C'est vrai qu'il y a peu de gares, parce qu'une fois qu'on a une gare à Saclay sud et peut-être une gare dans le nord du plateau de Saclay, puisque c'est une proposition qui est faite, avec les transports en commun en sites propres qui sont d'ores et déjà prévus, et qui devraient être mis hors service complètement, en tout cas pour ce qui concerne Massy-Saint-Quentin assez prochainement, on circule assez vite, et on irrigue le plateau. On ne va pas faire des voies ferrées partout dans le plateau ou partout entre Versailles et Rueil. Il y a quelque chose de très fondamental dans le métro Grand Paris, c'est tout ce qu'on appelle l'intermodalité. Il faut bien sûr articuler chacune de ces gares finement, d'une part avec le réseau structurant qui existe, et c'est ce qui est proposé avec la ligne B, la ligne C et la ligne D vers des gares qu'on appelle des portes d'entrée de ce réseau. Et puis à l'arrivée, il faut trouver des bus. Il faut trouver des sites propres. Il faut trouver des circulations douces qui soient suffisamment lisibles pour le voyageur qui ne se rend finalement pas à la gare, mais qui se rend à son emploi, à l'hôpital, à l'université, ou chez sa famille, au cinéma et faire les courses.

C'est tous ces sujets-là qu'il faut être en capacité de traiter. Et bien entendu, le projet est d'avoir une articulation fine. Cela ne se fait pas tout seul. D'abord, une fois que l'on sort du métro Grand Paris, la Société du Grand Paris n'est plus légitime. On retombe tout à fait dans la compétence d'une part du STIF, et d'autre part éventuellement de certaines autorités organisatrices de proximité comme à Saclay. Cela pourrait être prévu. Et j'ai compris qu'ici, il y avait également un désir de s'emparer de ces sujets. Dans tous les cas, on discute avec les communautés de communes qui ont cette compétence transport au niveau local bien entendu. Ce sera le projet. C'est tout ce qui se passera à l'issue de la publication du schéma d'ensemble, une vaste phase de concertation continue pendant toutes les années 2011 et 2012.

François LEBLOND: monsieur a le micro là. Vous donnez votre nom s'il vous plaît ?

Louis SANGOUARD : j'habite Gif-sur-Yvette, commune très concernée par le plateau de Saclay. Et je ne vous parlerai pas de l'exaspération des passagers du RER B qui aujourd'hui, s'ils veulent être sûrs d'arriver à l'heure au boulot ou de prendre un train ou un avion, ont intérêt à prendre deux trains d'avance.

Je voudrais simplement... Ma question s'articule complètement sur celle qui vient d'être posée. La première question qui est apparue tout à l'heure lors de la présentation sur la raison d'être de ce débat, c'est « Faut-il faire ce réseau ? ». Et à un autre endroit, il a été dit « un réseau pour tous ». Et la question que je me pose et que je vous pose, c'est : « pour qui a été fait ce réseau dans toutes ses composantes, dans tous ces tronçons ? ».

Si on distingue trois types de déplacement, il y a les déplacements domicile-travail. J'habite à

Gif-sur-Yvette. Je travaille à Issy-les-Moulineaux. Je pars le matin, et je reviens le soir. Il y a les déplacements que j'appellerai professionnels. J'habite Gif-sur-Yvette. Je dois prendre un avion à Roissy ou aller à une réunion dans Paris. Et les déplacements privés, qu'ils soient de loisir ou pour voyager ou pour toute autre raison, se rendre dans des centres commerciaux ; etc.

Quelles études ont été menées par la Société du Grand Paris ou un autre organisme pour estimer les différents types de trafic rangés dans ces trois catégories ou peut-être d'autres ? Peut-être que celles-ci ne sont pas pertinentes, mais je crois que si. Quelles études ont été menées ? A quelles conclusions est-ce que cela a conduit ? On nous a donné des chiffres globaux, mais il serait intéressant de pouvoir les détailler entre ces différents types de trafic, de façon à avoir à qui cela bénéficie. Et si ces études existent, où peut-on en avoir connaissance, et prendre connaissance des résultats ?

François LEBLOND : merci. C'est Monsieur VERON qui répond.

Marc VÉRON : avant qu'on aborde le cœur de votre question, sur les raisons qui ont fondé le réseau de métro du Grand Paris, je rappelle qu'elles sont au moins de trois ordres. D'abord, on a l'air de penser que c'est une architecture de riches. J'entends même parfois dans un certain nombre de débats cette idée polémique qui voudrait que le réseau du Grand Paris ait été uniquement conçu pour les voyageurs affaires des compagnies aériennes. Il faut quand même être un peu sérieux. Quand on regarde les villes qui sont traversées, ce sont essentiellement des villes qui ont des poches d'emplois extrêmement importantes. Ce sont des villes qui peuvent avoir des problèmes d'enclavement extrêmement importants, et ce sont des villes qui, en tout cas, ont des besoins de connexion autrement qu'en se rabattant sur le cœur de Paris pour aller à une destination tierce.

Il y a une prise en compte des questions de vie quotidienne totalement irrécusable. Je ne vais pas faire la liste des communes, mais on n'est prêts à le faire si vous le voulez, de manière à ce qu'on puisse mesurer qu'il y a là, une réponse concrète à un certain nombre de besoins latents sur le long terme.

Deuxièmement, il y a effectivement une volonté de désenclaver un certain nombre de territoires qui sont gravement menacés aujourd'hui de ruptures sociales, dont certains d'entre eux ont déjà dans un passé récent connu des explosions d'une grande violence. Je rappelle que si on passe à Clichy, Montfermeil, Sevran, s'il y a eu des possibilités de connexion avec des zones comme Sarcelles, Villiers-le-Bel, notamment, c'est un choix politique qui ne tient pas compte uniquement des questions de taux de fréquentation, mais qui est directement imputable au fait que ces communes-là n'ont pas aujourd'hui de réelles capacités d'accès à des bassins d'emplois, celui de Roissy par exemple qui était mentionné tout à l'heure, sauf à disposer de véhicules individuels, et en général, ce genre de population est précisément dans la difficulté d'en disposer.

Enfin, troisième question qui a été majeure dans le tracé du réseau. C'est effectivement le

développement économique, car il y a au moins un point qui devrait nous réunir, c'est que le taux de croissance molle que connaît la région parisienne sur une très longue période, 1,8 %... Je rappelle qu'une ville pas très loin d'ici comme Londres est plutôt sur un trend de 3 à 4 %. Je fais abstraction de la très courte période que nous avons hélas connue depuis deux ans. Sur une longue période, c'est 1,8.

Ce 1,8 a deux effets : premièrement, on crée insuffisamment d'emplois ; et deuxièmement, ce 1,8 ne permet pas de financer les énormes besoins d'équipements collectifs dont les transports sont l'illustration. Ces trois questions-là ont été à la racine des choix de tracé qui ont pu être faits. Ceci étant posé, bien entendu, nous avons parfaitement conscience, et nous l'avons dit d'entrée de jeu, que pour autant ce réseau ne résout pas tous les problèmes de transport de la région parisienne. Et un certain nombre d'exemples précis ont été donnés.

Maintenant sur les chiffrages de trafic, je rappelle qu'il y a trois modèles, qui présentent d'ailleurs des inconvénients méthodologiques importants dès lors qu'on s'éloigne du cœur de l'agglomération, et que l'on commence à évaluer des trafics loin de Paris, sur des tronçons loin de Paris. Il y a un modèle qui tourne au STIF. Il y a un modèle qui tourne à la Direction régionale de l'équipement d'Île-de-France, et il y a un modèle qui tourne à la RATP. Ces modèles ont été mis en concours et les chiffres... Si vous avez la possibilité, si vous avez la curiosité de vous référer au dossier qui a été constitué par la Société du Grand Paris, qui est sur Internet, ces chiffres sont précisés par segment. Nous sommes évidemment tout à fait prêts à en débattre dans le détail, mais ces chiffres sont à votre disposition.

François LEBLOND: merci. Monsieur.

Claude JEANLIN, ex-Maire d'Évry : je vous remercie. Je pense que cette réunion présente beaucoup d'intérêts, et je vous en remercie. Vous avez en début de séance évoqué la mise en phase de Commissions. J'ose espérer que ce sera un véritable partenariat. Je me présente. Je représente une association d'usagers des transports, mais j'ai été maire d'Évry, Conseiller général de l'Essonne, Conseiller régional d'Île-de-France. Si je refais état de ces mandats, c'est parce que j'ai vécu au cours de ces mandats les évolutions en matière de transports en commun dans la région Île-de-France, et notamment les RER, les différentes étapes. J'ai vécu la liaison par exemple gare d'Orsay-Paris et Invalides. Ce que je souhaite c'est un véritable partenariat dans les commissions que vous avez évoquées, les collectivités territoriales bien entendu, en tout premier lieu, et puis les associations.

Je voulais aussi faire état dans mon intervention, de l'origine et l'essence du RER. Je ne vais pas vous parler de la première desserte concernant Évry en 1899, le 15 mai. Je vais parler par contre des différentes phases qui m'ont parues importantes, et qu'il convient d'évoquer.

Première phase, Paris attractif par ses activités et ses emplois. Deuxième phase, éclatement des départements de Seine et Oise, ce qui a donné lieu à la création d'un certain nombre de Préfectures et par voie de conséquence, à la création des services déconcentrés je dis bien de l'État, ce qui veut dire aussi les emplois. Troisième phase, décision du Préfet de région,

Monsieur DELOUVRIER, de la création de cinq sites en région Île-de-France pour les villes nouvelles. Ceci nécessitait bien sûr aussi des moyens d'autotransport, et l'évolution en partie suivie concernant les RER.

