

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

—

23 novembre 2010

Clichy-sous-Bois/Montfermeil

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC

Réseau de transport public du Grand Paris :

- Lamia ABDEL NABY
- Claude BERNET
- Henri WATISSEE

MAITRISE D'OUVRAGE :

SGP (Société du Grand Paris) :

- Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris
- Nadir BENTOUTA
- Patrick MAUGIRARD

La séance est ouverte à 20 h 12 sous la présidence d'Henri WATISSEE.

Henri WATISSEE, Membre de la Commission Particulière du Débat Public sur le projet de Réseau de transport public du Grand Paris : bonsoir. Si vous pouviez avoir la gentillesse de gagner vos places, il va falloir que nous démarrions le débat. Merci.

Xavier LEMOINE, maire de Montfermeil : Mesdames, Messieurs, je vous demanderai d'avoir pitié des personnes qui sont derrière moi sur la tribune. Ce n'est ni plus ni moins que leur 22^e réunion, et ils n'en sont qu'au premier tiers. Pour avoir un minimum de sommeil, ils essaient de commencer les réunions à l'heure, pour avoir une chance de ne pas les finir trop tard. Si vous aviez la gentillesse de ce fait de regagner vos places pour qu'effectivement nous puissions commencer cette réunion publique, je pense qu'ils nous en seront reconnaissants, et que comme cela leurs recommandations seront encore plus bienveillantes pour la ville de Montfermeil, et de Clichy, notre territoire. C'était une boutade Monsieur le Président.

Mesdames et Messieurs, je suis très heureux de vous accueillir ce soir dans cette belle salle, puisque vous la remplissez quasiment entièrement. Mais je ne peux pas commencer, et je remercie Monsieur WATISSEE, le Président de nos débats ce soir, de m'autoriser à vous faire partager la peine que nous avons, au regard du drame qui s'est joué hier sur la résidence des Bosquets où dans un incendie, un jeune bébé, une jeune fillette de 8 mois, est morte. Nous connaissons par ailleurs très bien la famille, et je peux vous dire que la nuit n'a pas été facile, et toute la journée non plus. Je tenais donc à ce que nous puissions avoir une pensée pour cette famille, pour cette petite fille, et que nous puissions observer, si vous en êtes d'accord, une minute de silence. C'est toute la ville de Montfermeil qui, ce soir, est endeuillée.

Une minute de silence

Je vous remercie. Très rapidement, ce soir, c'est la réunion qui concerne les villes de Gagny, je salue Michel TEULET qui ne devrait pas tarder à nous rejoindre, et qui concerne également la ville de Coubron, qui a voulu s'associer à cette initiative. Je le salue Raymond COENNE, Maire de Coubron, Conseiller général. Bien sûr, mon collègue Claude DILAIN, qui a disparu dans la foule, il est là-bas, de Clichy sous Bois et la ville de Montfermeil.

Vous êtes habitué, Montfermeillois et Clichois, aux règles très strictes du débat public, et donc je ne suis juste là que pour vous souhaiter la bienvenue, vous remercier de vous être rendus disponibles. On m'a dit que nous étions en concurrence avec deux matchs de foot. J'ignore lesquels, mais il est méritoire de votre part de nous avoir préféré au jeu de la balle. Et je voudrais très rapidement remercier les personnes qui sont à la tribune. Pour la Société du Grand Paris, Monsieur Marc VERON qui est Président du directoire, Monsieur Nadir BENTOUTA et Patrick MAUGIRARD qui nous ont déjà rencontrés, mais qui tout à l'heure vous diront exactement ce qu'ils font, et pour la Commission Nationale du Débat Public, remercier Monsieur Henri WATISSEE, Madame Lamia ABDEL NABY et Monsieur Claude BERNET, qui ont la haute autorité de la tenue et de la menée des débats. Je n'étais là que

pour vous souhaiter la bienvenue et vous souhaiter une excellente réunion. Merci Monsieur le Président.

Henri WATISSEE : merci Monsieur le Maire de votre mot d'accueil. Sachez que nous entamons non pas le 22^e débat ce soir, mais le 19^e. Nous ne sommes pas très loin de ce qu'a dit Monsieur le Maire. Et ce 19^e débat... Nous avons commencé le 1^{er} octobre, et nous devons aller jusqu'à 55. Vous voyez qu'il va falloir encore que nous gardions la tête froide et la tête haute. Sur les 18 débats qui ont déjà eu lieu, 8 sont des débats dits de proximité comme ce soir. C'est-à-dire qu'ils concernent les dispositions locales prévues pour le projet, en termes de tracé, en termes d'implantation de gares et de planning envisagé. À cette même heure, il faut savoir qu'il y a déjà un autre débat, le même, de proximité, mais qui se passe à Massy, dans le sud de l'Île-de-France. C'est la raison pour laquelle le Président de la Commission Particulière, Monsieur François LEBLOND, ne pouvant pas présider les deux, a donc décidé de nous confier la lourde tâche d'animer et de coordonner ce débat.

C'est donc, comme l'a dit Monsieur le Maire, Lamia ABDEL NABY et Claude BERNET, tous deux présents à mes côtés, qui allons animer et coordonner ce débat ce soir, qui démarre donc vers 20 heures 10, et qui, nous l'espérons, devrait tenir jusqu'à 23 heures, 23 heures 10. S'il peut y avoir des décalages, nous verrons bien.

Alors sur ce plateau, il y a le maître d'ouvrage. Mais Monsieur le Maire a déjà présenté les trois membres, donc s'il ne voit pas l'inconvénient, je ne vais pas recommencer. Avant de lancer le débat proprement dit, il y a deux préalables : d'abord, vous expliquer rapidement le cadre de la procédure de débat public en à peu près 7 à 8 minutes, et c'est notre ami Claude BERNET qui va faire cette présentation ; ensuite, la parole va être donnée au maître d'ouvrage pour qu'il vous présente son projet à la fois dans son aspect global, mais aussi, et surtout pour qu'il précise le mieux possible ce qui va se passer, les solutions du moins envisagées, pour desservir votre territoire. Voilà, je laisse maintenant la parole tout de suite à Claude BERNET pour qu'il vous explique le cadre de procédure de débat public.

Claude BERNET, Membre de la Commission Particulière du Débat Public sur le projet de Réseau de transport public du Grand Paris : bien. Messieurs les Maires, Mesdames et Messieurs, il me revient donc de vous parler de ce schéma de débat public dans lequel nous nous trouvons actuellement, qui a commencé début octobre, et qui se terminera le 31 janvier, qui est un élément de démocratie participative. C'est-à-dire que le débat public en France est une procédure prévue par la loi, une grande loi de 2002 succédant à une loi de 1995, et qui est elle-même le reflet d'engagements internationaux de la France, notamment la fameuse convention d'Aarhus, qui prévoit tout simplement que lorsque l'on prépare de grands projets d'infrastructure, nous en informons le public. Mais nous ne faisons pas que l'informer. Nous lui proposons aussi de participer à l'élaboration du projet. Nous allons voir ce que cela signifie. Et pour cela, le débat est organisé non pas par le maître d'ouvrage qui, dans un certain nombre de cas, pourrait le faire, mais par une Commission indépendante, qui est la Commission Nationale du Débat Public, laquelle désigne des représentants locaux

que nous sommes. Et en l'occurrence, d'ailleurs, nous sommes régis par ces lois de 2002 dont je vous parlais, mais également par la loi du 03 juin 2010 qui prévoit la réalisation du réseau de transport du Grand Paris, et qui fait un préalable de la tenue d'un débat public dans les normes prévues par la Commission Nationale du Débat Public. La Commission Nationale, elle a cinq principes de fonctionnement, qui sont d'une part la neutralité, c'est-à-dire que nous ne sommes ni favorables, ni défavorables au projet ; l'indépendance de tous les pouvoirs constitués ; le principe d'équivalence qui est un principe qui signifie qu'en réalité, toute parole a la même valeur, et tout écrit a la même valeur. Si vous allez sur notre site Internet, vous verrez qu'il y a des contributions émanant de très grandes collectivités locales ou de très grandes associations, mais aussi de toutes petites associations ou de personnes privées individuellement. C'est cela l'équivalence. Toutes les idées sont bonnes à prendre, et elles sont égales. Le principe de transparence signifie qu'en réalité, tout ce qui se passe dans le débat est publié. Nous avons aujourd'hui un outil formidable de publication qui est le site Internet. Mais autrefois, il aurait fallu passer par le papier. Dieu merci, nous ne le faisons pas. Et puis le principe d'argumentation. C'est-à-dire que tout ce qui est présenté dans le débat doit être si possible argumenté, c'est-à-dire soutenu par des arguments.

Le débat dure 4 mois pour s'informer. Là-dessus, j'appelle votre attention sur le fait que vous avez à votre disposition, soit en ouvrant le site Internet, soit en vous adressant par écrit à la Commission 100 avenue de Suffren, 75015 Paris, toute la documentation du débat qui est à votre disposition. Par exemple, le dossier qui a été élaboré par le maître d'ouvrage et qui fait plus de 160 pages, qui est extrêmement complet et détaillé, figure dans cette documentation. Vous pouvez le consulter sur Internet, ou le télécharger. Vous pouvez aussi en obtenir un exemplaire papier d'ailleurs également à la sortie de cette salle. Cette documentation est libre et gratuite, et nous vous incitons le plus possible à l'utiliser.

Ça, je dirais que c'est pour ce qui nous arrive. Mais il y a aussi ce qui est important, vos avis et vos propositions. Elles sont recueillies pendant plus de 50 réunions publiques - je crois même que c'est 55 ou 56 - qui sont de la même façon des réunions publiques de 3 heures. Et vous pouvez à tout moment, à tout moment, en dehors de ces réunions publiques, vous pouvez écrire votre avis sur le site Internet. C'est assez facile. Cela se fait en quelques clics. Vous pouvez également écrire votre avis en nous envoyant une lettre à l'adresse que j'ai indiquée. Il est important que vous fassiez connaître votre sentiment, ce que vous allez d'ailleurs faire ce soir au cours de cette réunion.

Et qu'est-ce que nous allons faire de toute cette matière qui commence à devenir très abondante aujourd'hui ? Cette matière, nous allons en faire une synthèse, c'est-à-dire que lorsque le débat sera terminé le 31 janvier, nous aurons 2 mois, ce n'est pas très long, pour faire une synthèse de nos travaux, une synthèse qui sera si possible courte et ramassée pour être lue. Et il faudra donc que nous, je dirais à la fois honnêtes et en même temps pertinents, pour que cette synthèse soit intéressante.

Ce n'est pas simplement la collection de tout ce qui aura été dit. Ce seront les grandes lignes, les grandes lignes de force du débat. Mais d'ores et déjà, je vous rassure, elles apparaissent. Ceci avant le 31 mars, après quoi le maître d'ouvrage disposera pour sa part de 2 mois pour indiquer les conséquences qu'il tire de ce débat. Et il le fera par un acte motivé et publié, un acte émanant de son organe directeur. C'est-à-dire que tout cela est marqué par une certaine solennité, comme vous l'avez compris.

Les questions en débat, dans un débat public, ce sont toujours les mêmes. D'abord les questions de principe : faut-il réaliser ou non ce projet, en l'occurrence ce réseau ? Et puis les modalités, et dans un réseau de transport, quels trajets ? Quels arrêts ? Quelles caractéristiques ? Nous pouvons tout à fait descendre dans la technique. Ce n'est d'ailleurs pas une descente. Cela peut être une montée. Et nous pouvons aussi descendre dans la technique économique et financière à travers le financement, la tarification, etc. Rien de ce qui intéresse le projet ne doit être étranger, notamment également le bilan socio-économique et le financement.

Un débat aussi large que possible, ce qui signifie que ce soir, vous avez pendant les 3 heures, en fait 2 heures 40, 2 heures et demie que vont durer vos interventions, vous avez la possibilité de vous exprimer sur chacun des sujets, et qui que vous soyez.

De petites indications pratiques sur les règles du jeu. Comme l'a rappelé Monsieur WATISSEE, d'abord, nous allons avoir un exposé du maître d'ouvrage. Ensuite, nous donnerons la parole à la salle, et d'ailleurs aux internautes. Nous n'avons pas de liaison directe ce soir, mais nous avons un certain nombre de questions écrites. Je rappelle que pour poser une question, vous avez deux solutions : soit vous levez la main, et c'est à nous d'essayer d'assister notre collègue Président pour qu'il puisse voir à peu près tous ceux qui ont levé la main ; mais vous avez aussi la possibilité, cela peut arriver si vous avez une forte timidité, vous pouvez écrire votre question et la passer à une de nos hôtesse en rouge. Elle se fera un plaisir de la faire passer à la tribune, à travers oui ce document que vous avez, je pense, trouvé sur vos chaises.

J'insiste sur les questions orales. Si on veut qu'il y ait le maximum d'interventions, il ne faut pas dépasser autour de 3 minutes par question ou par prise de position. Il y a un chronomètre sur la vidéo. Vous pourrez donc mesurer votre temps, et nous comptons sur vous pour jouer le jeu, parce que plus vous serez nombreux, plus la réunion aura été bien entendu intéressante. Nous vous donnerons un micro... Il y a des micros baladeurs qui sont entre les mains des hôtesse. Et il y a une chose que l'on vous demande de façon à faciliter l'enregistrement de votre parole, c'est de vous lever, de vous présenter assez distinctement par votre nom, éventuellement le lieu où vous habitez, c'est toujours intéressant, et de vous présenter de façon à ce que nous puissions bien isoler les interventions les unes des autres.

J'ajoute que si pour une raison ou pour une autre, vous ne souhaitez pas que votre image figure dans les documents du débat, vous le dites à une de nos hôtesse. C'est arrivé une fois, et nous appliquons bien entendu la loi dans ce domaine. Voilà pour ce qui concerne les

règles du jeu. Je pense que nous allons maintenant... Je rends la parole au Président de séance, sauf s'il y a des questions sur l'organisation du débat.