Enfin une phase de constat : la nécessité de transversalité. Je crois que vous en avez fait état. Il est effectivement important, compte tenu de la délocalisation de certaines activités, du développement de l'habitat dans la grande couronne, d'améliorer la transversalité. Et le projet des tangentiels que j'ai vécu déjà il y a après d'une trentaine d'années, tangentielle Nord, tangentielle Ouest, tangentielle Sud. La tangentielle Sud s'est maintenant transformée en liaison tram/train Massy-Évry. Je voulais aussi signaler l'importance de Massy sur l'intérêt national que présente aussi cette gare. Plus de 50 TGV y passent par jour. C'est quelque chose aussi d'important et d'attractif.

Enfin, les délais concernant les moyens financiers. Je crois qu'en priorité, il convient d'améliorer l'existant. Et je crois que tous les intervenants qui ont fait état à des RER ont mis l'accent effectivement sur cette priorité.

Dernier point, je voulais aussi faire état de l'accessibilité. Je crois qu'on n'a pas assez mis au point, et amélioré les priorités. Je dispose là d'une carte des gares où l'accessibilité a été très bien traitée. Il en existe encore. Je prendrai l'exemple de Corbeil qui est proche d'ici. 8 000 voyageurs par jour. 4 quais inaccessibles pour les personnes handicapées et les personnes âgées. Je crois que là aussi, il y a des efforts à faire sur ce plan-là.

J'ai donc évoqué les aspects qualitatifs, accessibilité, confort. Amélioration du vieillissement des voies ferrées, c'est RFF. Ponctualité et fréquence, cela a été évoqué, et sécurité. Plan quantitatif, continuité des lignes existantes, et l'intérêt du maillage. Cela a été évoqué. Et l'évolution des projets des transversales. Je viens d'en faire état pour Massy-Évry, et il y en a d'autres qu'on peut réaliser. Il y en a une qui est en cours notamment sur Sénart-Corbeil.

Voilà l'intervention que je souhaitais faire, mais je souligne l'importance de la mise en place d'un partenariat avec les collectivités territoriales concernées, et bien sûr les associations représentant les usagers. Je vous remercie.

François LEBLOND : merci beaucoup pour cette intervention très intéressante. Votre voisin puisqu'il vous a donné... Votre voisin, vous donnez votre qualité également.

Jacques PICARD, Conseiller régional d'Île-de-France, Secrétaire commission transport : je suis de Corbeil Essonne. J'ai un Pass Navigo dans ma poche que j'utilise absolument tous les jours par le RER D, et je suis secrétaire de la commission transport. Et j'aimerais ici assumer un nous, au nom de l'exécutif de la région Île-de-France, puisque personne ne semble l'avoir fait pour le moment.

D'abord pour dire que ce débat que la loi du Grand Paris a voulu coupler avec le débat sur Arc Express, même s'il y a une partie des débats qui sont conjoints, et d'autres séparées, est une bizarrerie de l'histoire de nos institutions, puisqu'il y a un document commun à

l'ensemble des élus d'Île-de-France qui s'appelle le schéma directeur régional d'Île-de-France, que l'État a finalement tout récemment accepté de transmettre. Mais en gros, et il en a la légitimité, l'État a décidé de reprendre la main sur la région capitale et son aménagement face à un schéma directeur régional concerté, discuté pendant des mois et des années, quatre ans avec l'ensemble des collectivités et des acteurs de l'Île-de-France. C'est dans ce contexte aujourd'hui que nous parlons de ce volet transport issu de ces deux volontés.

Oui. On peut aujourd'hui constater l'absence d'investissement depuis 20 ans. Je me permettrai simplement de rappeler qu'il y a quelques années, certains de mes amis avaient beaucoup de mal à imposer le 2/3-1/3 au sein de l'institution régionale, c'est-à-dire 2/3 d'investissement pour les transports en commun, et 1/3 pour la route. Nous sommes largement au-delà aujourd'hui, mais j'assume que c'est dans la situation d'aujourd'hui que nous travaillons avec des impératifs sur l'ensemble de la région, pas simplement sur l'Essonne. Mais il y a aussi d'autres goulets d'étranglement dans les Yvelines par exemple, sur l'axe Paris-Mantes, où d'autres usagers aussi sont dans des situations catastrophiques. Je me dois de le dire ici. Je ne suis pas un Conseiller général défendant l'intérêt d'un canton. J'essaie de penser transports dans mon secteur bien entendu, mais il y a aujourd'hui partout des urgences, et nous sommes partout à devoir trouver des budgets. Je pense que cela devait être rappelé ici.

Permettez-moi simplement de dire que, oui, Arc Express est bien, face au projet de la Société du Grand Paris, un projet cohérent de rocade en petite couronne différent du projet du Grand Paris qui est issu de la réflexion de ce schéma directeur régional Île-de-France, et qu'il permettra parce qu'il est beaucoup plus maillé au réseau existant, de mémoire 13 gares de correspondance dans l'axe nord, 12 sur l'axe sud, qu'un certain nombre d'usagers qui aujourd'hui passent par Paris, d'aller directement depuis des gares de correspondance vers l'Ouest et vers l'Est en proche banlieue, et que ce schéma a tout à fait une cohérence importante. Je rappelle que cet Arc Express est un des éléments d'un plan de mobilisation pour les transports qui comporte, et il est financé avec les départements, avec les collectivités, sauf les Yvelines je crois, à hauteur de 19 milliards d'euros sur 10 ans. Il faut le rappeler.

De ce point de vue là, nous avons bien aujourd'hui un plan de mobilisation sur les transports qui est assumé par la collectivité qui a en charge au quotidien avec le STIF, dont Jean-Paul HUCHON assure la présidence, du pilotage quotidien des transports dans des conditions que tout le monde connaît. Je ne reviendrai pas en plus là-dessus. Et je crois que ce projet Arc Express a parfaitement une cohérence de ce point de vue là.

Permettez-moi de terminer simplement en disant qu'il y a quelques éléments qui sont importants pour le secteur ici. Oui, nous allons sur deux ou trois ans, sur un plan à hauteur de 480 millions d'euros. C'est insuffisant. On pourra aller plus loin vers des schémas effectivement de rénovation et de réhabilitation des deux RER D et C. De ce point de vue là,

la dernière Commission transport à la région a explicitement souhaité faire monter en puissance les élus locaux le long de ces villes RER face à certaines conceptions du STIF sur les futures dessertes pour qu'effectivement, ce qui a été dit le long du C en particulier sur les futures dessertes, ou le long du D aussi sur la rapidité des transports, puisse être pris en compte. Et je souhaite que les élus montent largement en puissance de ce point de vue là.

Je termine simplement en disant que d'autres projets sont à l'œuvre aujourd'hui. Oui, les grands banlieusards sont aujourd'hui les mal aimés des transports en commun. Ils ne sont pas complètement pris en compte dans l'ensemble de ce schéma, mais pour moi insuffisamment en tout cas. Ce qui est sûr, c'est que nous avons dans ce mandat le projet d'avoir un Pass Navigo à tarif unique qui sera effectivement un élément de rééquilibrage de l'ensemble des usagers de l'Île-de-France, et qui permettra une baisse du tarif pour les usagers de grande banlieue.

Il faut rappeler aussi que la région est absolument favorable à ce que des autorités organisatrices de proximité soient mises en place, ce qui permettra de piloter beaucoup plus rapidement et beaucoup plus finement les transports entre les collectivités locales, les intercommunalités, et d'autres.

Une dernière chose si vous permettez. Je sais que mes collègues BEAUDET et VALLS sont très attachés au projet aujourd'hui de prolongation du tramway Juvisy sur Évry et sur la Nationale 7. D'autres réflexions sont à l'œuvre aujourd'hui au sein de la région, en particulier parce que c'est quand même un territoire sur lequel il y a deux lignes de RER : celle de la Vallée ; et celle du Haut. Il faut voir d'une certaine manière comment on peut imaginer la liaison entre le secteur d'Évry et la plate-forme aéroportuaire porteuse d'emplois de manière rapide par correspondance à Juvisy, mais aussi d'autres enjeux du territoire aujourd'hui mériteraient qu'en Essonne, les élus imaginent peut-être des infrastructures de l'avenir. Je pense en particulier à tout ce qu'il y a le long de la francilienne, avec le développement et c'est important, la fin de la base aérienne de Boitigny, une urbanisation peut-être limitée dans le secteur, d'autres choses, et le fait que quand même, dans ce plan de mobilisation de transport, deux ou trois lignes de TZ, donc de bus à haut niveau de service, vont relier par exemple Corbeil Essonne, Évry et Grigny, donc des quartiers aussi extrêmement populaires dans notre département. Il fallait le rappeler.

François LEBLOND : il faut terminer, merci beaucoup. Là, je ne crois pas qu'il y ait besoin de réponse sur ce sujet-là. Ce sont des observations qui ont été faites. Non monsieur, une réponse ?

Marc VERON : il y a quand même des éléments factuels. Sur le schéma directeur de la région Île-de-France, je rappelle qu'à la suite de l'intervention du Président de la République que je mentionnais tout à l'heure le 29 avril de l'année 2009, il y a eu une discussion, à la demande de l'ensemble d'ailleurs des autorités compétentes, entre la région, le Président de région, le Préfet qui est l'autorité de l'État en région, et le secrétariat d'État au développement dans la région capitale, dans le but de parvenir à un accord politique qui permette en effet la

transmission du SDRIF au Conseil d'État, du schéma directeur de la région Île-de-France au Conseil d'État, tout en incorporant un certain nombre d'éléments majeurs du projet du Grand Paris, tel qu'il avait été en tout cas énoncé le 29 avril.

Ces discussions qui ont duré pendant trois mois ont permis de conclure le 13 juillet, je suis un des corédacteurs de l'accord en question, c'est pour cela que je peux en parler de façon certaine, ont permis de conclure entre l'État et la région un document d'accord qui devait être soumis, et qui aurait probablement été voté s'il avait été soumis à la première réunion pertinente du Conseil régional, c'est-à-dire en septembre suivant.

Cet accord n'a pas été soumis au Conseil régional. Il est donc resté effectivement sans application. Je vous le dis de façon tout à fait certaine et tout à fait factuelle. La discussion était productive. Un accord a été trouvé le 13 juillet entre l'ensemble des parties en cause. Cet accord n'a pas ensuite été soumis à délibération, donc n'a pas été voté, donc n'a pas pris force. C'est un élément purement factuel.

Quant aux autorités d'organisation de transport de second rang, vous ne pouvez que nous trouver favorables à un tel mode d'organisation. Je rappelle que l'autorité dite STIF a été créée par une ordonnance du 7 janvier 1959, et que depuis le 7 janvier 1959, jamais aucune autorité de second rang n'a été créée. On s'en est mal trouvé, parce que je pense qu'un certain nombre de problèmes locaux auraient pu plus aisément trouver une solution, et en particulier très certainement à Saclay. Je rappelle que par exemple s'agissant de Saclay, j'ai été en charge d'un certain nombre de recherches il y a exactement 25 ans à Saclay. Lorsque je suis revenu il y a deux ans et demi *in situ*, j'ai constaté qu'il n'y avait eu aucun changement du point de vue de l'armature des transports, et que pour accéder au plateau, il fallait toujours disposer d'une voiture, ce qui crée évidemment un certain nombre d'engorgements à certaines heures de la journée.

Enfin, dernier point, il y a bien entendu de l'intelligence partout. Nous étions hier soir à Créteil. Il est connu que dans le Val-de-Marne, il y a une association dite Orbival qui depuis quatre ans, a travaillé sur ces problèmes de transport. Elle a fait un certain nombre de propositions que nous n'avons, au travers des discussions que nous avons pu avoir avec elle, aucune difficulté à reprendre à notre compte. Je pense qu'il y a une grande similitude entre les propositions d'Orbival et celles du Grand Paris. Voilà un apport intéressant de ce côté-là. Je rappelle immodestement peut-être que le fait qu'aujourd'hui il y ait un projet qui permet de lier le cœur de la capitale aux grands aéroports, ce qui est partout le cas dans le monde sauf précisément à Paris, c'est quand même une proposition du schéma que nous proposons. Le fait qu'un certain nombre de grandes villes qui sont hélas en situation d'enclavement profond et de désespérance par les taux de chômage, et donc de violences sociales potentielles, sont aujourd'hui dans le schéma que nous vous proposons. Par conséquent là encore, c'est un apport intéressant.

Enfin quant au plateau de Saclay qui n'est pas simplement le plateau Saclay, qui est la liaison entre Rueil, Versailles, mais aussi Saint-Quentin-en-Yvelines qui est demandeur d'une

station, parce qu'il y a là un gisement important de développement économique, et en tout cas des implantations fortes. On peut penser par exemple au technocentre de Renault. On peut penser à la zone voisine de Buc, avec un nombre considérable d'implantations industrielles, et très demandeur. Et au-delà de Saclay, bien entendu tout ce qui va jusqu'à Orly. Je rappelle que la nécessité d'avoir une gare à Orly est vitale car malheureusement, là encore, j'ai pu constater de moi-même par mon expérience que depuis 1995, date à laquelle un certain nombre de grands hangars industriels ont été abandonnés dans la périphérie d'Orly, hélas aujourd'hui encore, c'est une zone de friches. Et sans une infrastructure de transport, il est parfaitement certain que l'investissement ne viendra jamais déloger ces friches de là où elles se trouvent.

François LEBLOND : je crois qu'on a des questions là-haut, tout en haut. Deux questions là-haut. Vous voulez vous présenter...

Philippe CAMO, Conseiller régional et Secrétaire départemental du PCF : je suis conseiller régional et secrétaire départemental du PCF. Simplement, pardon de rajouter une couche, mais sur effectivement le réseau dégradé et saturé des lignes B, C et D du RER, il faut des mesures d'urgence que doit dégager l'État et le STIF pour répondre au besoin des essonniens qui vivent effectivement des vraies galères sur ces trois lignes aujourd'hui.

En même temps, permettez-moi de dire aussi qu'il y a les usagers qui en souffrent, mais aussi des agents SNCF et RATP qui sont soumis à des contraintes en matière de baisse constante de moyens matériels et financiers pour accomplir les missions de service public.

Deuxième chose, on voit que la question du transport public et son financement est donc une question cruciale. Et je pense qu'il faut l'appréhender en dépassant toute prétention localiste. Enfin pour faire suite à cela, je pense que le Grand Paris qui a été voulu par le Président de la République, nous pensons qu'il relève d'une politique ségrégative. Avec ce projet qui relie par le métro automatique 9 pôles d'excellence réputés, définis par le gouvernement et lui seul, à fort potentiel urbain et industriel, économique, pôles délégués à un épique qui ne dispose d'aucune légitimité démocratique, ce qui pose une vraie question d'ailleurs... En outre, la loi donne à la Société du Grand Paris des pouvoirs à mon avis exorbitants en matière d'urbanisme, privilège d'expropriation, droit d'aménagement, mise en conformité obligatoire des PLU etc., et donc du coup, remise en cause du SDRIF.

Cette logique, je pense qu'il faut s'élever dans sa dimension territoriale et démocratique, sociale et économique. C'est pourquoi c'est vrai qu'en cohérence avec le SDRIF, nous pensons qu'il faut travailler avec les populations également, avec les élus et les citoyens, à un meilleur projet pour les franciliens en organisant, et c'est là où je rejoins ce qui a été dit tout à l'heure, l'articulation de Grand 8 avec le projet Arc Express, dont l'objectif est de désenclaver les territoires qui sont peu desservis aujourd'hui, et dont il a été évoqué, sans oublier bien sûr le territoire essonnien.

Je pense qu'en même temps, la réponse au besoin de ces usagers de transports en commun

n'en passe évidemment pas par le tracé du Grand 8 sur le plateau de Saclay. C'est là aussi un projet qui ne favorise en rien les besoins exprimés, mais qui favorise plutôt l'étalement urbain, alors que son utilité n'est absolument pas avérée à cette... il s'inscrit dans le cadre de l'OIN, vous le savez. C'est une conception d'un développement bien orienté, piloté par l'État et des grands groupes industriels, qui à notre avis encouragera plus la concurrence que la solidarité, notamment au niveau des chercheurs, et non pas la coopération et le partage des coûts et des connaissances. Et bien sûr, une telle concentration d'activités se fera aussi au détriment des autres territoires.

Pour autant, je pense qu'en matière de transports en commun du plateau de Saclay, qui est délaissé, nous jugeons nécessaire de travailler au développement de liaison en sites propres pouvant relier la gare de Massy, ce projet de type tramway ou tram/bus inspiré du projet initié par le STIF d'ailleurs, concernant la liaison Sénart-Corbeil-Évry. Et dans le même esprit, nous sommes favorables au prolongement du tramway Villejuif-Juvisy jusqu'à Évry, voire Orly, comme la réalisation du tram/train Saint-Quentin/Évry.

Cette diversité permet d'approcher à notre avis, d'encourager un maillage approprié du territoire essonnien.

François LEBLOND : je vais vous demander de conclure.

Philippe CAMO, Conseiller régional et Secrétaire départemental du PCF : oui, il faut conclure. Mais d'autres ont pris plus de temps que moi, excusez-moi. Il porte aussi sur la question du financement des réseaux et leur maîtrise publique. Le gouvernement envisage à peu près trois types de recettes, dont 4 milliards d'euros sur un projet estimé à 22-23 milliards. Et de ce point de vue, nous pensons qu'il faut que 18 milliards d'euros soient consacrés pour partie au financement d'Arc Express et à l'amélioration des réseaux existants. En tout cas, je vais terminer pour dire que l'État doit aussi reverser à la région les 1,7 milliard d'euros qu'il doit depuis 10 ans au titre du FARIF, et que soit porté à 2,6 % le versement transport payé par les entreprises, soit 800 millions d'euros, ce qui financerait la tarification unique promise par la région Île-de-France de Pass Navigo à 56 euros toute zone.

Je termine, parce qu'il faut effectivement conclure. Mais c'est plutôt une contribution que nous déposerons ensuite bien sûr auprès de la CNDP.

François LEBLOND : mais vous ferez une contribution Monsieur. Chacun peut faire les contributions qu'il veut. Cela enrichit le débat de toute façon. Je crois que la dame qui est en face de moi au fond, non ? Monsieur, pardon excusez-moi.