Henri WATISSEE : oui. Nous pouvons prendre le temps, peut-être 2 ou 3 minutes, quelques minutes pour répondre éventuellement à des questions sur la procédure. Est-ce que parmi vous, quelqu'un souhaite poser une question sur la procédure que nous venons d'évoquer devant vous ? Non ? Non ? C'est bon. Écoutez, je reprends la parole quelques instants. Pour la réunion de ce soir, je dois vous dire que nous avons rencontré pas mal d'acteurs locaux. Ils ont pu observer le grand nombre d'enjeux qu'il y a sur ce territoire, et surtout le côté très crucial des transports. C'est une observation évidente, mais pour des gens qui ne sont pas forcément de votre territoire, nous avons pu observer combien c'était important. Sachez que ce soir, c'est pour vous l'occasion de poser les questions, toutes les questions au maître d'ouvrage, car je vais maintenant lui laisser la parole pour qu'il présente son projet. Et ensuite, nous ouvrirons le débat. Monsieur VERON, ou Monsieur BENTOUTA ?

Nadir BENTOUTA, Société du Grand Paris : merci. Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Maires, Mesdames et Messieurs, bonsoir. La société du Grand Paris est très heureuse de vous accueillir en nombre ce soir. Cette séance a pour objet de vous présenter de façon un peu plus approfondie notre projet, de répondre bien sûr à vos questions, et surtout de recueillir vos avis et propositions. Nous vous proposons tout d'abord de regarder un film de quelques minutes qui va vous donner un premier éclairage sur ce projet d'avenir. Vous pouvez envoyer le film s'il vous plaît ?

Projection d'un film

Je vais maintenant vous présenter les principales caractéristiques du Métro Grand Paris, et ce qu'il va changer dans votre vie quotidienne. Puis nous regarderons en détail le tracé des trois lignes qui le composent, et les bénéfices que nous pourrions tous en tirer, les Clichois, les Montfermeillois, les Gabiniens, les Coubronais, et puis généralement les Franciliens. Enfin, nous ferons un point sur la mise en œuvre du projet, son coût et ses délais de réalisation.

Pour commencer, rappelons les enjeux auxquels doit répondre le futur réseau de métro que nous voulons construire. En Île-de-France, il y a aujourd'hui un écart très important entre l'offre de transport en commun dans Paris intra-muros et l'offre de transport en commun en banlieue. Ainsi, à Paris, 63 % des déplacements se font par les transports en commun. Aussitôt passé le périphérique, ce taux descend à 23 % pour les déplacements internes à la Petite Couronne, 21 % pour le département de la Seine-Saint-Denis, et s'effondre à 10 % en Grande Couronne. D'une manière générale, les déplacements en transport en commun de banlieue à banlieue sont difficiles, car le réseau de transport d'Île-de-France est en forme d'étoile, avec des RER et des lignes métro qui convergent toutes vers la capitale. Ce phénomène contribue à la saturation du réseau existant. Les voyageurs qui empruntent le RER A, les utilisateurs du RER bien sûr, vivent au quotidien ces difficultés. Comment s'étonner dans ces conditions que 80 % de ces déplacements de banlieue à banlieue

s'effectuent en voiture, et que Paris soit la ville la plus embouteillée d'Europe avec des bouchons moyens de 150 à 200 kilomètres le matin et le soir ?

Nous sommes aujourd'hui confrontés à un défi : répondre à la demande des voyageurs pour aller de banlieue à banlieue. Notre réponse à ce défi, c'est le métro Grand Paris. Nous vous proposons un réseau en rocade de trois lignes de métro, automatique, en souterrain, desservant une quarantaine de gares en correspondance avec le réseau de transport en commun. Ces 155 lignes nouvelles permettent d'une part de répondre au besoin des Franciliens pour leurs déplacements de banlieue à banlieue, et d'autre part d'assurer une liaison performante entre tous les aéroports, les gares TGV franciliennes, et les pôles de recherches et d'enseignement. Le métro Grand Paris est une réponse globale à ce défi. Les habitants d'Île de France emprunteront ce métro pour aller de leur domicile à leur travail, pour leurs études, leurs loisirs et leurs démarches de la vie quotidienne.

Notre réseau en rocade répond également aux attentes des entreprises qui ont besoin d'un système de transport fiable, rapide et efficace pour se développer. Les études de trafic montrent ainsi que nous serons 2 millions à emprunter chaque jour le métro Grand Paris à sa mise en service. Ce chiffre correspond au trafic actuel des lignes RER B, C, D et E réunies. Ce trafic pourra être porté à 3 millions compte tenu de la grande capacité du Métro Grand Paris.

Voyons maintenant les performances de ce nouveau métro. Le métro Grand Paris est un métro rapide qui va nous faire gagner du temps à tous. 65 km/h de vitesse en moyenne, vitesse commerciale élevée qui est 3 fois supérieure à celle du tramway, 2 fois supérieure à celle du métro parisien, et supérieure à celle du RER qui a une vitesse moyenne de 45 km/h. Les quais des gares de 120 mètres et les trains de 8 voitures vont permettre de transporter près de 1 000 voyageurs. Avec un intervalle minimum de 85 secondes entre 2 trains aux heures de pointe, le métro Grand Paris permet d'absorber le trafic d'aujourd'hui et de demain.

Les gares et les rames seront totalement accessibles et équipées des derniers systèmes d'information des voyageurs, pour faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite ou à besoin spécifique. Les quais sont équipés de façades qui éviteront les chutes sur les voies, et qui permettront l'optimisation de la régularité en limitant le stationnement en gare. Le métro Grand Paris est un métro qui allie donc une qualité de service optimale : régularité ; souplesse ; adaptabilité à la demande ; et sécurité.

Après le matériel roulant, voyons la gare de demain. La gare de demain est un autre type de gare. C'est un espace de vie au service de la ville et des voyageurs, fluide et accessible. La gare du métro Grand Paris est un lieu d'échange avec les autres modes de transports, y compris les modes doux, cheminements piétons et pistes cyclables dont nous ne parlons presque jamais. Ces 40 gares nouvelles vont permettre aux voyageurs d'être en correspondance avec toutes les lignes du réseau Transilien, toutes les lignes du RER, 6 lignes de métro, 6 lignes de tramway. Elles disposent de connexions avec le réseau de bus, de

dépose-minute pour les voitures, de services d'autopartage, de covoiturage, et de stations d'Autolib et de Vélib. Et quand cela sera nécessaire, la gare disposera également de parking de rabattement pour les voitures.

Au service de la ville, la gare de demain, lieu unique, accompagne le développement urbain dans son nouvel environnement. Nous y trouverons des commerces et des équipements publics au service des habitants et des quartiers.

Revenons maintenant sur chacune des trois lignes du métro automatique Grand Paris. Commençons par la ligne rouge. Cette ligne, pour les habitants de la Seine-Saint-Denis, c'est une évidence. Comme vous voyez sur la carte, c'est une nécessité. Cette rocade, c'est 60 kilomètres de voies nouvelles. C'est 23 gares, dont 6 en Seine-Saint-Denis. Cette ligne, grâce à ses nombreuses correspondances, répond au besoin de déplacement banlieue-banlieue. Nous prévoyons ainsi que 800 000 voyageurs l'emprunteront chaque jour. Rocade de Grande Couronne à l'Est de la Seine-Saint-Denis, elle passe dans des territoires particulièrement orphelins des transports ferroviaires. Elle offre une liaison rapide pour accéder au bassin d'emploi du Bourget, et grâce aux correspondances, au bassin d'emploi de Roissy et Marne-la-Vallée. C'est une grande avancée, notamment pour les habitants du secteur compris entre Blanc-Mesnil et Clichy-Montfermeil.

Toujours à l'Est, la rocade dessert Chelles, la ville la plus peuplée de la Seine et Marne. Elle traverse ensuite le Val de Marne sur un tracé qui s'appuie sur le projet élaboré par l'association Orbival, pour terminer son itinéraire de rocade à l'Ouest dans les Hauts-de-Seine, et assurer la connexion avec le pôle financier et tertiaire de La Défense.

Voyons maintenant en détail les connexions de cette rocade sur l'Est de la Seine-Saint-Denis. La ligne rouge assure la correspondance avec les principales lignes ferrées. À Champigny Centre, elle se connecte avec le projet de tangentielle Est depuis Noisy-le-Sec et Val-de-Fontenay. À Noisy-Champs, elle se connecte au RER A. Dans le secteur de Villiers-sur-Marne, Le Plessis-Tréville et Champigny, c'est l'interconnexion avec le RER E. A Chelles, c'est la connexion avec le RER E et le Transilien P. A Clichy-Montfermeil, elle se connecte au futur T4. Aux gares de Sevrans-Beaumont et de Sevrans-Livry, elle se connecte au RER B. Enfin, elle se connecte aux lignes verte et bleue à la gare Le Bourget-aéroport, en connexion avec la ligne 7 du métro. Avec MGP ou le métro Grand Paris, la traversée de l'Est de la Seine-Saint-Denis s'effectuera en 20 minutes au lieu de 72 aujourd'hui, depuis la gare Le Bourget-aéroport jusqu'à la gare de Noisy-Champs.

La ligne verte, rocade avec ses 75 kilomètres et ses 16 gares, va permettre de créer une nouvelle liaison directe avec les aéroports de Roissy et d'Orly. Du Nord au Sud, elle dessert le parc des expositions de Villepinte, l'aéroport du Bourget, Le Blanc-Mesnil, Saint-Denis, Gennevilliers, le secteur de Nanterre-La Défense et les nouveaux quartiers de Rueil-Malmaison. À l'Ouest, elle constitue une rocade de Moyenne Couronne, et offre un nouveau maillage avec le RER C à Versailles. Elle va également irriguer le plateau de Saclay qui a vocation à devenir un pôle scientifique et de recherche d'envergure internationale.

Au Sud, elle se connecte au pôle de Massy où elle fait la jonction avec les RER B et C, et les lignes TGV à la gare de Massy, et contribue enfin à la desserte en transport en commun de la plate-forme d'Orly. À noter qu'il subsiste des variantes sur ce tracé que vous voyez apparaître en vert clair sur l'écran, par exemple, dans le Nord des Hauts-de-Seine, entre Saint Denis et La Défense.

La ligne bleue, longue de 50 kilomètres, prolongement de la ligne 14 au Nord et au Sud, est l'axe central du réseau. Avec ses 22 gares dont 13 nouvelles, et un trafic estimé à un million de voyageurs, elle assurera une liaison stratégique entre les trois aéroports de Roissy, le Bourget et Orly, ainsi que plusieurs gares TGV, Roissy et la gare de Lyon, et les futures gares à Saint-Denis-Pleyel et Orly. Rappelons qu'elle a un itinéraire commun de 21 kilomètres avec la ligne verte. Également, comme les lignes rouge et verte, cette ligne permettra par les connexions qu'elle procurera, d'irriguer le Nord de la région parisienne. Enfin, elle conforte la dimension internationale de la région capitale.

Pourquoi ce projet aujourd'hui ? Quels bénéfices pour la région et les Franciliens ? Le métro Grand Paris est un projet global qui va apporter des bénéfices pour la collectivité dans trois grands domaines. Bien évidemment, il va améliorer les déplacements pour tous, stimuler la croissance et favoriser le développement économique et territorial, et participer au développement durable. C'est la mise en cohérence de ces trois aspects qui caractérise et fait la force du projet de métro Grand Paris. Son premier bénéfice est d'améliorer les transports pour tous et notamment les déplacements de banlieue à banlieue. Il faut savoir qu'en 25 ans, ces déplacements ont augmenté de 50 %. Le système de transport actuel, favorisant les radiales, n'est plus adapté à cette nouvelle mobilité. Il doit absorber chaque année un supplément de trafic équivalent à celle d'une ville comme Montpellier ou Bordeaux. Le métro Grand Paris est un métro de rocade qui veut répondre à cette nouvelle mobilité. C'est un réseau maillé. 85 % de ses gares sont en correspondance avec des lignes existantes ou en projet, et bien entendu avec les aéroports et les 8 gares TGV, permettant ainsi une meilleure accessibilité sur l'ensemble du réseau.

Le deuxième élément important est la « désaturation » du réseau existant. Le fait de ne plus être obligé de passer par Paris pour aller d'une banlieue à l'autre permettra de désengorger l'ensemble du réseau. Ainsi, avec le métro Grand Paris, la ligne 13 verra son trafic allégé de près de 25 %. Pour le RER B, c'est une diminution de 30 % à l'heure de pointe sur le tronçon central. Pour le RER A, c'est une diminution de plus de 15 % sur le tronçon central, et de 20 % sur la branche qui part vers Chessy.

Le deuxième bénéfice de ce projet est de soutenir le développement économique, social et territorial. En effet, le projet de métro Grand Paris, irrigué par ses 40 gares, est un levier très important pour augmenter l'attractivité de la région Île de France. Il faut savoir que la région Île-de-France est la région la plus riche d'Europe avec 4 % du PIB. Mais elle est en perte de vitesse, et son taux de croissance est, ces dernières années, plus faible que celui de ses concurrents, notamment Londres, qui est la grande ville qui concurrence la région Île-de-

France. Sur les 8 grands pôles de développement identifiés et connectés entre eux, 5 concernent la Seine-Saint-Denis. Ils créent des conditions de meilleurs échanges entre les centres de recherche, les universités et les entreprises qui veulent s'implanter sur ces territoires. Le projet a donc pour objectif de stimuler la croissance sur les territoires de développement, qui sont des éléments porteurs de la région, mais aussi pour objectif d'améliorer la qualité de vie des Franciliens.

Le dernier bénéfice du projet, qui n'est pas le moindre, est la prise en compte de l'environnement très en amont. Pour la première fois, dans le cadre d'un projet d'infrastructure du transport, nous avons réalisé une évaluation stratégique environnementale très en amont du débat public. Cette étude a permis de prendre en compte, dès le début de la réflexion, l'ensemble des problématiques liées aux questions environnementales. C'est une première sur un projet de cette nature. Cette expertise s'est déroulée en trois temps. Premièrement, une investigation approfondie prenant en compte les 14 sites du projet Natura 2000 répartis sur le territoire de la Seine-Saint-Denis, avec une connaissance exhaustive de l'état initial dans les domaines de l'air, du bruit, du paysage, de la faune, de la flore et du patrimoine architectural. Ensuite, une modélisation qui a permis d'apprécier les incidences notables prévisibles du projet. Enfin, un suivi sera mis en place pendant la durée du chantier, et après la mise en service. L'étude a été réalisée sur un fuseau d'au moins 3 kilomètres de large. Nous avons pu aussi proposer un tracé en conséquence, et déterminer la profondeur du tunnel, en prenant en compte par exemple la nature du sous-sol. Le métro Grand Paris est un projet cohérent et équilibré, cohérent car il apporte un bouclage complet autour de Paris. Et grâce à son maillage avec les réseaux TER et les lignes TGV, il répond ainsi aux besoins de mobilité des Franciliens d'aujourd'hui, de demain. Il est aussi équilibré, car il favorise l'ouverture des territoires mal desservis à l'ensemble des fonctions économiques, sociales et culturelles de la région.

Après cette présentation générale, Mesdames et Messieurs, attachons-nous au territoire sur lequel nous sommes ce soir, et aux bénéfices du métro Grand Paris pour celui-ci. Le métro Grand Paris en Seine-Saint-Denis est concerné par les trois lignes du projet, la bleue, la rouge et la verte, soit 39 à 47 kilomètres d'infrastructures nouvelles selon les variantes. 11 gares nouvelles. Cela représente 25 à 30 % du projet sur ce territoire. Je rappelle que sur les 40 gares nouvelles du métro Grand Paris, 75 % d'entre elles desservent des communes en contrat divers de la politique de la ville. Prenons la ligne rouge, celle qui concerne principalement le territoire où nous sommes, le pôle Est de la Seine-Saint-Denis qui couvre 4 000 hectares pour 230 000 habitants. Nous entendons souvent que le métro Grand Paris ne dessert que les pôles économiques, que ce n'est pas un métro de proximité, et qu'il ne dessert pas les quartiers. Cette rocade crée 6 gares, et va desservir en particulier des grands quartiers d'habitat social. Citons par exemple : les grands ensembles de Clichy-sous-Bois et Montfermeil, qui comptent 31 000 habitants ; les quartiers de Sevran, Rougemont, Pont-Blanc et les Beaudottes, qui représentent 22 000 habitants ; les quartiers d'Aulnay-sous-Bois, la Rose des Vents, le Merisier et la Cité Emmaüs qui comptent 23 000 habitants ; et enfin les

quartiers de Blanc-Mesnil, les Tilleuls et Pont-Yblon qui représentent 14 000 habitants. Eh bien oui, le métro Grand Paris est un métro qui allie la proximité, la rapidité et la régularité.

Sur cette carte, voyons maintenant la part des transports en commun des Clichois et des Montfermeillois. Vous pouvez voir sur cette carte les villes où vont travailler les habitants de Clichy et de Montfermeil. Les zones en bleu foncé sont les villes où il y a plus d'habitants de Clichy et de Montfermeil qui y travaillent. Soulignons que 26 % des habitants travaillent sur les deux villes, mais qu'ils ne sont que 22 % à prendre les transports en commun. La marche à pied ou la voiture sont certainement les moyens de déplacement les plus utilisés localement. Remarquons que 80 % vont travailler sur la plate-forme de Roissy en voiture, alors qu'ils sont 70 % à prendre les transports en commun pour se rendre à Paris.

Le maillage en Seine-Saint-Denis : sur cette carte, vous pouvez voir le maillage du département de la Seine-Saint-Denis. Le choix du tracé de la ligne rouge a pris en compte les lignes de rocade ferrées ou de tramway, existantes ou en cours de réalisation, ou en projet dans la zone dense du département dans le cadre du contrat de plan État région 2007-2013. Nous pouvons considérer qu'elles répondent aux besoins immédiats des habitants ou salariés de ces communes. Hormis le T4, nous pouvons constater sur la carte un manque évident, pour ne pas dire cruel, de rocade à l'Est de la Seine-Saint-Denis, que vient combler le métro Grand Paris par sa rocade rouge. Bien évidemment, comme le stipule l'article 7 de la loi du 3 juin 2010 sur le réseau de transport du Grand Paris, le réseau d'autobus sera réaménagé de manière à favoriser l'accessibilité et les correspondances avec les gares. Le métro Grand Paris doit répondre à plusieurs enjeux territoriaux. Le premier enjeu territorial consiste en les nouvelles possibilités de maillage. Pour l'Est de la Seine-Saint-Denis, la rocade rouge reporte en banlieue des nouveaux lieux de correspondance pour les déplacements de banlieue à banlieue. Ces nouvelles gares deviennent en quelque sorte les portes d'entrée de la région Île-de-France. Cette rocade permet de relier directement entre eux, sans passer par le centre de Paris, les pôles d'habitat, d'emploi et de développement économique de l'Est parisien.

Grâce à ses connexions directes au réseau RER, TER et avec les correspondances au TGV, cette rocade ouvre largement l'ensemble de l'espace régional et de ses bassins de vie que sont l'Est parisien, le pôle de Roissy, l'Est de la Seine-Saint-Denis, d'Aulnay à Noisy-le-Grand, et plus précisément les Coteaux de Clichy-Montfermeil, à l'ensemble des fonctions de la région Ile de France.

Le deuxième enjeu territorial est de desservir rapidement les centres universitaires et de formation. Il faut savoir que la Seine-Saint-Denis est le deuxième pôle universitaire de l'Île-de-France avec plus de 60 000 étudiants. Le métro Grand Paris permet un accès plus rapide aux universités, aux écoles d'enseignement supérieur et aux nombreux centres universitaires et de formation professionnelle. Citons quelques exemples depuis Clichy-Montfermeil. L'université de Villetaneuse sera à 30 minutes au lieu de 87 aujourd'hui. L'institut de soudure à Villepinte sera à 15 minutes, au lieu de 41. L'école supérieure Louis Lumière à Noisy-le-

Grand sera à 7 minutes au lieu de 50 actuellement. L'IUFM à Créteil l'Echat sera à 18 minutes au lieu de 80 aujourd'hui.

Le troisième enjeu territorial au combien important est la desserte des bassins d'emploi. Nous savons que pour porter les emplois de demain et améliorer la qualité de vie des habitants, les transports doivent être au rendez-vous. Comme vous le voyez apparaître sur la carte, le métro Grand Paris renforce l'accès aux bassins d'emploi actuels de Roissy, deuxième pôle d'emploi d'île de France, de Villepinte, mais aussi de Paris, et ouvre l'accès à des secteurs d'activités plus diversifiés que sont Saint-Denis-Pleyel, le Bourget, Marne-la-Vallée et La Défense. Les nombreux itinéraires au départ de Clichy-Montfermeil impliquent aujourd'hui d'emprunter trois ou quatre modes de transport différents. Avec le métro du Grand Paris, au-delà du seul gain de temps, il y a un gain important en matière de fiabilité et de régularité des parcours. C'est autant de gains de vie sociale et familiale.

Regardons l'accessibilité aux emplois supplémentaires. Sur cette carte, vous voyez apparaître Clichy-Montfermeil et les grands bassins d'emploi que nous avons présentés sur la slide précédente. Le métro Grand Paris permet d'élargir le choix aux zones d'emploi, réduisant ainsi les temps d'accès à celles-ci. Les zones en vert foncé sont celles où sont accessibles 500 000 emplois supplémentaires en 60 minutes.

Pour tout ce qui concerne les gains de temps en transport en commun depuis Clichy-Montfermeil, plus les zones sont en vert foncé sur cette carte, plus vous gagnez du temps dans vos déplacements. Vous gagnez au moins 20 minutes par rapport à aujourd'hui. Si vous l'appliquez aux déplacements des habitants des communes concernées, cela donne des gains de temps de vie importants. Avec la ligne rouge, en partant de la gare de Clichy-Montfermeil, nous pouvons relier Roissy en 25 minutes au lieu de 50, le Bourget en 12 minutes au lieu de 60, Créteil en 18 minutes au lieu de 80 aujourd'hui, et enfin La Défense en 35 minutes, au lieu de 60 minutes aujourd'hui, où il faut prendre trois modes de transport : le bus, le T4, et les RER A et B.

Faisons un zoom sur le secteur de Clichy-Montfermeil. Sur cette photo aérienne, vous avez le secteur de Clichy-Montfermeil, Gagny et Coubron, avec le tracé de la ligne rouge du métro Grand Paris, pour voir les changements qui s'opèrent sur ce territoire en ce moment. Vous voyez apparaître les programmes de renouvellement urbain de Clichy et Montfermeil qui vont modifier radicalement l'urbanisme et l'habitat du grand ensemble du plateau, l'OPAH renouvellement urbain de la Zac Cœur de ville, et l'extension du CHI de Montfermeil, le projet d'aménagement du centre-ville de Clichy et la restructuration des copropriétés dégradées, notamment du Chêne pointu, le débranchement du tramway T4 en connexion avec le métro Grand Paris, et enfin le potentiel très important d'espaces verts que vous voyez apparaître sur la carte, par exemple la forêt de Bondy classée Natura 2000 par l'Union Européenne pour sa biodiversité, le parc départemental de la Fosse Maussoin et le parc de la Mairie de Clichy, ainsi que le parc arboretum de Montfermeil. Le métro Grand Paris se propose d'implanter une gare sur le plateau de Clichy-Montfermeil, qui fait entre autres

l'objet d'un projet innovant et créatif : la création d'une villa Médicis. Une politique d'aménagement autour des gares du métro Grand Paris en partenariat très étroit avec les collectivités locales sera négociée entre l'État et celles-ci dans le cadre des contrats de développement territorial.

Enfin, le métro Grand Paris n'est pas une fin en soi. Il a pour ambition d'accompagner les villes de Clichy et Montfermeil dans leur dynamisme, mais plus encore l'Est de la Seine-Saint-Denis dans la mise en œuvre de sa politique urbaine, qui favorise le renouvellement des territoires, en répondant aux aspirations et aux besoins de tous, habitants, salariés, et étudiants, dans le respect des équilibres existants et de l'identité des quartiers.

Pour conclure, Mesdames et Messieurs, voyons la mise en œuvre du projet. Le projet que nous vous présentons est un projet ambitieux, d'intérêt national. Il nécessite entre 21,4 et 23,5 milliards d'euros selon les variantes de tracé, le nombre de gares retenu et la proportion de sections aériennes choisie. Le montant prévisionnel comprend le coût des infrastructures, y compris les stations de base et leur accès, celui du matériel roulant, ainsi que celui des acquisitions foncières. C'est évidemment un effort financier de première importance que nous devons envisager. Cela correspond, comme nous l'évoquions dans notre film d'introduction, à une troisième génération d'investissements, après la création du métropolitain, il y a plus d'un siècle, et la création du RER, il y a 40 ans.

Les infrastructures, le matériel roulant et les gares seront remis intégralement au Syndicat des Transports d'île de France, clé en main. Nous sommes dans le débat public jusqu'au 31 janvier 2011, comme vous l'avez rappelé tout à l'heure, Monsieur le Président. À la fin janvier, à la clôture du débat, la loi impose à la Société du Grand Paris de proposer un schéma d'ensemble par un acte motivé et public avant la fin du mois de mai 2011. Ce schéma d'ensemble devra tenir compte des observations et avis collectés par la Commission du Débat Public, et devra surtout constituer une base largement partagée. S'en suivra une période de 18 mois pendant lesquels les rencontres avec les citoyens, les élus et les partenaires seront permanentes lors des enquêtes publiques. Il restera alors à réaliser les travaux dans les meilleurs délais, les mises en service se succédant de 2018 à 2023. Je vous remercie pour votre attention.

Applaudissements

Henri WATISSEE : merci monsieur de cette présentation. Je crois que nous pouvons maintenant passer la parole à la salle, et tous ceux qui veulent poser des questions sont priés de lever le bras et de se présenter. Merci. Juste derrière vous, allez-y. Ce n'est pas grave. Allez-y, vous êtes le premier monsieur.

Pascal MULLEMANS, habitant de Montfermeil : bonjour Messieurs et Mesdames. Moi, je voudrais dire que c'est un très beau projet pour nos enfants, pour l'avenir.

Henri WATISSEE : vous êtes Monsieur ?

Pascal MULLEMANS : MULLEMANS Pascal.

Henri WATISSEE : et vous habitez ?

Pascal MULLEMANS : Les Coudreaux, à Montfermeil. Moi je dis que c'est un très gros projet pour les enfants, pour l'avenir. C'est un très bon plan pour l'avenir des enfants. Si cela se trouve, je ne le verrai pas, peut-être, ou je le verrai, je ne sais pas. En espérant de le voir, et je dis c'est un très beau projet. Voilà.

Henri WATISSEE : merci Monsieur de ce commentaire. Je vais passer la parole à Monsieur VERON. Mais 2018, ce n'est pas si loin que cela Monsieur. Vous êtes jeune. Une autre question peut-être ?

Gérard LAURENT, Association T4 Pour Tous : oui, bonjour. J'habite Clichy sous bois. Je fais aussi partie de l'association du T4. Je laisserai mes copains prendre la parole tout à l'heure. Mais j'ai trois questions à vous poser, sur le financement du projet d'abord. Il semblerait que l'État mettrait dans la corbeille 4 milliards d'euros, le reste étant financé par le foncier. La deuxième question concerne ce qu'il y a autour des gares. Le projet prévoyait une préemption de 1 kilomètre à 1,5 kilomètre autour des gares, qui ne serait pas gérée par les élus locaux. Je voudrais savoir si cela a évolué, si ce périmètre est passé à zéro. Est-ce qu'il y aura vraiment une consultation des collectivités territoriales, et est-ce que les maires auront effectivement, avec leurs habitants, le droit à la parole ? La troisième question porte sur le développement économique du secteur. Bien évidemment, il est bien agréable d'avoir effectivement un transport qui peut nous transporter rapidement ailleurs. Mais la question que l'on pourrait se poser, c'est d'inverser les choses : est-ce qu'il ne pourrait pas y avoir des personnes qui viennent dans ce secteur, d'une manière rapide, travailler et étudier ? Et puis, parce que ce secteur-là est quand même depuis très longtemps une zone citée dortoir. Il faut que l'on regarde comment nous pouvons développer ce pôle, cette partie-là, de la région parisienne qui est aujourd'hui mal en point. Même s'il y a eu de gros efforts de fait, réhabilitation urbaine, les habitants vont toujours néanmoins travailler ailleurs, et vont toujours étudier ailleurs. Est-ce que l'on ne peut pas, sur ce projet, réfléchir sur cette question de la vie au quotidien des habitants ? C'est à dire au lieu de se déplacer pour aller travailler et étudier, de travailler sur le secteur. Merci.