Moïse KOUADIO, Président association Collectif de parents 91, habitant d'Évry : je m'appelle Moïse Kouadio, je suis habitant d'Évry, usager des transports et accessoirement, Président d'une association qui s'appelle Le Collectif des parents 91. Mon intervention porte à ce titre de ce que j'ai énuméré. Je pense que notre présence ici est peut-être souhaitée, mais pas très nécessaire vu le plan de la présentation que nous avons vu. On n'est pas suffisamment concernés, enfin en tant qu'essonnien. Vous avez évoqué dans votre plan que

86 % des essonniens prennent leurs voitures personnelles, et seulement 11 % prennent des transports en commun.

C'est peut-être encourageant pour que nous puissions continuer à prendre notre voiture puisque pour aller à Paris, vous savez bien que c'est très compliqué et très difficiles avec les bouchons. On aime bien le périphérique, je vous l'assure, mais ce n'est pas plaisant d'y rester pendant une heure en embouteillage.

Le problème réel pour un parent, je vais prendre l'exemple plus concret, c'est de pouvoir déposer son enfant à la crèche à 8 heures. Il est souhaitable qu'on le récupère à 19 heures. Mais s'il y a problème de transport, c'est-à-dire un train qui n'arrive jamais à l'heure ou qui ne part pas comme il faut, on arrive après 19 heures. La crèche ne garde pas l'enfant, et on va malheureusement au commissariat pour récupérer le petit. Ce n'est pas plaisant.

Deuxième chose assez concrète, c'est que nous faisons par exemple de l'aide au devoir. Cela n'a rien à voir avec ce sujet si vous voulez, mais comprenez qu'un parent qui rentre très tard parce qu'il a eu deux heures de trajet dans les transports difficiles, et qui n'a pas la possibilité d'accompagner son enfant à faire son devoir le soir, le parent lui-même étant fatigué, on aura bien sûr des difficultés de cohésion familiale ou de réussite éducative. Ces questions nous concernent, ces débats, ces questions particulièrement. Peut-être pas le transport, mais on pense que le transport aménagé et touchant ces populations qui sont aussi... Parce que nous nous appelons aussi des parisiens, je pense jusqu'à la preuve du contraire, mais on n'y est pas sur le plan. Ces questions nous concernent et je voudrais bien que vous – c'est juste une suggestion, une voix de parent qui vous parle - que vous y mettiez un peu plus d'attention pour la finalisation de votre programme.

Applaudissements

François LEBLOND : merci. Autre observation ?

Sylvain TANGUY, Maire du Plessis-Pâté, Vice-président de l'Agglomération du Val d'Orge : je suis Sylvain Tanguy, je suis Maire d'une commune qui s'appelle le Plessis-Pâté, qui est à une dizaine de kilomètres d'ici, tout près de la francilienne. Ce soir, je voudrais quand même, je ne pense pas trop vous tromper en disant que je m'exprime pour les 4 000 habitants de ma commune. Je suis par ailleurs Vice-président de l'Agglomération du Val d'Orge. En 2006... Oui, je vais être très clair. En 2006, quand le chef de l'État a lancé l'idée du Grand Paris et a envoyé dix équipes internationales, je rappelle que c'était 600 personnes qui ont travaillé pendant plus de 9 mois dans de larges réunions, le travail qui a abouti nous a dit quoi ? Il nous a dit : il faut désenclaver l'Île-de-France. Il faut rapprocher les hommes de leurs emplois. Il faut connecter les territoires et arrêter avec les ségrégations. Cela fait à peu près 80 ans en Île-de-France qu'on essaye de le faire, et ce n'est pas une chose aisée.

Aujourd'hui, j'ai entendu ce soir qu'on évacuait la problématique urbaine et qu'on passait directement à la question du transport. Or, il me semble que les deux sont intrinsèquement liés. Concernant les transports, ce qu'on vous demande aujourd'hui en Essonne, et je crois

que l'avis est quand même largement partagé, c'est que nos habitants puissent accéder à leurs emplois d'une manière normale, et pas d'une manière dégradée. J'ai entendu, il y a de nombreux mois déjà, le directeur de la ligne D, qui était de passage à l'union des Maires de l'Essonne, s'exprimer devant d'ailleurs une caméra de télévision, et nous dire : écoutez, arrêter de concevoir du logement, on ne sait plus où mettre les gens dans les RER. Et moi aujourd'hui, j'ai des documents d'urbanisme qui me disent : construisez du logement.

Comment voulez-vous que j'accepte de faire cela alors même que les habitants qui habitent actuellement ma commune ne sont pas en mesure de prendre correctement les transports en commun ? Ce n'est pas un service à leur rendre de faire cela. Je voudrais quand même des garanties qu'au lieu de toujours faire les fuites en avant sur la création de vos réseaux, on puisse déjà assurer le bon fonctionnement de ce qui existe. Et je suis d'accord sur le fait qu'il y a des territoires à connecter. C'est indéniable. On vous avait parlé de Clichy, Montfermeil, Sevran, les territoires extrêmement mal dotés sur tous les points de vue. Je suis heureux d'entendre qu'on se préoccupe de ces territoires aujourd'hui. Il a fallu quand même de fortes fièvres pour cela. Et c'est bien dommage d'en arriver là.

J'espère que ce n'est pas l'alibi pour nous impacter autre chose, et d'ailleurs peut-être que vous allez me faire mentir ce soir en me disant : le premier coup de pelleuse de votre projet, si tenté qu'il existe un jour, commencera à Clichy-Montfermeil, et pas à La Défense.

Je voudrais juste vous rappeler qu'aujourd'hui, il y a deux projets : j'ai une préférence un petit peu pour Arc Express. Pourquoi ? Parce que c'est quelque chose qui a été étudié de manière un petit peu plus collégiale. Mais on est dans un débat public, et vous nous répondez. C'est aussi la question de la subsidiarité. Je suis navré, mais dans la constitution était inscrit ce principe de subsidiarité. Et je crois que faire confiance aux territoires, aux élus locaux et aux collectivités territoriales, c'est aussi appliquer ce principe qui est maintenant un principe constitutionnel. Et on nous a renvoyé tout à l'heure l'idée de dire : écoutez, c'est un problème mineur. Cela peut être réglé politiquement, et on envoie la balle dans le camp des élus. Je dis : non, ce n'est pas que cela, et loin de là. C'est aussi un problème financier. D'un côté, quand on a par un amendement un petit peu déshabillé les actifs du STIF en le privant d'une partie de ses autonomies financières pour financer ce qu'il a besoin de faire aujourd'hui, et que l'on nous met à mal des projets locaux pour en financer d'autres, je dis : non. Merci.

François LEBLOND : merci beaucoup. Autre question ? Vous voulez répondre.

Marc VERON : à partir du moment où j'entends déjà à plusieurs reprises qu'au fond, le projet du Grand Paris déshabillerait financièrement les projets autres, je ne peux pas laisser passer cela pour une très simple raison. C'est que la loi du 3 juin, qui n'a pas l'air de vous plaire beaucoup, prévoit précisément qu'en aucune manière, le projet du Grand Paris puisse ponctionner les ressources destinées à financer les autres questions de transport dans la région parisienne. C'est le principe d'étanchéité si vous préférez. C'est énoncé. Il n'y a de ce point de vue aucune ambiguïté. Les financements qui seront dédiés au réseau de transport

du Grand Paris ne priveront en aucune manière quelques autres projets que ce soit. Je le dis. C'est dans la loi. On peut évidemment considérer que la loi ne s'applique pas. Mais enfin en la matière, je pense qu'il y a suffisamment d'yeux scrupuleux pour que ce soit appliqué par la suite.

Deuxième point, s'agissant toujours de cette loi, je rappelle la possibilité totalement ouverte dans la loi, de par la loi, c'est une innovation extrêmement importante, que là où se trouvent des gares, les vraies, là où se trouvent les gares, les collectivités, d'abord celles qui accueillent la gare, mais toutes les collectivités autour qui le souhaiteraient, dans un principe évidemment de continuité territoriales, peuvent entamer avec l'État une négociation qui doit durer dans un laps de temps maximum de 18 mois après que le Conseil d'État aura fixé définitivement le tracé et les gares du réseau de métro du Grand Paris, pour stipuler en matière d'aménagement, d'urbanisme, de logement, de maillage de transport, de mixité urbaine etc.

C'est un fantastique champ qui s'ouvre à la négociation. Et en même temps, on voit bien que cette disposition prévoit expressément l'accord des collectivités locales pour que soit mise en œuvre cette programmation dont le délai sera fixé entre les partenaires. C'est un élément absolument décisif.

Par rapport à la question du logement qui a été abordée à plusieurs reprises, la liaison entre le transport et le logement est absolument évidente. Cette question du logement devra être nécessairement un des objets essentiels de la négociation des contrats de développement territorial. Par là, je pense que les acteurs ont la possibilité d'avoir un équilibre entre cette question du logement et évidemment la nécessité de créer des activités, donc du développement économique, et qu'il y ait la possibilité par là d'avoir une certaine harmonie entre les deux volets.

Dernier point. Tout à l'heure - je dois le dire que c'est une intervention qui date déjà de depuis un petit moment - il a été fait allusion au contrat de projet État-région. J'affirme sans pouvoir être démenti que l'État contribue à hauteur de 30 % de ces contrats de projet État-région en matière de transport, comme dans d'autres matières. Cela peut même aller jusqu'à 50 % s'agissant d'un certain nombre de programmes, par exemple le contrat Espoir-banlieues.

François LEBLOND : merci. Question au fond à gauche et puis...