Henri WATISSEE : merci Monsieur. Il y a trois questions qui sont importantes. Vous avez évoqué le financement. Vous avez évoqué les contrats de développement territoriaux et leur évolution, et troisièmement les capacités de développement économique et surtout les échanges dans l'autre sens. Monsieur VERON, je crois que je peux vous passer la parole.

Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris : Mesdames et Messieurs, bonsoir. Par rapport à l'intervention précédente, je ne suis évidemment pas d'accord sur un point. C'est qu'étant donné ce que sont les délais de réalisation, nous nous expliquerons là-dessus au cours de la soirée, je pense que vous aurez tout le loisir de voir le métro en action sur le territoire de Clichy-Montfermeil. Je reviens maintenant aux questions

que vous venez de poser, Monsieur. S'agissant du financement, de quoi parle-t-on ? Nous parlons évidemment du financement du réseau. C'est-à-dire que cela comporte l'infrastructure, entendez par là le percement du tunnel lorsque le métro est en souterrain, la construction des ouvrages d'art lorsqu'éventuellement il est en aérien, bien sûr la pose des rails, toute la signalétique, le contrôle-commande, parce que c'est un métro automatique, l'acquisition des emprises foncières nécessaires pour faire passer le tracé de métro, et l'acquisition du matériel et des rames, ce qui n'est pas rien étant donné le cadencement. C'est de cela que nous parlons. Nous ne parlons évidemment pas des coûts d'exploitation qui seront générés ultérieurement à l'ouverture du métro. Pour réaliser cette opération, l'État s'est donc engagé, et c'est rappelé dans le préambule de la loi de finances qui est à l'examen en ce moment au parlement, à mettre 4 milliards de dotation initiale. Et le reste bien entendu, sous la forme d'emprunts de long terme. C'est classique, je précise, dans le cas de grands projets de transport, dont nous voyons bien que la durée de vie est généralement sur deux générations. C'est très classique. C'est comme cela que le métro parisien a été financé, avec de l'emprunt à long terme, dont les derniers sont venus à remboursement au début des années 70. Nous oublions cela, mais tel était bien le cas.

Le point important, c'est de savoir comment nous amortissons la dette. Comment chaque année nous payons les intérêts, et nous remboursons une partie du capital. C'est cela la question importante. Et là-dessus, il y a trois types de réponse qui s'étalent évidemment dans le temps entre maintenant, pratiquement maintenant, et au-delà de l'ouverture à la circulation de ce métro. Je fais assez court. Il y a une première série de ressources qui sont des ressources fiscales. Prenons un exemple précis qui sera d'ailleurs examiné par le parlement dans quelques jours : la taxe sur les bureaux. Là où nous ouvrons des gares, il y aura évidemment la possibilité d'implantations nouvelles, de toute nature. Il est assez légitime, parce que l'on ouvre une gare, parce que l'on va par là créer de la richesse, d'avoir pour ceux qui bénéficieront de cet avantage considérable, un retour sur cet avantage. Une partie viendra de la taxe sur les bureaux, qui n'est pas nouvelle dans son principe, mais qui sera, dont l'application sera élargie.

Deuxième source de financement : c'est toute la valorisation tirée des gares elles-mêmes. Pourquoi ? Tout simplement parce que les gares offrent des espaces importants. Ce sont des espaces qui peuvent être des espaces par exemple d'activité tertiaire, des espaces de commerces, des espaces ouverts à la publicité, à toutes autres formes pour lesquelles il y aura une rémunération du maître d'ouvrage.

Et puis enfin troisièmement, nous avons la possibilité de réaliser des plus values par différents mécanismes, des plus values foncières, car il est évident que là où le métro va se trouver, là où des gares vont être ouvertes, les terrains tout autour prendront bien entendu de la valeur au fur et à mesure du temps. Alors, encore une fois, cet aspect des choses existe. Mais vous le voyez bien, ce n'est pas la première ressource chronologiquement. C'est une ressource qui s'avèrera au fil des années, et notamment au-delà de l'ouverture à l'exploitation de ce réseau. On pourra y revenir mais voilà, si vous voulez, le socle des

ressources pérennes, de très longue durée, qui vont permettre d'asseoir les remboursements du capital, et bien entendu le paiement des intérêts.

Après, vous avez posé la question des éventuelles préemptions. Je voudrais dire d'abord que cette disposition que vous avez mentionnée n'existe pas dans la loi. Il y a eu effectivement, à un certain moment de la préparation de ce texte, débat autour de savoir s'il convenait de tracer une circonférence autour des gares. En revanche, il y a un dispositif extrêmement nouveau dans la loi qui est le suivant : c'est ce que l'on appelle le dispositif de contrat de développement territorial. En quoi consiste-t-il ? L'État et les communes, la commune d'accueil de la gare, mais aussi toutes les communes autour qui le souhaitent, dans un principe de continuité territoriale, peuvent passer un contrat. Vous le voyez bien, c'est la libre volonté des parties. Rien n'oblige les communes à passer un contrat. Et il faut bien que les intérêts se rencontrent et soient considérés comme suffisamment avantageux aux parties en présence pour qu'il y ait ce contrat. Ce contrat peut être passé sur une durée qui est complètement à déterminer entre les signataires. Cela peut être 10 ans, 15 ans ou 20 ans. De quoi est-il question dans ces contrats ? Les matières suivantes peuvent être traitées : l'aménagement, l'urbanisme, le logement, la mixité, bien entendu sociale, les transports de surface, le culturel. Vous voyez que la liste des contenus est extrêmement large. Il appartiendra au Maire de Montfermeil mais aussi de toutes les communes autour - si j'ai bien compris, c'est une des raisons pour lesquelles les Maires ont conclu un accord pour avancer dans cette direction, pour former un projet commun de long terme - de dire si oui ou non c'est une bonne formule que de s'engager dans ce contrat. Et à partir de là, les actes fonciers procéderont de cet accord. L'État ne pourra pas agir unilatéralement. Vous voyez la différence très nette, si vous voulez, par rapport au Code de l'urbanisme, une disposition contractuelle. Je précise bien entendu que ce contrat a des vertus de programmation. Et bien entendu, si le contrat est passé, c'est parce qu'il y a des objectifs concrets notamment en matière d'équipements collectifs.

Dans quels termes doit-il être passé ? C'est dans les 18 mois qui suivent la publication du décret pris en Conseil d'État qui détermine le tracé définitif et la localisation des gares. Ce décret a toute chance d'être passé au mois de juin de l'année prochaine, comme cela a déjà été dit. Par conséquent, la période pour conclure ce contrat va du mois de juin 2011 à la fin de l'année 2012, soit 18 mois. Rien n'interdit bien entendu de le préparer en avant-phase. Et là encore, je ne crois pas dévoiler de grandes nouvelles à ceux qui sont dans cette salle en disant que les Maires travaillent déjà à des projets d'urbanisme avec un certain nombre d'architectes connus. Mais ce n'est pas l'objet pour moi d'en parler. Je pense qu'il y a eu d'autres circonstances au cours desquelles ces précisions ont pu être apportées.

Et dernier point avant que mon collègue Patrick MAUGIRARD apporte un utile complément, vous avez dit fort justement qu'il serait bien de pouvoir se déplacer vers des zones d'emploi, mais qu'il serait encore mieux d'avoir les emplois chez nous. Il ne fait pas de doute - c'est un processus à long terme bien entendu - qu'à partir du moment où nous implantons une gare, on crée une polarité nouvelle, et on rend le territoire attractif. Cela ne fait aucun doute. La

question qui est posée - parce que nous pourrions avoir des exemples surabondamment - est évidemment de se préparer à l'ouverture de cette gare, et donc - pardon de dire cela parce que pour les élus, pour les Maires et les acteurs locaux, c'est totalement évident - de se préparer par les politiques de formation, par les politiques d'adaptation évidemment de l'urbanisme local et autres à cette arrivée, à travers cette polarité nouvelle, à l'arrivée d'activités. Patrick.

Patrick MAUGIRARD, Société du Grand Paris : oui. Je pense que Monsieur VERON a insisté. Je pense que quand nous présentons le métro du Grand Paris, par exemple à Clichy-Montfermeil, c'est clair que l'on dit que cela doit ouvrir le territoire et permettre aux gens d'aller se former ou travailler en Île-de-France. Je pense aussi que quand nous discutons avec les élus, une question très importante est aussi de pouvoir permettre une accessibilité, venir facilement à Clichy-Montfermeil, Aulnay, Livry-Gargan ou autres. Et je pense quand nous disons... Nous avons l'impression peut-être que les habitants de Clichy vont travailler en ce moment difficilement à l'extérieur de Clichy, puisque l'on sait que la moitié des trajets en Seine-Saint-Denis, enfin la moitié des déplacements des habitants de Seine-Saint-Denis, se passe en Seine-Saint-Denis, et seulement 20 % de ces déplacements se font par les transports en commun. Nous l'avons vu tout à l'heure sur la première image. Ce que l'on voulait aussi vous dire par rapport à cette carte, c'est que sur les 10 000 emplois de Clichy-Montfermeil, il y a plus de 5 000 personnes qui viennent travailler à Clichy-Montfermeil. Il y a par exemple les emplois à l'hôpital ou les emplois dans les administrations, comme les collectivités locales. Et l'on voit bien sur la carte des villes autour de Clichy et Montfermeil qu'un certain nombre d'habitants de ces villes viennent travailler à Clichy-Montfermeil, mais ne sont que 22 ou 20 % à venir en transport en commun. C'est-à-dire que 80 % des gens viennent travailler à Clichy-Montfermeil en voiture. Nous pouvons nous dire aussi que demain, grâce à l'ouverture de ces quartiers, un développement économique sera facilité par l'arrivée du métro Grand Paris. Merci.

Henri WATISSEE : merci. Monsieur ?

Nadir BENTOUTA, Société du Grand Paris : je voulais juste compléter pour dire que nous savons tous que s'il n'y a pas d'infrastructure rapide, efficace donc attractive, les entreprises sur un territoire ne s'implantent pas, ou peu. C'est pourquoi l'un des objectifs importants, je ne dirais pas le seul, du métro Grand Paris est de favoriser la croissance, et de faire venir les emplois.

Henri WATISSEE : merci Monsieur BENTOUTA. Madame ? Monsieur d'abord ? Alors, je vous en prie Monsieur.

Alain NEUMAYEUR, habitant de Montfermeil : bonsoir, Alain NEUMAYEUR, je suis médecin généraliste à Montfermeil. Je travaille à Montfermeil depuis 32 ans. J'habite Montfermeil depuis 32 ans. J'ai une petite question d'ailleurs à poser sur la construction du métro, à savoir s'il va être en tunnel, et comment cela va se passer. Et quels vont être les problèmes éventuellement rencontrés par les habitants de Montfermeil, tout ce qui peut y avoir au

point de vue des travaux, et ce que cela peut entraîner comme nuisance ? Et puis deuxième question, c'est que je voulais poser effectivement une question sur le financement. J'ai bien compris que l'État apportait 4 milliards, et qu'après, il va y avoir un emprunt. Cet emprunt va être remboursé en gros par les bénéfices de la ligne, si j'ai bien compris. Je voudrais savoir quelle est la société qui va s'occuper de faire cet emprunt, et s'occuper de gérer ensuite les comptes de ce système. Et enfin troisième question, je voudrais savoir quelle va être la part des communes dans l'investissement au niveau des gares, à savoir les places, les rues qui doivent arriver aux gares, etc., et savoir s'il va y avoir un financement qui va être apporté ou si c'est la commune qui doit financer ce genre de chose, et est-ce que cela aura un coût par exemple sur nos impôts locaux ?

Marc VERON : sur la première question, je voudrais passer la parole à ma collègue Florence CASTEL, parce qu'elle a été la commanditaire de l'étude d'évaluation environnementale. Elle va vous expliquer... D'abord, ce ne serait pas inutile que l'on revienne un peu sur ce que contient cette étude, pour vous en donner une idée de l'ampleur. C'est une étude qui fait 800 pages, qui est sur le site, consultable sur le site de la Société du Grand Paris. Mais comme nous avons des natures de problème tout à fait spécifiques dans le passage en souterrain dans cette partie Nord-Est, je crois que c'est utile qu'elle puisse revenir un peu sur ces aspects. Florence ?

Florence CASTEL, Société du Grand Paris : oui, merci. Bonsoir à tous. Merci pour votre question qui me donne l'occasion effectivement d'insister sur un point qui est particulièrement original, puisque c'est la première fois que sur un projet de cette nature, nous avons procédé à une évaluation stratégique environnementale. Alors pourquoi ? Pas pour se faire plaisir, même si à titre personnel, cela m'a beaucoup réjoui. Mais parce qu'effectivement, plus nous prenons en compte en amont les problématiques, mieux nous sommes en capacité de les traiter. Vous l'avez souligné : la phase chantier est souvent une phase particulièrement délicate. Alors sur cette zone du département de la Seine-Saint-Denis, nous pouvons dire que l'on a la fois des enjeux très forts, et des contraintes qui sont également très fortes. C'est pour cela que dans l'évaluation stratégique environnementale, nous avons notamment essayé d'identifier toutes les problématiques qui, durant la phase chantier, au-delà, mais notamment durant la phase chantier, vont être prégnantes. Sur la conduite des travaux, nous avons... Je vais faire court. Il y a deux, allez trois gros soucis. Cela ne veut pas dire que parce qu'il y a des soucis, nous n'allons pas arriver, parce que justement, le fait de les avoir identifiés en amont fait que nous savons à quoi nous attendre, et que nous avons anticipé.

Trois soucis : premièrement, il y a la contrainte topo, quand nous allons arriver sur le plateau, qui en termes de conduite de chantier, va poser des problèmes de gestion particuliers. Deuxième enjeu, je ne vais pas dire souci parce que c'est un vrai enjeu, c'est celui de la préservation des sites Natura 2000. Nadir a cité tout à l'heure la forêt de Bondy. La Fosse Maussoin fait partie des sites que nous avons désignés en 2006 au titre de Natura 2000. La gestion de ces sites nous impose, durant la phase chantier, d'être en

capacité de garantir à la Commission Européenne que nous ne porterons pas atteinte à l'intégrité de ces sites, et que nous ne mettrons pas en péril les conditions qui ont fait qu'un jour, nous les avons désignés. Cette phase chantier sera particulièrement prégnante, et encore cet après-midi, je travaillais à l'étude qui nous permettra de définir toutes les conditions d'évacuation des terres excavées et de gestion à proximité de la forêt de Bondy, pas seulement, parce que vous le savez aussi bien que moi, il y a 14 sites de ce joli chapelet des sites Natura 2000 en Seine Saint-Denis, la forêt de Bondy, le Bois de Bernouille, etc.

Et le troisième point sur lequel je souhaite juste insister rapidement, c'est celui de la gestion des sous-sols. Nous allons être en souterrain *a priori*. Nous n'allons pas préjuger, mais en tout cas nous sommes sur une proposition de souterrain à cause de la contrainte topo, je l'ai dit. Mais parce que l'on sera en souterrain, vous le savez, et les habitants notamment de la zone de Sevrans le savent bien, nous allons croiser une nappe de gypse. Nous avons du gypse en sous-sol. Nous nous trouvons à avoir certaines argiles vertes plus près de la surface. Et vous savez que le gypse présente ce désagrément qui est de pouvoir se dissoudre, ce qui fait que l'on a des risques, en creusant, de tassement de sol renforcé par la présence d'argile verte qui, sous le fait de phénomènes de gonflement retrait liés à l'eau, peuvent occasionner des fissures, ce que tout le monde ici connaît bien. Le fait d'avoir anticipé cette contrainte de chantier fait que nous allons être en capacité de la gérer, et *a priori* de pouvoir garantir que la conduite préservera, notamment tout ce qui est en surface, de ces petits désagréments qui consisteraient à simplement faire que les maisons s'effondrent un peu. Toutes ces contraintes de chantier, je ne vais pas dire qu'elles n'existent pas, parce que vous savez aussi bien que moi que je vous mentirais. Elles existent. Nous le savons. Nous les avons identifiées. Et nous avons comme cela commencé à prévoir toutes les conditions de conduite du chantier qui permettront d'expliquer demain, et notamment dans les enquêtes publiques que nous démarrerons dès début 2012, comment nous allons être en capacité de réduire au maximum, et je le crois vraiment d'éviter tous les petits désagréments liés habituellement au chantier. Quant aux camions, vous ne l'avez pas dit, mais il ne faut pas se leurrer. Il y aura de toute façon de temps en temps des camions qui seront bien obligés d'évacuer les terres excavées.

Marc VERON : voilà pour l'aspect environnement. Pour l'aspect que vous signaliez ensuite, c'est la Société du Grand Paris qui va réaliser l'emprunt permettant de boucler le financement des travaux et c'est elle, la Société du Grand Paris, qui va porter la dette jusqu'à remboursement intégral de celle-ci. Vous voyez que la Société du Grand Paris est promise à un bel avenir pour cette raison. Quant à la part des communes, j'allais dire que cela renvoie au contenu de développement territorial, et bien entendu au financement des opérations qui auront été arrêtées d'un commun accord entre l'État et les communes. Là, je ne sais pas du tout anticiper sur la nature des projets, des investissements, etc. Je pense que vous aurez toute l'attitude pour en débattre avec vos Maires dans la période à venir.

Henri WATISSEE : merci Monsieur VERON. Madame ?

Malika DAHBI, Association T4 Pour Tous : oui, bonsoir Malika DAHBI. Pour rejoindre les interventions, j'ai une proposition complémentaire à faire au nom de l'association du T4 pour tous, si vous me permettez. L'association affirme sa position sur l'urgence de désenclaver les villes de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil par le débranchement du T4 avant 2015. L'association milite pour la complémentarité des deux projets, le T4 et le métro automatique, car le T4 permettra d'assurer le transport de proximité. Les habitants de Clichy et de Montfermeil, ainsi que ceux de Livry-Gargan, de Pavillons-sous-Bois et de Bondy, pourront ainsi rejoindre rapidement le métro automatique. Il est à souligner que le métro automatique permettra à l'ensemble des territoires ci-dessus cités d'accéder aux pôles économiques, aux emplois, et aux centrales universitaires, centres de loisir et de culture à ne pas oublier. Il devra rendre notre territoire très attractif à l'implantation des entreprises et à la création des emplois de proximité. C'est pourquoi, nous demandons, pour ne pas dire nous exigeons, une connexion entre les deux transports, le T4 et la gare du métro automatique Clichy-Montfermeil. Enfin, nous nous réjouissons que les deux projets du Grand Paris et de l'Arc Express grand Est convergent vers le but : la création d'une gare à Clichy-Montfermeil. Nous sommes donc favorables à la réalisation de ces projets dans des délais raisonnables. Je vous remercie de votre attention, et j'ai aussi une question si vous me permettez. Nous demandons que les tarifications tiennent compte de la sociologie de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil pour faciliter l'accessibilité des habitants. Que proposez-vous comme système tarifaire ? Merci.

Henri WATISSEE : merci Madame. Il y a deux questions Monsieur. Il y a une question sur la connexion T4, et puis l'autre sur la partie tarifaire.

Nadir BENTOUTA : sur la connexion avec le prolongement du T4, vous n'êtes pas sans savoir, et ce serait mal venu de notre part aujourd'hui, que le maître d'ouvrage du T4 est le Syndicat des Transports d'Île de France. Il y a eu une concertation publique. Et que sur la base de ce bilan... Ce bilan a été validé en CA, il me semble de mémoire, en décembre 2009, au Syndicat des Transports d'Île-de-France. Bien évidemment, cette connexion ne nous a pas échappé, et il est évident... Ce serait un non-sens pour nous que le T4 ne soit pas connecté à la gare du métro Grand Paris. Je rappelle qu'au-delà du T4, tous les tramways dans la réflexion sont connectés au métro Grand Paris sur l'ensemble des territoires.

Marc VERON : sur la tarification, bien entendu, il appartiendra au STIF, lorsqu'il héritera en quelque sorte de ce réseau clé en main, de fixer la tarification comme il le fait pour n'importe quel moyen, aujourd'hui, de transport en Île-de-France. Ce que je peux vous dire, c'est que le réseau de métro automatique du Grand Paris ne fera pas du tout l'objet d'une tarification spéciale. Il se fondera complètement dans l'ensemble du dispositif métropolitain. Depuis n'importe quelle gare, depuis Clichy par exemple, nous pourrions accéder à n'importe quelle autre station du métro du métro parisien. Le système tarifaire sera évidemment fondu dans celui qui intéresse la totalité du dispositif parisien métropolitain et ferroviaire.

Henri WATISSEE : merci Monsieur VERON. Monsieur, au cinquième rang ?

Monsieur MENESSION, Habitant de Gagny : bonsoir Messieurs et Mesdames. Ce n'est pas une question, c'est une remarque. Actuellement, beaucoup de travailleurs de Seine-Saint-Denis, ou même d'ailleurs, sont amenés à utiliser leur voiture pour aller ou revenir de leur travail parce qu'il y a des transports en commun dans la journée, mais combien de gens ont des horaires décalés ? S'ils peuvent aller à leur travail par un transport en commun, il faut qu'ils reviennent en voiture. Ou bien s'ils peuvent revenir en transport en commun, il faut qu'ils partent en voiture. Les gens qui commencent à 10 heures du soir et qui finissent à 6 heures du matin, cela passe encore. Mais les gens qui commencent à 6 heures du soir et qui finissent à 2 heures du matin, ils n'ont rien. Au point de vue des transports en commun, c'est là le problème. D'autre part, j'ai une toute petite remarque, une simple petite remarque. Si nous regardons toute la zone concernée par vos projets, nous descendons jusqu'à 30 kilomètres au Sud de Paris, Orsay par exemple, et nous n'allons pas plus haut au Nord que Saint-Denis. Autrement dit, Pierrefitte, Argenteuil, Enghien, et alors plus loin une zone importante d'habitation comme Sarcelle, ne sont pas concernés. Cela fait combien en pourcentage de gens de la région parisienne qui ne sont pas concernés par votre projet ? Merci.

Henri WATISSEE : merci Monsieur. Vous posez la question du 24h/24, quelque chose comme cela, et puis ensuite le problème du Val d'Oise et du Sud du Val d'Oise. Monsieur VERON ?

Marc VERON : la question du 24h/24, nous l'avons bien sûr étudiée. Mais la difficulté est la suivante : il faut maintenir l'infrastructure du métro. Et pour les opérations de maintenance, nous n'avons rien trouvé de mieux que d'opérer la nuit. Et la sollicitation des infrastructures est telle, nous pourrions y revenir tout à l'heure sur les questions des cadencements, que vous imaginez bien c'est un impératif de sécurité absolue que de pouvoir assurer le maintien régulier. Je crains, quel que puisse être le rêve d'avoir un métro 24h/24, que sauf exception... Il y aura dans l'année effectivement des ouvertures 24h/24, mais je crains que la règle soit quand même de fermer la nuit. Voilà. Maintenant, je vous trouve bien sévère parce qu'avant que le projet de réseau de métro automatique ne soit sur la table, j'allais dire, c'était encore pire. C'est-à-dire que l'on allait encore moins loin. En tout cas, nous n'allions sûrement pas à Clichy Montfermeil. Cela me fait vous dire la chose suivante. Cela a été une sacrée bagarre, croyez moi. Quand nous avons commencé à mettre sur la table le projet de métro automatique à l'Est, par Noisy-Champs, Chelles, Clichy-Montfermeil, Sevran, etc., que n'a-t-on entendu ? J'étais à ce moment-là à la manœuvre au cabinet. Je peux vous dire que les objections venaient de tout côté, au motif en particulier qu'il n'y aurait pas de trafic, et que par rapport à d'autres tracés beaucoup plus près de Paris, celui-ci n'était pas compétitif. Nous avons tout entendu. Alors, je suis très heureux de voir aujourd'hui que bien au-delà de cette salle, il y a de nombreux ralliements. Nous ne nous en plaignons pas. Mais je vous assure que cela a été une sacrée bagarre que nous avons menée avec vos Maires, qui sont ici présents. Ils s'en rappellent, et cela a été un travail de conviction de tous les instants. La plus belle récompense que nous ayons modestement ici, Société du Grand Paris, maître d'ouvrage, c'est de voir cette salle aussi nombreuse ce soir. C'est la plus belle récompense que nous puissions avoir à la pugnacité qui a été mise par les uns et les autres là-dessus.

Henri WATISSEE : merci Monsieur. Oui, allez-y, Monsieur, là-bas.

Michel HAMON, habitant de Montfermeil : Michel HAMON, Montfermeil. Je voulais savoir pourquoi vous avez opté pour un métro automatique alors que nous sommes en pleine période de chômage ? Nous pourrions avoir quand même du personnel. Et au niveau sécurité, s'il n'y a personne dans le métro, qu'est ce qu'il risque de se passer ? Je ne parle pas sécurité avec un flic dans chaque métro. Je parle au niveau accident, ou...

Henri WATISSEE : merci Monsieur.

Marc VERON : là, c'est une question qui est extrêmement importante. La raison pour laquelle nous sommes en réseau de métro automatique, elle est extrêmement simple. C'est que nous voulons un réseau de très haut débit, avec un cadencement que seuls les automatismes permettent. Nous sommes à l'heure de pointe avec un projet qui est de distribuer à 85 secondes d'espace entre deux métros. Vous imaginez que si nous étions en mode manuel, il est évident que nous ne pourrions pas atteindre ce niveau de performance. Qui plus est, nous voulons une absolue régularité dans la performance, etc. Les raisons, nous pourrions vous les développer. Elles sont clairement liées au fait qu'il faut être avec un métro de très haut débit, et que c'est le moyen de sécuriser ce niveau de performance.

Par contre, vous avez soulevé une question qui parfois est soulevée, la plupart du temps ne l'est jamais pudiquement, qui est celle de la mise en sécurité de l'ensemble du dispositif station, couloirs, sorties, etc. Et c'est un élément tout à fait capital pour la réussite économique du projet. Nous pouvons avoir un magnifique objet aux performances techniques exceptionnelles. Si nous n'avons pas réalisé ce dispositif efficace de sécurité partout de manière identique et perçu par les passagers surtout, c'est cela qui est important, nous aurons un objet qui circulera à vide. Nous avons connu cela dans certaines grandes capitales du monde. Le système de sécurité, c'est-à-dire le système qui permet à tout moment d'être assuré que partout où le métro est ouvert, quel que soit l'endroit, quel que soit le quai, quel que soit le couloir d'accès, quels que soient les espaces marchands, les espaces d'activité des gares, les passagers et les clients peuvent être totalement en sécurité et avoir ce sentiment de se déplacer en sécurité, est totalement essentiel. Ayant dit cela, je vous épargne évidemment le niveau de complexité du système de sécurité sur lequel nous allons nous appuyer, car ce sera bien entendu un élément clé de l'architecture du réseau. Et les systèmes électroniques seront mis à contribution pour permettre instantanément de connaître de n'importe quel endroit ce qui s'y passe, et surtout d'avoir une capacité de réaction instantanée en cas d'incident. Comme vous l'imaginez, c'est vraiment dans quoi nous nous sommes engagés. Cela suppose dès la conception une collaboration extrêmement active entre les moyens de la sécurité civile et les concepteurs du réseau de métro. Mais là, vous touchez vraiment, merci de votre question, vous touchez vraiment un aspect essentiel de la qualité, en même de la réussite du réseau de métro.

Henri WATISSEE : merci Monsieur. Je vais donner la parole à la demoiselle là.

Nelson MARQUEZ, Commerçant à Montfermeil : bonsoir, Nelson MARQUEZ, commerçant sur Montfermeil. Vous avez parlé tout à l'heure des contrats de développement territoriaux, et en tant que commerçant, qu'est-ce qu'ils peuvent m'apporter ou m'imposer ? Et quelles sont les zones concernées par ces contrats ?

Marc VERON : je serai presque tenté de renvoyer la balle à Claude DILAIN ou au Maire de Montfermeil, parce qu'après tout, vous êtes plus à même que moi d'imaginer ce que devraient être ces contenus, sans oublier Monsieur le Maire de Gagny. Il y a quelques maires dans la salle. Et en quoi notamment des acteurs locaux comme les commerçants peuvent être directement concernés par tel équipement collectif ou tel autre ? Monsieur LEMOINE, je ne sais pas si cela mérite un commentaire.