François DUROVRAY, Conseiller régional, et administrateur du STIF : il est vrai qu'il y a eu beaucoup d'interventions ce soir, et je pense qu'à cette heure, on peut déjà remarquer qu'il y a une situation un peu paradoxale. Il y a la société du Grand Paris qui amène sur la corbeille un nouveau projet de transport : 140-150-160 kilomètres de lignes nouvelles ; 25 milliards d'euros d'investissement. Je ne crois pas qu'il y ait eu depuis des décennies un tel projet porté à l'échelle de la région capitale. Et pour autant les élus qui se sont exprimés à nombreuses reprises ici ne sont pas forcément satisfaits. Olivier LEONHARDT a même parlé

de jacquerie tout à l'heure.

C'est vrai que cette situation est paradoxale. Il faut peut-être revenir à un certain nombre de chiffres, parce que les chiffres sont têtus. Premier chiffre : sur Paris, il y a 3 % seulement des habitants et des emplois qui ne sont pas desservis par un réseau en transports commun lourd, c'est-à-dire à moins de 400 mètres. En petite couronne, c'est 30 %. En grande couronne, c'est 75 %. Or, la grande couronne, qui représente aujourd'hui 40 % des habitants, pèse pour 65 % des kilomètres parcourus en voiture. Lorsqu'on regarde la question d'un point de vue tant macro que d'un point de vue micro, les besoins se situent en grande couronne. Et est-ce que les projets qui nous sont présentés aujourd'hui répondent à ces besoins de la grande couronne ? A priori, non.

C'est en tout cas ce que j'ai entendu, et je ne suis pas loin de partager. Je serai un peu plus positif que certains intervenants, parce que j'estime que les projets tels qu'ils sont présentés, qu'il s'agisse d'Arc Express ou de la double boucle, peuvent répondre pour partie à des préoccupations de la grande couronne, parce que cela peut nous éviter pour des déplacements entre Évry et Versailles par exemple, d'être obligés par Paris.

Ceci étant dit, cela reste marginal. Le projet de la double boucle est d'ailleurs sans doute plus intéressant que celui d'Arc Express, parce qu'il y a une double boucle, et donc une continuité territoriale, alors qu'Arc Express présente plus des terminus et des bouts de réseau qu'un réseau cohérent et complet à l'échelle de la région Île-de-France. Ceci étant dit, ces projets, qu'il s'agisse d'Arc Express ou de la double boucle, répondent à des problèmes accessoires par rapport à des problèmes essentiels pour la grande couronne qui sont les problèmes qui ont été évoqués à nombreuses reprises, les problèmes de RER.

Et sur ces problèmes de RER, il est vrai que nous sommes en attente aujourd'hui, parce qu'il n'y a aucun projet digne de ce nom. Les schémas de principe ne répondront en rien aux besoins, et je suis désolé de contredire Monsieur VERON lorsqu'il indiquait tout à l'heure que le problème des RER est aujourd'hui l'interconnexion. Le fait qu'il y ait des grandes lignes, c'est certes un problème. Mais le problème des RER aujourd'hui, c'est avant tout un problème de capacité. C'est que nous avons une croissance très importante du trafic, et que nous n'avons ni infrastructure ni matériel pour faire face à ces problèmes de capacité.

Et donc le simple message que j'ai envie d'adresser ce soir, c'est quoi ? C'est de dire que vous ne trouvez pas qu'il est totalement inenvisageable de parler de double boucle ou d'Arc Express sans préalablement apporter des réponses au réseau de RER existant, et sans doute, d'ailleurs aux autres problèmes d'infrastructure qui ont été évoqués notamment par Thierry Mandon. Sans doute qu'il faut rajouter quelques milliards. Il faut rajouter 7, 12 ou 15 milliards. Les nécessités en termes d'investissement de transports publics sur la région Île-de-France ne se chiffrent sans doute pas à 23 milliards, mais à 40 milliards d'euros. Est-ce que ces 40 milliards d'euros sont inenvisageables à l'échelle de la région Île-de-France ?

Là encore, je pense que certains de nos collègues sont pessimistes. 40 milliards sur 20 ans

pour une région qui a un PIB annuel de 500 milliards, cela ne me semble pas inenvisageable. Il faut simplement en avoir la volonté politique, et qu'un certain nombre de pistes soient envisagées pour ces financements. Et à cet égard, je terminerai juste là-dessus. Je voudrais faire part d'inquiétudes par rapport à ces projets de financement. J'ai entendu un collègue dire tout à l'heure qu'il faut que le versement transport augmente. Oui, nous sommes favorables à ce que le versement transport augmente. Mais ce versement transport ne peut augmenter qu'au regard du service offert.

Et lorsque je vois le projet de taxer les entreprises de la grande couronne dans les mêmes proportions que celles de Paris et la petite couronne, cela ne me semble pas raisonnable tout simplement parce qu'aujourd'hui, en grande couronne, nous avons un déficit d'emplois. Et si on ne veut pas agir uniquement de manière curative et courir systématiquement après les trains en créant de nouvelles infrastructures pour répondre au besoin de transhumance des habitants entre des zones d'emplois et des zones d'habitats qui sont de plus en plus éloignées, il faut aussi qu'on soit capable de traiter le problème de l'emploi en grande couronne. Et le problème de l'emploi, je crois que c'était l'ambition du Président de la République lorsqu'il a lancé le Grand Paris en avril 2009, c'est aussi d'avoir un aménagement cohérent de la région Île-de-France, et donc d'amener des emplois là où il y a de l'habitat. Et c'est vrai que sur ce sujet-là, on est également sur notre faim. Vous voyez qu'on attend beaucoup de réponses de votre part au-delà du projet de double boucle qui répond très partiellement à nos besoins.

François LEBLOND : merci. Monsieur Véron.

Marc VERON : il y a un constat, une suggestion que je ferai. Le constat, c'est qu'au moins Arc Express et le projet du Grand Paris ont ceci de commun qu'ils se préoccupent de liaisons de banlieue à banlieue. C'est quand même une rupture profonde par rapport à toute une histoire où tout était radioconcentrique sur le cœur de la capitale. Tout le monde sait évidemment l'expérience, je n'insiste pas là-dessus, que bien souvent pour aller d'une destination de banlieue à une autre destination de banlieue, il faut passer par le cœur de Paris, ce qui est un moyen complètement de surcharge.

Je ferai une modeste suggestion. Si comme nous l'avons constaté au travers des sept débats précédents, il y a de larges recouvrements de tracé en tout cas entre le réseau Arc Express et le réseau du Grand Paris, là où en tout cas existent les deux arcs, d'après ce que je comprends, tout cela méritera d'être explicité et vérifié, mais d'après ce que je comprends, les deux arcs dit Express ont été chiffrés à hauteur de 4,5 milliards. Si on veut bien admettre qu'il est tout à fait raisonnable de chercher à sortir par le haut de cette dualité entre Arc Express et le Grand Paris, c'est-à-dire tout simplement d'intégrer les arcs dans le réseau du Grand Paris, j'ai l'impression qu'on va faire 4,5 milliards d'euros d'économie. Ces 4,5 milliards d'euros d'économie, après tout, cela peut être intéressant par rapport à un certain nombre de remarques fortes qui ont été faites ce soir.

François LEBLOND : on va donner la parole à des internautes, parce qu'il ne faut pas les

oublier. Il y a des personnes qui nous interrogent par Internet, et il faut leur répondre. J'en prends deux. Une question qui n'a pas du tout été abordée ce soir :

Quel avenir du ferroutage dans le petit-grand projet pour la grande couronne ? Je ne sais pas pourquoi on dit le petit-grand projet, mais quel avenir du ferroutage. Arrivée des marchandises de demain avec des voitures qui seront de plus en plus nombreuses, et des camions encore plus nombreux. Quid des transports de marchandises dans l'Essonne ?

Et puis une deuxième qui est tout à fait différente : il faut mentionner aussi la nécessité d'agrandir les gares, et là aussi du besoin d'investissements. On entend parler d'infrastructure, parfois du matériel, trop peu des gares. Il faut aussi inventer des services pratiques pour nous faciliter la vie : la poste ; les courses du soir ; ou le cordonnier.

Voilà des questions qui sont posées à la Société du Grand Paris, le problème du fret d'un côté. Monsieur VERON, vous connaissez bien le sujet.

Marc VERON : concernant le ferroutage, on n'a aucune compétence. Entre Bettembourg au Luxembourg et Perpignan, cela excède de beaucoup les prétentions du Grand Paris. Je ne m'exprimerai pas là-dessus, sûrement pas. Et je pense qu'en plus, on ne fait jamais bien que son métier. À tout vouloir mélanger, on prend un risque réel. Et mélanger du métro avec du fret, c'est un vaste sujet qui mérite d'être examiné, mais je crois qu'il faut être modeste. Dans la vie, on ne fait jamais bien qu'une seule chose à la fois.

François LEBLOND : sur le fret, voilà la réponse. Et sur les gares ?

Marc VERON : sur les gares, il faut peut-être quand même dire quelque chose et je pense au monsieur qui est intervenu sur les questions familiales, de crèche, etc. Il y a eu un intéressant rapport de Madame KELLER, Sénateur du Bas-Rhin, il y a deux ans de cela à propos des gares.