Xavier LEMOINE, Maire de Montfermeil : merci de me donner la parole. Je vais essayer, en guise de réponse, de donner un aperçu du processus dans lequel nous avons été engagés à l'initiative de Christian BLANC, puis de Monsieur MERCIER, avec la Société du Grand Paris, puisqu'avant même de pouvoir imaginer concrètement localement ce que pourrait nous apporter le métro, une équipe d'urbanisme a été mandatée, **FINN GEIPEL ET GIULIA ANDI** qui est un des 10 cabinets d'urbanisme qui ont été mandatés pour réfléchir sur le Grand Paris, pour mener une réflexion qui partait de Montfermeil, passait par Clichy, Livry-Gargan, Sevran et Aulnay, le Nord-Est parisien, et pour voir quels étaient les atouts et la structure de ce territoire morcelé entre plusieurs villes, mais qui géologiquement, géographiquement, économiquement, sociologiquement, etc., a des particularités qu'il convenait de mieux appréhender collectivement pour pouvoir imaginer la manière de « propulser » ce territoire, qui jusqu'à maintenant a été un petit peu à l'abri de la dynamique générale de la région Île-de-France ,pour le propulser dans cette nouvelle dynamique.

Nous avons également - les cinq villes précitées, qui effectivement ce matin, vous l'avez rappelé, ont constitué une association, et ont commis une conférence de presse - regardé chacune sur notre territoire, quels étaient nos projets, et voir en quoi ils pouvaient être complémentaires, et comment l'un ou l'autre des projets pouvait répondre ou être en résonance avec ceux du voisin. Nous sommes partis du plus large. Progressivement, nous allons retourner en direction de la Société du Grand Paris, qui nous a d'ailleurs déjà approché pour fixer les grandes lignes de ce que nous pourrions les uns et les autres, collectivement et individuellement, parce que nous sommes toujours dans des communes bien distinctes, mettre dans ce contrat.

Bien évidemment, chacune des villes aura à répondre au regard de son histoire, des projets d'avenir qu'elle porte, des opportunités surtout, et je crois qu'il faut surtout raisonner en termes d'opportunités que ce moyen de transport nous offre, pour que collectivement, au regard de l'habitat, du développement économique... Et je retiens la remarque de Monsieur tout à l'heure qui disait qu'il est bien de pouvoir partir, mais également bien aussi que l'on soit suffisamment attractif pour que des activités économiques puissent venir. J'inclus dans les activités économiques l'attractivité commerciale. Il faut donc que l'ensemble de ce qui

fait ville, qui fait société, puisse être partie prenante de cette réflexion. Je l'ai d'ailleurs à titre personnel dans mon journal municipal annoncé, que nous aurions toute une série de réunions publiques qui viendra tout prochainement jalonner cette réflexion commune pour véritablement propulser nos villes dans la dynamique de la région Île-de-France. Et nous sommes sur le territoire de Clichy-sous-Bois-Montfermeil, et je le remercie de sa présence, assistée par l'équipe d'Yves LYON, qui par ailleurs est un des urbanistes choisis pour réfléchir sur le Grand Paris, et qui nous assiste également sur Aulnay-sous-Bois, pour justement concevoir... Et c'est avec Yves LYON aussi que nous aurons des réunions publiques très prochainement sur l'ensemble de ces questions-là. Merci Monsieur le Président de m'avoir donné l'occasion de cela.

Henri WATISSEE : merci Monsieur le Maire. Est-ce qu'il y a une autre question ? Monsieur ?

Jean-Paul FEUTRIE, Directeur de l'hôpital de Montfermeil : oui. Je suis le directeur de l'hôpital de Montfermeil. Ce n'est pas une question. C'est simplement un appel. L'hôpital de Montfermeil, c'est 2 000 personnes qui travaillent. C'est 28 000 patients qui sont hospitalisés chaque année. C'est 100 000 consultants et 49 000 urgences. Et en bas de la colline, c'est 1 000 étudiants en formation sanitaire.

Il est évident que cette activité génère des flux de déplacement considérables, et bien entendu aussi des problèmes de parking. Ces flux de déplacement sont des déplacements de proximité immédiate, puisque par définition, les patients sont relativement proches de l'hôpital. Les personnels sont relativement proches de l'hôpital. Mais il y a également des flux de déplacement sur une amplitude plus large qui va d'Aulnay, en passant par Chelles - l'hôpital recrute 25 % de sa patientèle sur Chelles et la Seine-et-Marne - mais également jusqu'à Noisy-le-Grand, Neuilly-sur-Marne.

Mais également un besoin d'une liaison avec Paris. Il est évident que les liaisons avec Paris constituent notamment pour les personnels médicaux, les internes, les étudiants... Nous avons 60 internes qui dépendent de la Salpêtrière. Nous avons 250 médecins qui ont des liaisons permanentes, pour leur formation continue, avec des universités. Le besoin de proximité, la liaison avec Paris, est un facteur d'attractivité pour ces emplois médicaux. Cela marche dans les deux sens. Si nous voulons que des médecins viennent travailler sur Montfermeil, encore faut-il qu'ils puissent se déplacer régulièrement sur Paris.

Il nous semble que la réponse à ces besoins de déplacement passe à la fois par la possibilité de traverser la banlieue Est, du Nord au Sud, pour ce qui nous concerne, d'Aulnay à Noisy-le-Grand. Mais c'est aussi des déplacements et la traversée des villes immédiatement contiguës à l'hôpital, la traversée de Montfermeil, la traversée de Clichy e la traversée de Livry. Mais c'est également la connexion avec les RER pour assurer une liaison la plus rapide possible avec Paris.

Je rejoindrai Madame tout à l'heure, en disant qu'il nous semble que le métro Grand Paris est aussi indispensable que le T4, qu'ils sont tous les deux nécessaires, indispensables, et à

mon sens, complémentaires. C'est bien un appel. Montfermeil n'est pas qu'une ville-dortoir. Encore une fois, 2 000 personnes travaillent à l'hôpital 24h/24, 365j/an. Merci.

Henri WATISSEE : merci Monsieur. Je ne vais pas laisser la parole cette fois à la Société du Grand Paris, parce que vous parlez beaucoup du T4. C'est une concertation si j'ai bien compris qui s'est terminée fin octobre 2009. Le maître d'ouvrage est la Société des Transports d'Île-de-France. Il y en a peut-être dans cette salle qui pourraient faire le point de ce projet, à moins que je demande à Monsieur DICIANNI de la direction régionale de l'équipement s'il peut faire le point pour nous ?

Bruno DICIANNI, Direction Régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France - Chef du Service politique des transports : oui, bonsoir, je suis Bruno DICIANNI de la direction régionale de l'équipement et de l'aménagement. Effectivement, le projet du T4 se réalise sous la maîtrise d'ouvrage du STIF, qui je crois, n'a pas pu être présent ce soir. C'est un projet qui est cofinancé par l'État et la région Île-de-France dans le cadre à la fois du contrat de projet État-région et du plan Espoir banlieues. C'est un projet qui avance de son côté. Il a fait l'objet d'une concertation à la fin de l'année dernière à laquelle, je pense, vous avez tous pu participer. Le STIF a tiré le bilan de cette concertation et a décidé d'engager la phase d'étude suivante, qui est la phase du schéma de principe. Autant que je sache, ces études sont en cours et devraient permettre la réalisation d'une enquête publique, je pense à la fin de l'année 2011, et ensuite la poursuite des études puis des travaux en vue d'une mise en service à l'horizon 2015. Il y a effectivement une complémentarité entre ce projet et le projet qui vous est présenté ce soir. D'ailleurs, vous avez pu constater sur les cartes qui ont été projetées que le T4 est bien prévu dans les raisonnements de la Société du Grand Paris, avec effectivement un maillage au niveau de Clichy-Montfermeil. Voilà ce que je peux vous dire sur ce projet.

Henri WATISSEE : merci Monsieur. Nous allons donner la parole... Allez-y.

Nadir BENTOUTA : je vais juste faire un petit point, notamment sur la question qui a été posée tout à l'heure sur les correspondances dans le Val d'Oise, à laquelle nous n'avons pas répondu.

Patrick MAUGIRARD : nous n'avons pas répondu à tout. Je crois que dans la présentation, nous vous avons rappelé que 85 % des gares du métro Grand Paris sont en correspondance avec les métros, RER ou lignes de SNCF. Par rapport à la question précédente, pour se rendre à Paris, si nous prenons la ligne rouge à l'Est, il y a un maillage efficace au RER B au Nord à Sevran-Livry, ou Sevran-Beaudoettes qui est une gare optionnelle. Nous avons un maillage au Sud avec le RER E à Chelles, ou avec le RER A sur la gare de Noisy-Champs. Ensuite, nous voulions insister sur les questions de maillage au Val d'Oise. S'il y a un débat important exprimé par les élus du Val d'Oise, le Conseil général, c'est bien la création d'une gare de métro Grand Paris sur le territoire de Gonesse, ici, qui assurera également un lien, qui est dans le plan du Conseil régional, du maillage du RER D au RER B, un maillage important pour tout l'Est du Val d'Oise. Nous pouvons aussi souligner que la tangentielle légère Nord assure

un maillage en Seine-Saint-Denis avec le RER E, et que si l'on regarde les gares du métro Grand Paris, sur Pleyel, il y a une liaison à la ligne H Transilien, qui est la ligne qui va sur Pontoise. Et nous avons également une double correspondance du RER C qui vient aussi du Val d'Oise sur les gares de Gennevilliers et de Saint-Ouen. Je crois que le maillage est une question importante. Le métro Grand Paris maille à l'ensemble du réseau existant.

Henri WATISSEE : merci Monsieur MAUGIRARD.

Jean DENIS, Habitant de Gagny : un habitant de Gagny, Monsieur Denis. On nous parle exclusivement du réseau Grand Paris. Or, nous ne pouvons passer sous silence le deuxième réseau de transport qui est l'Arc Express. Est-ce qu'il va y avoir convergence des deux projets pour en avoir un seul ? Est-ce que cela va être deux projets séparés ? C'est la question.

Henri WATISSEE : merci Monsieur. C'est une vaste question. Ceci dit, je crois que la Société du Grand Paris peut répondre pour sa partie à elle. En ce qui concerne Arc Express, je voudrais vous rappeler qu'il y a une dépêche de l'agence France Presse la semaine dernière, qui date du 15 novembre, dans laquelle le Président du Conseil régional stipulait qu'il était pour la complémentarité des deux réseaux. Je m'arrête là, mais si vous voulez vous référer à ce dossier qui date de 8 jours, cette dépêche de 8 jours. De votre côté, Monsieur VERON ?

Marc VERON : il y a une évidence, c'est que quand vous prenez les dossiers qui sont soumis à la consultation du public depuis le 30 septembre dernier et jusqu'au 31 janvier prochain, d'un côté Arc Express, de l'autre le réseau de métro du Grand Paris, pour les parties encore une fois soumises à consultation, d'Arc Express au Sud, Sud-Est et au Nord, Nord-Ouest, les deux arcs qui sont soumis à consultation à ce jour en tout cas, vous devez constater qu'il y a, je mets de côté les variantes, etc., une très grande proximité. Moi je n'appelle pas cela une complémentarité parce que complémentarité, cela veut dire que l'on fait les deux. Non. Nous ne ferons pas les deux. Nous ferons un. Bien entendu, nous n'allons pas percer des tunnels à quelques centaines de mètres ou à 2 kilomètres de distance. Ce serait une absurdité totale. Cela veut dire que tels que sont configurés les arcs du projet Arc Express et le tracé de métro du Grand Paris au Sud, Sud-Est, et au Nord, Nord-Ouest, tout cela en bonne logique, notamment en bonne logique financière qui est la logique la plus raisonnable, à savoir ne dépenser que ce que l'on peut, doit se terminer par un seul et unique tracé. Cela s'appelle un seul et unique tracé.

Henri WATISSEE : merci Monsieur. La dame là-bas ?

Jocelyne MEYER, Habitante de Coubron : Jocelyne MEYER, habitante de Coubron, et travaillant à Montfermeil depuis une quinzaine d'années. Le désenclavement de Clichy-sous-Bois/Montfermeil, tout le monde est très content qu'il puisse se faire. Mais la question que je pose, c'est : est-ce que ce projet va bien se réaliser ? Parce que vous nous mettez bien l'eau à la bouche, et nous sommes très contents. Mais est-ce qu'il ne risque pas de se terminer comme le projet de l'A87 qui n'a jamais été réalisé, et qui devait normalement désenclaver Clichy-sous-Bois/Montfermeil dans les années 70/80. Après deuxième question :

est-ce que l'on est absolument sûr que nos deux villes vont être réellement desservies ? Ce serait une très grande nouvelle, et nous l'attendons avec impatience. Et d'ailleurs, nous voudrions savoir à quelle date nous saurons si nous avons été sélectionnés. Merci.

Henri WATISSE : merci Madame. C'est très clair comme question.

Marc VERON : je ne sais pas si vous êtes sélectionnées, mais présélectionnées, vous l'êtes déjà. C'est certain, puisque l'on s'est avancé avec une proposition dans laquelle il y a clairement une gare à Clichy-Montfermeil. Plus sérieusement, cela renvoie à la question... votre question, c'est celle des délais. Je pars d'un vieux principe paysan : il vaut mieux tenir que courir. Je tiens le même discours à peu près partout, et notamment Monsieur LEMOINE Monsieur DILAIN, et Monsieur TEULET savent de quoi je parle à cet instant. C'est que nous, nous sommes contre le phasage. Pourquoi ? Parce que le phasage, nous connaissons en France ce que cela veut dire. Cela veut dire tronçonner à l'infini un projet. C'est comme cela que sur l'A86, nous sommes en train de terminer après 40 ans, enfin, le bouclage de l'A86. Nous sommes pour un projet qui s'effectue en continu. C'est-à-dire qu'à partir du moment où nous commençons, nous ne désarmons jamais les moyens humains et les moyens matériels, jamais. Nous le faisons en continu. Est-ce que c'est très original ? Non. C'est exactement comme cela que ça se passe partout ailleurs dans le monde, et notamment en Europe, et notamment en Espagne récemment, à Madrid et à Barcelone.