Il y a deux façons de concevoir les gares. Alors où bien ce sont des gares à la parisienne, et on sort au niveau du trottoir. Ce n'est d'ailleurs pas des gares. Cela s'appelle des stations de métro. Le prix moyen, je fais très court et très sommaire, c'est 80 millions d'euros. Effectivement ces stations ont été chiffrées dans les 22 à 23 milliards qui vous ont été présentés tout à l'heure, pour en tout cas 40 stations. Mais ce dont il est question dans le rapport de Madame KELLER, et ce dont il était question dans toute une série d'études qui ont été demandées aux architectes soit du Grand Paris, soit à d'autres architectes, j'ai notamment vu avant les vacances d'été dernière une exposition à Vitry sur un concours d'idées qui a été demandé par Orbival à une dizaine de cabinets d'architectes, ce n'est pas du tout cela. Ce sont des gares riches du point de vue des fonctionnalités, riches du point de vue des services non marchands, et riches également du point de vue des services marchands. Alors bien entendu, ces gares ne peuvent être définies qu'avec l'ensemble des partenaires. Elles ont un tel retentissement sur le tissu urbain qu'elles supposent le concours à la fois de la Société du Grand Paris, des collectivités locales et d'un certain de financiers, car ces gares, avec ces infrastructures, ou ces superstructures plutôt riches de

fonctionnalités, n'ont bien entendu pas été chiffrées, et pour cause d'ailleurs, puisqu'elles ne sont pas définies à cet instant dans les 22 à 23 milliards. Mais c'est un vrai sujet, et je crois que les villes traversées par le réseau de métro du Grand Paris ne se contenteront pas de stations à la parisienne.

François LEBLOND : alors j'ai une question là-haut, Madame, non Monsieur. Je ne sais pas. C'est un Monsieur, pardon.

Carmello PICCIOTO : bonsoir. Alors je me présente. Je suis à l'état civil Carmello PICCIOTO. Et bien en fait, accessoirement, je réside à Montmartre. Et justement, il y a là l'expérience de 100 ans de justement de métropolitain. Je vais juste en dire un mot. C'est qu'en fait, cela fait un désastre avec un réseau d'autobus lacunaire et un réseau de tramway inexistant.

Donc pour revenir à l'Essonne, je me suis rendu à l'exposition du Grand Paris. Et alors là j'avais appris donc que pour un kilomètre de métro automatique, on faisait 10 kilomètres de tramway. Je suppose donc que sans grande vitesse, on peut relier toutes les communes, tous les quartiers, donc toutes les cités ou les agglomérations à un prix fort raisonnable, d'autant que l'expérience parisienne montre qu'en fait, mettons une décision prise en 2001, voit la réalisation en 2006, ou prise en 2008 voit la réalisation en 2012. On divise donc en quelque sorte par trois les temps de réalisation, et on met tout le monde d'accord, puisque comme je l'ai indiqué, cela permet la rénovation des départementales, des nationales et de toute la voirie en général. Voilà.

François LEBLOND : c'est votre question ?

Carmello PICCIOTO : oui mais ma question c'est...

François LEBLOND, Président de la CPDP : vous voulez qu'on vous réponde là-dessus ?

Carmello PICCIOTO : comment ?

François LEBLOND : c'est une question. Vous voulez qu'on vous réponde là-dessus ?

Carmello PICCIOTO : oui, bien sûr. En fait, j'ai constaté si vous voulez qu'il y avait un parti pris disons de métropolitain. Or, si vous voulez, le métro n'a été en fait que la...

François LEBLOND : vous considérez que le tramway est la solution ?

Carmello PICCIOTO : bien sûr. En fait, le métro parisien est un tramway enterré.

François LEBLOND : bien sûr.

Carmello PICCIOTO : et ceci dit évidemment pour corriger la lenteur. Il y a de nombreuses liaisons de RER qui ont été supprimées, ce qui explique la raison de la saturation des lignes survivantes. Je vous remercie.

François LEBLOND : on va vous répondre. Merci beaucoup. Monsieur BENSE, une réponse à

Monsieur sur le problème du tramway et du métro.

Didier BENSE : d'abord pour dire que je ne partage pas tout à fait le diagnostic qui a été fait sur l'état de l'offre de transport dans Paris. Il est plutôt estimé aux plans régional, national et international que le niveau de transport dans Paris intramuros est quand même quelque chose d'exceptionnel, avec une station de métro tout les 500 mètres, 1 000 bus en service, et effectivement des tramways de rocade qui commencent à faire leur réapparition.

Ensuite, il a été dit qu'il y avait un rapport de 1 à 10 entre du métro et du tramway. Il y a des tramways *low cost* qui doivent pouvoir y arriver. Aujourd'hui, les rapports en Île-de-France sont plutôt de l'ordre de 1 à 3, ou de l'ordre de 2 à 5. Et puis les tramways ont une vraie limite. C'est qu'ils font du transport jusqu'à 5 000 ou 6 000 voyageurs par heure à l'heure de pointe. Ils ne savent donc plus offrir le service au-delà. Or, les liaisons que nous proposons de mettre en service, elles sont toutes à l'objectif 2035 au-delà des 6 000 voyageurs par heure. Le tramway ne peut donc pas être une réponse technique adaptée au flux de voyageurs que nous nous proposons de traiter.

François LEBLOND : merci beaucoup. Allez, on continue. Je crois qu'il y a des personnes qui commencent à partir. Il faut donc qu'on avance un petit peu. Voilà.

Stéphane BEAUDET, Maire de Courcouronnes, Conseiller régional : comme cela fait une heure et demie que je lève la main, j'ai du coup beaucoup moins de choses à dire. Je voudrais faire trois natures de remarque en fait, à l'appui de ces discussions.

D'abord la première. Vous aurez noté que l'ensemble des interventions notamment des élus... Accessoirement, quand on est élu, on est également habitant forcément.

François LEBLOND : vous-même, vous êtes Monsieur ?

Stéphane BEAUDET : Stéphane BEAUDET, Maire de Courcouronnes, Premier Vice-président de l'agglomération d'Évry qui nous accueille, et accessoirement aussi Conseiller régional.

Première remarque, l'ensemble des élus qui se sont exprimés, à peu de choses près, ont exprimé la même chose. Je ne pense que ce n'est pas neutre. On se rend compte que sur ce sujet-là, et d'une manière plus générale j'y reviendrai, on a complètement déclivé politiquement pour cliver territorialement. Il y a des raisons de fond à cela. Ce n'est pas juste conjoncturel, ou juste des querelles de clocher pour défendre chacun notre petit territoire.

Deuxième remarque que je voulais faire, c'est évidemment celle de l'aménagement du territoire parce que les transports, c'est d'ailleurs un de mes débats, combats, discussions, je ne sais pas bien comment il faudrait le dire, avec le STIF régulièrement. Le transport, ce n'est pas une matière comme cela toute seule. C'est l'une des parties intégrantes de l'aménagement du territoire, et cela a d'ailleurs été dit tout à l'heure. Si on arrive à proposer la grande boucle à la fin, c'est à la fin d'un processus qui a commencé par une question d'aménagement du territoire. Et si on est tous dans cet état d'anxiété face au Grand Paris,

c'est justement sur la question de l'aménagement du territoire. Qu'est ce que l'on est en train de faire à ces territoires que l'État lui-même, puisque je suis issu de la ville nouvelle, a porté, et est en train d'une certaine manière d'abandonner, voire de lui tourner le dos ?

On parle du RER. Il faut quand même être conscient qu'aujourd'hui en 2010, c'est-à-dire 35 ans exactement après l'inauguration de ce train qui est arrivé en gare d'Ivry Courcouronnes, on met entre 5 et 10 minutes de plus pour aller à Paris qu'à l'époque. Il faut être conscient que plus le temps avance, plus nos territoires de Grande couronne, avec les conditions exposées tout à l'heure vertement et avec talent par Olivier LEONHARDT... Notre grande couronne est en train tranquillement de s'éloigner de Paris en même temps, et cela n'a pas été abordé ce soir, qu'une quatrième couronne est en train très vite de s'en rapprocher. Mieux vaut aujourd'hui habiter Reims, Le Mans ou Lille pour venir travailler à Paris. Le transport y est beaucoup plus confortable. C'est rapide, et puis on bénéficie finalement d'une vie à la campagne fort sympathique.

Je ne dis pas cela au hasard. Je dis juste cela, et ça m'emmènera à mon troisième point qui est celui du financement, pour vous dire que quand on continue à créer des liaisons, ce n'est pas le premier projet en rocade, pardonnez-moi. Vous pourriez imaginer que ce soit éventuellement le premier projet qui se réalise. Je rappelle qu'il y a une tangentielle qui a fini de découper en petits morceaux avec des endroits des bus, des endroits des trames, des endroits des tram/trains, enfin il y a un peu de tout... Mais le projet de rocade de la grande boucle, ou Arc Express d'ailleurs, ce n'est pas seulement le premier.

Et si on peut admettre qu'au nombre d'habitants au km² en petite couronne, il y a encore besoin d'ajouter du transport, il faut juste avoir conscience qu'avec ce type de projet, c'est l'attractivité de notre territoire qui est en train de se perdre. C'est l'attractivité. Ce sont des entreprises qui, naturellement, commencent à regarder en haut. Ce sont des emplois qui continuent de s'éloigner. Et tant que l'on continuera, et cela a été d'ailleurs un des débats portés par lesdits cabinets d'architectes, tant qu'on continuera à ne pas rapprocher la distance domicile-travail, tant qu'on ne consolidera pas un projet d'aménagement du territoire autour de cette seule question, on n'y arrivera pas.

Cela m'amène à la question fondamentale du financement. Alors évidemment, j'ai bien compris qu'il y aurait une réunion publique complémentaire sur la question du financement. François DUROVRAY évoquait tout à l'heure la question du versement de transport. Les préconisations qui sont faites... Là aussi, c'est au-delà des clivages. C'est dans le rapport Carrez, et c'est plutôt soutenu par Jean-Paul HUCHON. Quand on nous propose dans les proportions qui sont proposées dans le rapport Carrez l'augmentation du VT dans nos territoires, c'est 140 millions de plus par an que l'on ferait payer aux entreprises pour pas un kilomètre d'infrastructure de plus. Alors vous nous dites dans les schémas que vous nous présentez : oui, mais il y a le reste du plan de mobilisation. Marianne a dit un petit peu vite tout à l'heure qu'il était complètement financé. Ce n'est pas tout à fait vrai.

Dans les schémas que vous nous avez montrés, il y a une ligne qu'on considère déjà toutes et

tous comme quasiment créée : c'est le Massy-Évry. Le Massy-Évry, il lui manque 50 millions. Il faut le savoir. C'est-à-dire que même les projets qui sont réputés être opérationnels et nous desservir ne sont eux-mêmes pas encore financés. On est donc dans une configuration où on a un projet qui est à 20 kilomètres de nous, qui nous fait perdre de l'attractivité durablement, aucun projet de fond sur le RER très clairement parce qu'ayons un vrai débat avec la SNCF. C'est quoi les vraies solutions pour améliorer les RER et est-ce que du coup, tout le monde est favorable grande boucle ou Arc Express ? Vous aurez compris d'ailleurs qu'à deux ou trois exceptions près, tout le monde est d'accord pour dire que vu de chez nous, c'est quasiment la même chose. Je veux bien qu'on discute des interconnexions, mais enfin globalement c'est la même chose.

Donc tout ça pour vous dire que...

François LEBLOND : ça doit être terminé.

Stéphane BEAUDET : oui, j'y arrive. Cela fait une heure et demie que j'attends, donc forcément je me lâche un petit peu. Globalement, on n'a pas le transport pour nous. On n'a toujours pas des financements complètement bouclés sur les projets qui sont censés être ceux qui vont nous faire accepter la grande boucle. Mais en plus, on est en train de nous préparer très tranquillement à nous faire payer nous essonniens, ou au moins nos entreprises, des transports dont on ne bénéficiera pas.

Tout cela pour vous dire en conclusion que j'ai entendu deux remarques tout à l'heure, dont une qui nous appelait à être sérieux. Je crois qu'on est sérieux. On n'est pas fondamentalement contre des projets nouveaux de transports, pas plus en petite couronne qu'à Paris d'ailleurs. On veut juste ne pas être des laissés pour compte, parce qu'ici, il y a des habitants, parce que si nos habitants au lieu de faire trois heures de transport par jour, ils pouvaient avoir des entreprises pas très loin dont on maintient l'attractivité sur notre territoire, je pense qu'on y gagnerait tous.

Applaudissements

François LEBLOND : merci. Alors il nous reste dix minutes. Vous vouliez dire quelque chose, la Société du Grand Paris, sur ce sujet-là avant que je donne la parole à l'autre intervenant, ou je lui donne la parole tout de suite ?

Marc VERON : juste un point. C'est que le législateur, au moment où il y a eu le débat sur le Grand Paris au parlement, a été évidemment sensible aux remarques que vous venez de faire, et à d'autres qui ont précédé. C'est la raison pour laquelle il a souhaité que les questions d'interconnexions et les questions de maillage soient traitées avec la question du tracé et la question des gares. Alors, ce que je dis là est déjà une indication claire. Ce n'est bien entendu pas Société du Grand Paris qui va traiter unilatéralement ces questions d'interconnexions et de maillage. Cela ne peut se faire évidemment que dans une concertation, dans un travail commun avec le STIF et les opérateurs, en tout cas au moins les gestionnaires d'infrastructures.

Je le dis parce que c'était clair dans le débat. Les parlementaires, dont un certain nombre de parlementaires de l'Essonne, soyons clairs, ont bien perçu la difficulté qui était consécutive au fait que le réseau de métro ne peut pas passer partout. Il faut donc bien traiter bien entendu les zones et les territoires qui, par définition, ne bénéficieraient pas de gare.

Et on retrouve donc cette question des interconnexions et de maillage. C'est la raison pour laquelle je suggérais tout à l'heure, ce que nous avons fait remonter à la tutelle, que la période d'examen sur laquelle on peut envisager l'ensemble des investissements transport ne soit pas simplement hachée par les termes de contrat de projet État-région et des mi-parcours dans ces contrats de projet État-région, échéance 2013 en l'occurrence, mais porte sur la vraie période pertinente pour des investissements lourds en matière de transport. C'est au moins la dizaine d'années, la quinzaine d'années en tout cas dont je parlais. Cela permettra de se rendre compte de ce qui est un, inscrit, deux, financé, et avec des dates de livraison et des dates de mise en exploitation.

François LEBLOND: merci. Monsieur très rapidement, parce que j'ai encore une intervention. Je crois que cela laisse deux interventions, et nous terminerons à 23 heures comme nous le faisons régulièrement. Alors très rapidement.

Pierre JACQUEMARD, Association Tangentielle 8 : très rapidement Monsieur, promis. Je suis francilien qui a son Pass Navigo dans la poche. Et pour répondre à Monsieur VERON qui disait que son objectif premier était de se déplacer rapidement en Île-de-France, pour reprendre le mot de jacquerie de Monsieur LEONHARDT, je vous demanderai messieurs d'aller plus dans le détail que vous ne le faites. Parce que le plan que vous avez présenté... Je ne suis qu'un francilien, Pierre JACQUEMARD, inspecteur de l'éducation nationale et responsable associatif. Rentrez dans le détail.

Vous nous dites qu'il faut aujourd'hui aller de banlieue à banlieue rapidement. Vous n'avez absolument pas souligné que le projet que vous présentez aujourd'hui casse une liaison directe banlieue à banlieue, Juvisy-Massy-Versailles. Personne n'a dit que pour aller de Juvisy à Massy, à Versailles, aujourd'hui nous avons un train direct. On monte dedans à Juvisy, et on descend à Versailles. Le projet que vous nous présentez fait que nous allons devoir changer deux fois, et que notre temps de transport à nous, franciliens de base, sera tout particulièrement augmenté.

Monsieur BERSON a dit : il faut tisser la nouvelle corde à partir de l'ancienne. Oui, ne cassons pas messieurs, ce qui existe. Entrez plus dans le détail que vous ne le faites, et nous qui prenons le RER tous les jours, nous pouvons vous proposer des solutions.

François LEBLOND : merci. Monsieur BENSE, vous avez quelque chose à dire ? Je ne crois pas qu'il y ait d'ambiguïté là-dessus ?

Didier BENSE : oui, enfin une ambiguïté. C'est peut-être parce qu'on a évoqué le sujet du tram/train Massy-Évry qui doit effectivement reprendre une partie de l'itinéraire de la ligne C que vous évoquez. Et puis il me semble que vous défendez la liaison sur cette ligne-là.

Cela renvoie effectivement à l'avenir et à la réorganisation, la modernisation des RER et de leur exploitation.

François LEBLOND : alors, il nous reste deux questions. Alors Monsieur.

Jean-Luc LAURENT, délégué spécial de la région chargé du Grand Paris : oui bonsoir. J'ai été très intéressé par le débat que nous avons entendu ce soir, et je dirais qu'on bute comme hier à Créteil et comme dans d'autres réunions, même si le Président de la Commission nationale a indiqué très régulièrement encore plusieurs fois ce soir qu'il y a une réunion spécifique sur la question, on bute sur le mur de l'argent.

Sur le mur de l'argent parce que c'est vrai, Stéphane BEAUDET l'a dit, mon collègue du Conseil régional, on n'en est pas au premier projet de transport depuis la deuxième grande vague d'améliorations des transports qu'a été les RER. Il y en a eu d'autres, et nous savons bien qu'ils n'ont pas connu le début d'une réalisation, d'abord pour une raison essentielle, à savoir qu'il n'y avait pas de financement. Et lorsqu'il y avait la responsabilité au niveau de l'État du STIF, ce qui était le cas jusqu'à moins de quatre ans ou à peu près quatre ans, et bien il n'y a pas eu cet effort de rattrapage. Et je pense qu'il faut vraiment qu'on puisse rentrer dans cette discussion.

Et la deuxième chose que je veux dire, c'est qu'on ne peut pas se contenter de dire qu'il va falloir, qu'il nous faut préparer les transports d'après-demain si on ne règle pas d'abord la question des transports d'aujourd'hui et de demain. C'est le sens de la responsabilité qu'ont prise la région, les huit départements qui soutiennent le plan de mobilisation des transports en Île-de-France, qui aboutit à une programmation de dépenses à un niveau de 18 milliards d'euros, dont 12 sont à peu près financés aujourd'hui. Nous attendons la mise en œuvre de l'engagement pris par l'État s'agissant de l'engagement de participer à ce plan de mobilisation des transports.

Alors, j'ai bien entendu ce qui est dit. ÉVIDEMMENT, étant membre de l'exécutif, et je pense que la région est attentive à l'ensemble des départements, et évidemment aussi à l'Essonne, le plan de mobilisation engage un certain nombre de dépenses, et c'est ce que nous avons voulu faire pour les urgences qui se sont manifestées, et qui appellent des réparations, des rattrapages et des modernisations dans les différents départements, et particulièrement en Essonne, et notamment sur la question par exemple des RER, et d'autres développements d'offres de transports.