Quelques éléments pour que l'on situe le problème. Concernant les travaux, il est prévu de les commencer en 2013. Pour commencer les travaux en 2013, il faut s'en désemparer, dès le début de l'année prochaine, commencer les études, notamment un certain nombre d'études d'avant-projet sommaires, et en tout cas les études d'enquête publique. Le Président va me faire les yeux extrêmement noirs en disant : mais comment pouvez-vous imaginer commencer des études avant que nous ayons rendu notre synthèse, avant que la délibération du Conseil de surveillance ne soit intervenue, et avant que le décret soit pris en conseil d'État en juin prochain ? Sur le plan du droit, si le Président me fait les yeux noirs, il a totalement raison.

En revanche, nous voyons bien que pour commencer en 2013, les délais sont totalement contraints. Et ce sont les délais d'étude qui vont être totalement déterminants dans la manière de déclencher les travaux en 2013. Je suggère donc la chose suivante : partout où existe un consensus tel que l'on n'imagine pas que le tracé et la localisation des gares puissent être remis en cause... C'est pour cela que cette réunion est terriblement importante, parce qu'au travers des messages que vous faites passer, jusqu'à présent en tout cas, il est 10 heures moins 10, je n'ai entendu que des commentaires favorables à ce que le tracé soit celui que nous avons indiqué, et que la gare soit à l'endroit précis où nous la proposons. À partir du moment où il y a un consensus fort, qu'est-ce que l'on risque à démarrer les études en avance de phase, de manière à pouvoir - si en effet comme il y a tout lieu de le penser la décision est confirmée au niveau du tracé des gares - tout de suite derrière l'été, passons les vacances, nous puissions démarrer les enquêtes publiques.

Il y a évidemment des candidats à être parmi ceux qui souhaitent être des premiers travaux. J'indique tout de suite que non seulement il faut faire les travaux en continu, mais il faut les commencer à plusieurs endroits. Pourquoi ? Parce que là où nous perçons - alors évidemment c'est un peu différent quand nous passons en aérien - le tunnelier progresse environ de 3 kilomètres par an. En général, nous lui donnons des morceaux de l'ordre de 2 années de travail. Vous voyez bien que pour faire les 155 kilomètres théoriques jusqu'à présent, puisqu'il faut encore confirmer les tracés définitifs, il faut mettre en batterie... Les espagnols en ont mis huit. Vous voyez que ce n'est pas insensé. Ils l'ont fait. Ce sont quand même nos frères du Sud, donc s'ils l'ont fait, nous devons pouvoir le faire. Il faut mettre 8 à 10 tunneliers en batterie en même temps, en simultanée, ce qui veut dire qu'il faut bien commencer à plusieurs endroits. Toute la question de la délibération du Conseil de surveillance du mois de mai prochain va être de déterminer en même temps que le tracé, en même temps que la localisation des gares, la séquence des travaux, et dont les endroits par lesquels nous allons commencer, plusieurs endroits par lesquels nous allons commencer. C'est extrêmement important, parce que c'est évidemment là où il y a du souffle qu'il y a une forte incitation. Nous le sentons bien. Moi je pense que vous avez des atouts. Vous voyez ? Cela dit, je ne peux pas m'engager au-delà. Mais vous avez des atouts.

Henri WATISSEE : Monsieur VERON, vous avez 450 souffles ici. Madame, j'ai une précision pour le phasage. Je crois avoir lu dans le rapport de la Cour des comptes qui doit dater de 10 jours que dans le cadre de la ligne 14, si le déphasage n'avait pas été fait... Enfin, le phasage a provoqué un surcoût de 81 %. Je crois avoir lu cela dans le rapport de la Cour des comptes. Madame ?

Geneviève OUTREBON, Habitante de Coubron : je suis Madame OUTREBON, et j'habite à Coubron. Notre fils est étudiant, et en ce moment, il va une fois par semaine à Créteil. Il met presque 2 heures. Je voulais savoir si dans la journée, il y avait autant de métros que le matin et le soir, pour la fréquence. Et vous avez parlé des tarifs également. Vous avez dit que vous allez vous aligner. Est-ce que par exemple cela veut dire que ce sera le prix d'un ticket de métro pour aller de Clichy-Montfermeil à Créteil ? Et puis une dernière chose aussi : est-ce que les zones tarifaires resteront les mêmes, s'il vous plaît ? Merci.

Henri WATISSEE : je pense que sur la première question Monsieur VERON va pouvoir répondre. Sur la partie tarif, cela risque d'être un peu plus compliqué.

Marc VERON : sur les tarifs, sur les zones tarifaires, etc., je ne peux absolument pas répondre. C'est totalement la responsabilité juridique du STIF de le faire. Nous, nous ne pouvons pas nous engager. Nous ne serons jamais l'exploitant, et nous ne serons jamais l'autorité organisatrice au moment précis où le métro sera en fonctionnement. Voilà. Ce n'est pas une façon de dégager, mais c'est que juridiquement, nous ne sommes pas compétents en quoi que ce soit pour répondre. Quant au cadencement, le cadencement fluctue évidemment selon les moments de la journée. Il y a à distinguer évidemment les tranches horaires de pointe du matin et du soir. Il y a de grands spécialistes à côté de moi. Ils

peuvent vous répondre. Mais bien sûr que le cadencement bouge en fonction des horaires de la journée.

Nadir BENTOUTA : nous sommes à 1 minute 40 en heure de pointe, à 2 minutes 30.

Henri WATISSEE : merci Monsieur. Jeune homme ? Je vous ai appelé jeune homme, vous avez remarqué ?

Arnold VOILLEMEN, Habitant de Livry-Gargan : bonjour, je suis Arnold VOILLEMEN. Je demeure Livry-Gargan. Je voudrais porter à la connaissance de la Commission... Je n'ai pas eu le loisir de regarder toutes les vidéos, car il y a des heures de vidéo sur le site Internet. Je voulais parler du matériel roulant, car il est très rarement évoqué. Je pense que la Commission connaît cette magnifique invention qui est l'aérotrain de Monsieur BERTIN dans les années 70. Dans la petite présentation vidéo, Tokyo est évoquée. Il faut savoir qu'aujourd'hui, Tokyo relie ses deux aéroports avec ce système. C'est un train à lévitation électromagnétique avec des vitesses de 350 km/h. Nous avons une vitesse de 65 km/h en moyenne avec des pointes à 100 km/h pour le matériel roulant qui serait installé. Bien sûr, cela sera en 2018. Là, je parle d'une technologie actuelle, au niveau du train à lévitation électromagnétique. Bien sûr, les coûts sont énormes mais au niveau de la voie, par contre, je ne vais pas parler de la lévitation électromagnétique mais un train à coussin d'air, avec une motorisation par exemple à électricité linéaire, comme bombardier équipe ses locomotives où nous avons même ce système dans un manège, un célèbre parc d'attractions à Marne-la-Vallée, qui est utilisé actuellement.

Vous avez un coût pour l'aérotrain au niveau des voies qui est de 1,4 à 5 millions d'euros. C'est très peu par rapport à d'autres technologies comme le tramway, qui est à 12 millions d'euros au minimum. Je sais que l'aérotrain a toujours ce problème, nous disons, de l'aiguillage. Pour le Grand Paris, apparemment, ce sont des métros. Les aiguillages, nous en voyons très rarement. Je ne pense pas que ce problème puisse être évoqué pour le Grand Paris. D'ailleurs, Monsieur VERON, tout à l'heure, a évoqué la maintenance des voies. Il était impossible d'avoir une circulation 24h/24. Je suis moi-même usager du T4. Je sais que le T4 est en maintenance à partir de 21 heures, 2 fois par mois, il est remplacé par un système de bus. Très bien, il faut bien maintenir les voies. Mais il faut savoir que la voie de l'aérotrain c'est un T en béton inversé qui ne nécessite aucune maintenance, ou une très ponctuelle maintenance. Au Sud de Paris, il y a encore le vestige des années 70 du T inversé en béton. Il est encore debout. Pourtant, il n'y a personne qui ne l'a jamais entretenu. Voilà. Je voulais apporter à la Commission l'existence de ce magnifique engin qui mériterait... Avec les technologies actuelles, l'informatique, les matériaux composites qu'il n'y avait pas à l'époque, je pense qu'il est plus rentable d'utiliser cette technologie. Et cerise sur le gâteau, il n'y a pas besoin d'expropriation. Les 8 % du budget prévus aux expropriations seraient amoindris. Il y a peut-être les expropriations dues aux gares. Effectivement, nous ne pouvons pas y couper. Il faut savoir que pour la petite anecdote, les ingénieurs BERTIN avaient calculé le diamètre des piliers qui suspendaient la voie en fonction du diamètre des moissonneuses

batteuses. Les agriculteurs pouvaient utiliser leur champ. Il n'y avait pas d'expropriation en fait, voilà.

Henri WATISSEE : cher Monsieur, cela m'évoque beaucoup de nostalgie. Vous avez remarqué mes cheveux blancs. Et Bertin, pour moi, c'était quand j'étais jeune ingénieur. Mais je vais laisser la parole à Monsieur VERON qui va certainement vous répondre sur cette technologie de pointe.

Marc VERON : oui, enfin, nous avons un peu évité de nous commettre sur les questions de technologie pour la raison suivante. C'est que je pense que le préalable est de définir un niveau de performance. Et j'attire votre attention sur le fait suivant. C'est quand même une innovation considérable dont nous n'avons probablement pas encore pesé toutes les conséquences. Pour la première fois, en raison d'introduction en droit français de la réglementation européenne OSP, nous allons avoir un système de concurrence totalement ouverte. Cette mise en application directe en droit français date du 3 décembre de l'année dernière. Vous voyez que c'est tout frais. Qu'est-ce que nous avons jusqu'à présent comme système ? Pardon, je suis un peu long, mais vous allez voir où je veux en venir. C'était un système totalement fermé. C'est-à-dire que nous avons une autorité organisatrice de transport qui a été créée en 1959, en l'occurrence qui s'appelle aujourd'hui le STIF, le Syndicat des Transports d'Île-de-France, qui était donc maître d'ouvrage. Il était maître d'ouvrage, mais il délégait en même temps tout de suite cette maîtrise d'ouvrage, soit à RFF, soit à la RATP, selon qu'il s'agissait d'un train ou d'un métro. Et ce maître d'ouvrage délégué, RATP ou RFF, avait toute capacité pour lui-même faire non seulement cette maîtrise d'ouvrage, mais la maîtrise d'œuvre, ou en tout cas la maîtrise d'œuvre pour laquelle il se reconnaissait une compétence. Nous avons, avec l'exploitant qui était presque toujours, toujours la SNCF s'agissant du fer, ou la RATP s'agissant du métro, un système complètement bouclé. S'agissant d'un réseau nouveau, il s'agit d'un réseau nouveau, aucun doute là-dessus, cette boucle fermée n'est plus possible en droit. La société maître d'ouvrage, en l'occurrence désignée par la loi, la Société du Grand Paris, doit procéder par appel d'offres, non seulement pour toute assistance à cette maîtrise d'ouvrage, mais pour la maîtrise d'œuvre, à la fois la maîtrise d'œuvre de génie civil de construction inhérente à l'infrastructure, mais également pour la maîtrise d'œuvre du système de transport, et donc à l'intérieur, pour les équipements, et notamment pour le matériel roulant. Cela veut dire qu'à partir du moment où nous allons lancer ces consultations, n'importe quelle société à travers le monde sera en capacité de répondre, des sociétés européennes bien connues, mais aussi des sociétés asiatiques ou américaines. C'est une rupture qui est considérable. C'est-à-dire que par rapport au domaine connu des technologies qui sont aujourd'hui celles fournies par des sociétés de proximité, nous allons avoir là une panoplie de réponses extrêmement large, et extrêmement variée. Vous imaginez bien que notre propos va être préalablement de nous assurer de l'ensemble des technologies disponibles, ou en tout cas en évolution, de manière à pouvoir faire les choix optimisés, et que nous n'avons pas à nous prononcer *a priori* comme certains voudraient nous sommer de le faire. Cela n'aurait pas de sens.

Après, la question est de trouver le bon compromis entre d'une part le jour où nous ouvrons le métro à l'exploitation, il faut que ça marche. Rappelez-vous à un niveau beaucoup plus modeste, le tramway de Bordeaux. Le jour de l'ouverture, cela ne marchait pas. Cela a déjà été considéré comme un scandale. Alors, je vous laisse à penser ce que pourrait être le scandale d'un genre nouveau, totalement redoutable, que je n'ose à peine imaginer : le jour de l'ouverture du réseau de métro du Grand Paris, ça ne marche pas. Il faut bien des technologies éprouvées. Nous ne pouvons pas servir de cobaye. Nous ne pouvons pas servir de banc d'essai. Nous ne pouvons pas servir de prototype. Mais en même temps, il faut vivre dans la durée avec ce système. Autrement dit, il ne faut pas que 25 ans après, nous ayons un système totalement obsolète. Il y a un compromis à trouver entre la novation telle que vous le suggérez, quoique l'aérotrain, je l'ai connu par l'ingénieur Bertin et par un... Il existe toujours d'ailleurs entre Orléans et Paris un bout d'une centaine de kilomètres. Ce n'est pas la technologie qui a été *in fine* choisie en tout cas France, mais cela n'est en rien désobligeant pour l'ingénieur Bertin bien entendu, ce que je dis. Il faut bien que nous ayons là, vous le voyez, les termes d'un compromis astucieux entre la nécessité d'être tout de suite opérationnel, et d'avoir la performance requise au niveau de la disponibilité du matériel, et en même temps d'avoir une évolution par rapport aux technologies actuelles qui ont eu leur mérite, mais qui, dans le temps, évidemment au fur et à mesure, subiront cet effet d'ancienneté.

Henri WATISSEE : merci, Monsieur VERON. Oui, allez-y, Madame.

Véronique DENIZE, Environnement 93 : Véronique DENIZE, je fais partie de l'association environnement 93. Est-ce que la création des gares du métro automatique va s'accompagner de dispositions législatives visant à contraindre les communes concernées à densifier dans cette zone de 1 kilomètre autour des gares ? Il faut savoir que beaucoup de ces futures gares seront cernées de quartiers pavillonnaires, dont il faudra changer les règlements. Et la population n'est pas forcément d'accord avec cela. Ou bien est-ce que cette possibilité de densifier ou pas sera laissée ou pas à l'appréciation des PLU ? Sinon, nous pouvons parfaitement imaginer que pour les communes réfractaires à cette densification, des recours soient présentés par les aménageurs contre des refus de permis de construire.