Je voudrais insister au travers de cela. Certes, il faudrait aller plus vite, mais on en revient à la question des financements, et accessoirement de la capacité des équipes techniques et des entreprises publiques à conduire ces chantiers. Et puis également à la capacité aux acteurs locaux... Moi, je suis du Val-de-Marne. Ce qui a été fait au travers de l'association Orbival a permis d'avancer sur un projet qui est partagé, par delà les clivages politiques, et qui est repris, et qui a d'ailleurs été à l'origine du projet Arc Express, puisque c'est cela qui a été inscrit au schéma directeur de la région Île-de-France.

Alors oui, je crois qu'il faut se préoccuper des transports d'aujourd'hui et de demain. Il faut accepter que pour après-demain, il y ait un véritable travail concerté qui soit réalisé avec des priorités, et des phasages. On ne peut pas tout faire d'un seul coup au niveau du Grand 8. On peut et on doit se poser, comme cela a été dit encore hier à la réunion à Créteil, et que je redis ce soir, la question du mode de transport qui est prévu pour aller à Massy Saclay : est-il adapté aux besoins d'aujourd'hui et de demain ? N'y a-t-il pas un autre mode de transport à mettre en place qui soit moins coûteux, qui permette de faire d'autres choix d'affectation des capacités financières ?

Et je veux indiquer que le principal risque qui nous est posé... Monsieur VERON l'a rappelé hier, il l'a moins dit ce soir, peut-être parce que Jean-Paul HUCHON n'était pas présent. Mais je suis là. Il y a possibilité que les projets ne soient pas incompatibles, qu'ils deviennent complémentaires dès lors qu'on discute choix, techniques, qu'on s'accorde avec les acteurs locaux et les élus sur les tracés et sur les priorités, et que l'on voit qui fait quoi. Mais il nous faut traiter cette question préalable des financements, des financements du point de vue de l'investissement, mais je le dis comme cela a été souligné dans une réunion précédente également, de la question du fonctionnement qui devra être supportée après transfert de ce qui sera fait par le Grand Paris au STIF. Ce qui alourdit le budget de fonctionnement qui repose sur les collectivités, départements, régions, ensuite sur les usagés par la tarification, et enfin sur le versement transport pour lequel nous demandons effectivement une augmentation de 0,1 %, et sur lequel nous n'avons pas encore d'engagements autres que verbaux. Pas de matérialisation.

François LEBLOND : il faudrait que vous terminiez.

Jean-Luc LAURENT : oui. Je finis, monsieur le Président. Je pense que je serai intéressé par une intervention de monsieur Véron à cette question fort simple : peut-il nous dire comment concrètement les choses vont être faites du point de vue de ce qu'il a appelé l'étanchéité ? Peut-il nous en dire plus sur ce qui a été attendu pour la loi de finance initiale 2011, et qui reportait à finalement la loi de finance rectificative les 4 milliards pour la Société du Grand Paris ? Que peut-il nous dire pour le transfert et les charges de fonctionnement, et le travail partenarial que cela suppose entre le STIF et la Société du Grand Paris pour faire les choix judicieux de matériel et technique ?

François LEBLOND : Monsieur Véron, on vous pose une question. Et si vous pouvez y répondre très rapidement.

Marc VERON : vous êtes gentil Monsieur le Président. Monsieur Laurent, fort obligeamment, a pris 7 minutes et demie pour développer son point de vue. Je ne suis pas en...

François LEBLOND : je vous en donne deux ou trois de plus, voilà. N'ayez crainte, je ne vous couperais pas tout de suite.

Marc VERON : oui d'accord, mais tout de même. Je veux dire à Monsieur Laurent la chose suivante : nous avons pour des raisons évidentes de méthode souhaité que le débat sur le

financement intervienne après l'examen par les parlementaires, et donc le vote de la loi de finance rectificative, et de la loi de finance pour 2011. Pourquoi ? Parce que les choses sont claires. Comme ce que nous disons est constamment réfuté, on dit on va faire ceci, mais non vous ne ferez pas cela. Ce débat est stérile. Au moins, on aura les preuves matérielles de ce à quoi l'État s'engage à travers les votes qui sont intervenus au parlement.

Donc la date qui est fixée au 5 janvier pour débattre des modalités de financement me paraît sage si on veut vraiment avoir un débat qui repose sur des éléments matériels, les faits. Ce que je crois, et je vous le dis d'une façon très sobre, c'est qu'il faut considérer les financements, certes tous les financements, et par conséquent tous les coûts, toutes les dépenses engagées, quel que soit l'auteur de la dépense, dans le cadre des projets de transport en région parisienne. La question s'adresse au Grand Paris et nous la relevons, mais elle s'adresse également au STIF de la même manière. Sinon, il y aura évidemment un peu l'incompréhension de comprendre pourquoi les justificatifs devraient être apportés par la Société Grand Paris, et pas par le STIF.

Par ailleurs, je répète pour la troisième fois ce soir que la période d'examen du projet de transport ne peut pas être le court terme ou le très moyen terme. Elle doit être le long terme. Je rappelle que tous les acteurs s'accordent à penser que sur un projet comme le réseau de métro quel qu'il soit, que ce soit le réseau porté par le STIF ou celui du Grand Paris, si nous prenons la décision en l'occurrence au premier semestre, à la fin du premier semestre 2011, en étant particulièrement performant, l'ouverture à l'exploitation des premiers segments interviendra en 2018, c'est dire le temps de latence considérable quel que soit le projet, entre le moment où on appuie sur le bouton et le moment où effectivement le service est perçu par la clientèle. C'est la raison pour laquelle à la fois il faut se faire prêter le courant. Mais le courant, pour une bonne part, les décisions ont été prises antérieurement, ce qui permet en effet d'ouvrir un certain nombre de moyens en 2011 et dans les années suivantes, et pourquoi il faut également traiter cette échéance, qui est très brève en termes de transport. A 10 ans, ce n'est rien du tout. Hélas, c'est comme ça. Alors, voilà, sur les financements, je crois que la date du 5 janvier est une bonne date pour se revoir sur la totalité.

Maintenant, s'agissant de l'exploitation, moi je suis très surpris par ce raisonnement qu'on retrouve à beaucoup d'endroits, pas seulement dans l'expression que vous venez d'avoir, qui consiste à dire qu'à partir du moment où on crée un tel investissement, il n'y a pas de retour économique. On ne crée pas de richesse. Alors évidemment, il y a un budget constant. La situation est donc absolument insoluble. Si on reste à budget constant par rapport à ce qu'est aujourd'hui le budget de l'État ou le budget de la région et les budgets de transport, on ne trouvera jamais la solution pour mener à bien l'ensemble des projets qui ont été décrits ce soir. Il faut donc admettre l'idée que comme pour une entreprise, dès lors qu'il y a un investissement qui est pratiqué, c'est dans l'espoir d'avoir un retour économique, donc une création de richesse. Et c'est cette création de richesse qui va apporter des ressources additionnelles qui permettront de financer les moyens de transport dont nous avons parlé

ce soir.

Quant au VT qui n'est pas de la responsabilité de la Société du Grand Paris, vous le savez très bien, j'observe la chose suivante : c'est que les entreprises payeront un VT additionnel quelle que soit la modalité de recouvrer ce VT additionnel dès lors qu'il y aura un service. Quelqu'un l'a fort justement dit tout à l'heure. S'il n'y a pas de service, les entreprises vont se révolter à l'idée de payer une addition à ce qu'elles payent déjà aujourd'hui. Il faut donc admettre que, il me semble, ce qui est demandé à l'État est fort sympathique, de décider de prendre l'impopularité d'un VT additionnel uniforme. Si c'est cela qui est demandé, je crains beaucoup pour l'État. Je ne me suis pas impliqué, et j'en parle donc tranquillement. Ou bien il y a effectivement une création de service, et cela peut se justifier, ou bien il n'y a pas de création de service, et il n'y a aucune raison d'augmenter le VT me semble-t-il.

François LEBLOND : bien, je vais mettre fin à ce débat. Je regrette pour les deux ou trois personnes qui avaient encore demandé, mais c'est impossible d'aller plus loin. Je voudrais vous remercier tous pour la qualité de vos interventions, pour l'esprit très constructif qui a été celui de tous les orateurs. Je voudrais remercier également la Société du Grand Paris pour les réponses qu'elle vous a apportées. Je renouvelle que ce département était pour nous un objectif. Venir dans ce département c'était un objectif majeur de notre Commission pour entendre tous ceux qui ont quelque chose à dire sur ces différents sujets. Je crois que la réunion de ce soir a montré qu'elle était bien utile. Voilà.

Je voudrais quand même vous rappeler qu'il y a une réunion... Alors les prochaines réunions... A Chelles, je ne pense pas que cela vous intéresse directement. Mais pour les deux réunions du 27 octobre, il y en a une qui est une réunion thématique sur « urbanisme et quartier » qui se passe à la Plaine Saint-Denis, et puis il y a des réunions de proximité dont je vous ai parlé tout à l'heure, l'une à Massy et l'autre à Saclay, et également une à Arcueil, Cachan, et Bagneux. Mais tous ces éléments sont sur le site Internet. Ceux qui veulent s'y reporter pourront le faire. Merci à tous, et bonsoir.

(Fin de la réunion à 23 h 05)