Henri WATISSEE : question intéressante. Monsieur.

Marc VERON : d'abord, les gares elles-mêmes, puisque la Société du Grand Paris en aura la maîtrise d'ouvrage. Il n'y aura évidemment pas deux gares identiques. Chacune répondra à des besoins exprimés territorialement. Ce que je voudrais dire, c'est que je ne conçois pas un instant que ces gares puissent être imaginées et projetées sans une association étroite entre la Société du Grand Paris, les élus locaux, et un certain nombre d'acteurs locaux. Tout à l'heure, Monsieur parlait par exemple, en tant que commerçant. Il est évident qu'à partir du moment où nous voulons faire des boutiques dans une gare, il paraît totalement impensable que cela soit fait sans l'association des commerçants locaux. Et bien entendu également des acteurs financiers puisqu'*in fine*, il faut quand même que le projet puisse être

financé. C'est une première règle. Je n'imagine pas que nous dupliquions les gares, qu'il y ait une sorte de modèle qui soit transposable sur tout le réseau. C'est inconcevable. Dès lors que l'on fait du cousu main, cela veut dire que l'on implique totalement les acteurs locaux, les Maires au premier chef.

Ensuite, qu'est-ce qui se passe autour des gares ? Nous parlions tout à l'heure, Monsieur LEMOINE, je crois, l'a dit très clairement, des contrats de développement territorial. L'urbanisme autour des gares, comme d'ailleurs dans les communes en question, fait partie de ce contrat de développement territorial. De cette réflexion, alors vous l'avez senti - ici comme ailleurs, comme au Bourget par exemple, comme à la Plaine-Saint-Denis aussi, je pourrais citer une dizaine d'exemples - il y a une réflexion d'urbanisme qui est en cours : le Clichy-Montfermeil, Sevran, Aulnay, Livry-Gargan, etc., du futur, il est en cours d'étude et de réflexion. J'ai suivi certains de ces travaux, et je crois qu'en effet, nous avons pris le bon parti, c'est-à-dire de se projeter, mais en même temps, de le faire de façon très professionnelle avec des urbanistes, et donc d'avoir des scénarios, des scénarios écrits de développement. Il n'y a pas de réponse comme ça, *ex cathedra*. C'est un processus de travail. Je précise que les contrats de développement territorial donneront lieu à des enquêtes publiques. Les citoyens pourront par là même retrouver évidemment une expression forte. Et j'ajoute que bien sûr, ces contrats de développement territorial, il est impensable de les signer sans délibération des conseils municipaux. C'est clair.

Henri WATISSEE : cela répond à votre demande Madame ? Nous allons donner la parole à Monsieur là-bas.

Olivier KLEIN, Habitant de Clichy-sous-Bois : oui, bonsoir. Je voudrais dire mon adhésion à l'idée de ce métro automatique. Je ne vais prendre qu'un seul exemple, parce que le temps est compté. Vous en avez parlé. C'est sur les pôles universitaires. J'ai voulu vérifier en allant sur le site Internet de la RATP cet après-midi, en tapant la Mairie de Clichy-sous-Bois, et le temps qu'il fallait pour aller à la cité Descartes à Champs. Et sur le site Internet de la RATP, qui est en général plutôt optimiste, ils disaient 1 heure 10. Compte tenu des chiffres que vous avez annoncés tout à l'heure et le nombre d'élèves du territoire de Clichy et Montfermeil, que les processus automatiques d'inscription sur les universités font que ces élèves sont, aujourd'hui, scolarisés dans cette université, il est évident que l'on ne peut qu'adhérer à ce nouveau moyen de transport très rapide. Moi, j'ai juste une question, qui reste pour moi une interrogation : compte tenu de l'étendue des territoires de Clichy et de Montfermeil, est-ce que dans la réflexion, nous sommes absolument certains qu'une seule gare pour ces deux territoires permet de répondre complètement à l'attente des habitants de nos deux villes ? Voilà, merci.

Marc VERON : c'est forcément un compromis. Dans la mesure où nous voulons garder une certaine vitesse aux moyens de transport, il est absolument certain qu'il faut espacer suffisamment les gares pour maintenir cette vitesse moyenne. Sans quoi, nous retombons dans un métro urbain dont nous connaissons les performances. Voilà, c'est forcément un

compromis. Je n'exclus pas que dans le cours du débat, ici ou là, il puisse y avoir des demandes additionnelles, mais je pense qu'*in fine*, la décision sera quand même de maintenir le niveau de performance que nous avons présenté. C'est vrai que parfois, nous avons parlé de cela tout à l'heure puisque quelqu'un a évoqué le cas du Val-d'Oise, la partie est du Val-d'Oise, nous avons mis en hypothèse une gare sur le triangle de Gonesse, en hypothèse. C'est vrai que les éléments de dossier qui ont été versés par les communes alentours, Sarcelle, Gonesse, Villiers-le-Bel, sont très forts. Nous ne sommes pas obtus. Il y a des fois des réalités de terrain qui font qu'il faudra aller dans ce sens. Mais encore une fois, les robinets ne sont pas ouverts. Il ne faut pas charger la barque. Alors, je crois que l'on est sur un bon projet et il faut le passer. C'est l'objectif numéro un. Il faut le passer, et il faut le passer en étant le plus rapide possible, c'est-à-dire le mettre en œuvre le plus rapidement possible. Je crois que c'est vraiment l'objectif numéro un.

Henri WATISSEE : merci Monsieur. Passez la parole à Monsieur DILAIN.

Claude DILAIN, Maire de Clichy-sous-Bois : je voudrais vous confirmer ici l'adhésion de la quasi-totalité des Clichois à ce projet, bien entendu, et je voudrais dire que si vous aviez fait cette réunion il y a quelques jours, ou quelques semaines, peut-être que le climat aurait été différent parce qu'il faut le dire, nous étions inquiets. Nous étions inquiets de voir ce projet mis en compétition, mis en concurrence avec d'autres projets, je dis « d'autres » au pluriel, et avec la peur de passer effectivement à la trappe. Moi, je me réjouis qu'enfin la sagesse soit venue, et que l'on parle maintenant de complémentarité entre les différents projets. C'est effectivement notre position. Nous pensons qu'il doit y avoir complémentarité. Je me réjouis par exemple que le Conseil Général de la Seine-Saint-Denis a voté à l'unanimité je crois, moins une abstention, l'idée qu'entre Arc Express et le projet du Grand Paris, il doit y avoir complémentarité et concomitance, le mot est important. C'est-à-dire qu'il ne s'agit pas de phasage, d'en faire l'un avant l'autre, ou l'autre avant l'un, mais bien de le faire en même temps. Et cette complémentarité me va très bien puisqu'effectivement, si nous regardons une carte, je parle de complémentarité aussi avec le T4 qui a été à juste titre longtemps exprimé ici, souvent exprimé ici, parce que là aussi, il suffit de regarder la carte, le T4 est un complément important, et je crois que le directeur de l'hôpital a bien eu raison de le dire, de ce grand projet.

J'ai l'impression que nous nous acheminons maintenant vers un débat beaucoup plus serein, la région elle-même ayant décidé que les deux projets devraient être complémentaires de façon officielle. C'est pour cela que le climat de ce soir est très serein, et nous ne pouvons que nous en réjouir. Les raisons pour lesquelles nous adhérons ont été largement décrites. Elles touchent bien entendu tout ce progrès magnifique en termes de transport, de rapidité, mais de qualité de transport. Je voudrais tout simplement dire deux choses supplémentaires : elles touchent aussi à la réussite du projet de renouvellement urbain. Vous savez que les deux villes sont engagées dans un projet qui va coûter 600 millions d'euros. Et tout le monde dit que si parallèlement et en même temps que ce renouvellement, il n'y a pas un projet de désenclavement efficace et moderne, l'efficacité de

ce PRU, de ce Projet de Renouvellement Urbain, risque d'être plus faible que prévu. Ces deux raisons sont des raisons de réparation.

Je voudrais en rajouter une troisième, parce que comme vous l'avez dit à plusieurs reprises, nous ne faisons pas un métro pour une ou deux générations. Nous le faisons pour plusieurs, et nous dessinons maintenant le Clichy-Montfermeil de demain. Ce que l'on constate aujourd'hui, et je pense qu'Yves LYON qui est dans la salle pourra compléter ce que je dis, mais c'est ce qu'on dit beaucoup des urbanistes qui ont travaillé sur le Grand Paris, c'est que les lieux de production, les lieux agricoles si je puis dire, et les lieux de consommation, la zone dense, doivent maintenant se rapprocher. Or, les premières cartes que vous avez montrées montrent à l'évidence que nous sommes nous, à Clichy Montfermeil, à l'interface entre la zone dense consommatrice et la zone naturelle productrice. Je crois que cela répond aux questions de dire : qu'est-ce que l'on va faire pour préparer ? Je pense qu'il faut se préparer à cela. Je pense que Rungis, c'est fini, mais qu'il va peut-être y avoir maintenant des échanges beaucoup plus ponctuels. Et donc, préparons-nous à cela. Le métro, ce n'est pas seulement de la réparation. C'est enfin se projeter dans l'avenir avec des atouts et des cartes. C'est bien sûr, sans mauvais jeu de mots, une façon de ne pas rater ce train-là.

Applaudissements

Henri WATISSEE : merci Monsieur DILAIN de ce témoignage important, et dont je peux vous dire que la Commission tiendra forcément compte dans son compte-rendu, car nous avons beaucoup de boulot à faire d'ici là. Mais cette convergence que l'on sent de plus en plus va très bien dans nos observations. Merci. Monsieur ?

Ludovic TORO, Président du Groupe UMP/NC/DVD; Conseiller Général de la Seine-Saint-Denis; Canton Le Raincy et Clichy-sous-Bois : bonsoir. Ludovic TORO, Conseiller général de Clichy-sous-Bois, Le Raincy. J'ai des fois des avis très différents de Monsieur DILAIN. Aujourd'hui, je suis totalement en accord avec lui. Première chose, par rapport à ce que vous nous avez expliqué tout à l'heure. Vous nous dites le STIF est quelque chose d'à part. Donc le T4, c'est à part. Néanmoins, vous l'inscrivez sur votre visuel. Donc je vous pose la première question : en l'inscrivant sur le visuel, vous avez forcément contacté le STIF pour savoir dans quel délai finalement ce débranchement va se faire. Deuxième remarque : en effet, nous avons voté en séance plénière avec mon collègue Michel TEULET, et Raymond COENNE, par rapport au développement concomitant d'Arc Express et de ce grand projet. Pourquoi ? Parce que je pense que ces deux projets sont totalement complémentaires. Alors, il est vrai qu'il faudra travailler avec le STIF. Nous ne pouvons pas faire autrement. Ce sont eux qui sont en charge de cela, et ils sont en charge au niveau aussi du paiement, etc. Donc la question, je la repose : est-ce que vous avez des liens officiels ou officieux avec la région et le STIF pour porter ces deux projets, oui ou non ? Et la deuxième question, je la répète : par rapport au T4, avez-vous des liens avec le STIF ? Merci.

Marc VERON : avec le STIF, il est totalement évident qu'au terme de la consultation du public, c'est-à-dire au terme des quatre mois, le 31 janvier prochain, il va bien sûr falloir

passer aux travaux pratiques. Pour toute une série de questions qui tiennent aux services, ceux-ci ne peuvent se concevoir qu'avec ceux qui par la suite auront en charge de gérer l'exploitant. Bien entendu, cela passe donc par un dialogue avec le STIF. Quand nous lisons la loi, elle dit premièrement le souci d'interconnexion que l'on a commenté un certain nombre de fois depuis le début de la réunion, doit être évidemment en premier, ce qui suppose que nous aurons des gares dans lesquelles nous allons avoir non seulement le métro du Grand Paris, mais nous allons avoir des moyens sous l'autorité organisatrice de transport qu'est le STIF. Et enfin dernier point, il faut redistribuer les moyens de surface de manière à avoir les moyens de rabattement et de maillage les plus efficaces possible par rapport à la nouvelle position des gares de ce réseau de métro. C'est évidemment encore avec le STIF. Je pense que la réponse va d'elle-même. La loi est très bien écrite. Il arrive que des lois ne soient pas bien écrites. Celle-ci est très bien écrite. Je le dis d'autant plus que cela a été une coproduction législateurs-gouvernement extrêmement efficace, et je pense qu'elle l'organise, de même qu'un calendrier rigoureux, une procédure ensuite de mise en œuvre totalement rigoureuse.

Henri WATISSEE : merci. Sur le T4, Monsieur, je voudrais revenir. La Commission pour ce débat ce soir a pris contact avec le STIF avant de revenir faire le point. Vous avez pu constater tout à l'heure que j'ai demandé à Monsieur DICIANI, de la direction régionale de l'équipement, de bien vouloir le faire, puisque malheureusement, à ma connaissance en tout cas, il n'y a pas de représentant officiel du STIF ce soir. Il y a certainement des gens du STIF dans la salle, mais je ne sais pas qui. Je voulais vous apporter ce point néanmoins. Je voudrais donner la parole à Monsieur là-bas, puisqu'il semblerait qu'étant de ce côté-là, nous avons un peu de mal à aller vers vous.

Abdelali MEZIANE, Conseiller régional IDF : c'était surtout pour rassurer les gens, pour dire qu'effectivement, même si l'on a pu lire dans la presse au niveau du chiffre, au niveau de l'État, qu'effectivement nous n'étions pas d'accord entre autres sur les tracés et les financements, en tout cas concernant Clichy-Montfermeil, de toute façon, cela a été clair et net. Cela a été dit, et tout le monde le dit. Les architectes le disent. De toute façon, il y a un rééquilibrage républicain à faire, pour rattraper toutes ces unités sociales et territoriales. Et le vrai désenclavement, c'est le métro automatique.

Olivier KLEIN a parlé du gain que l'on peut avoir pour aller dans le Sud, pour aller travailler à La Défense ou pour aller étudier, pour aller même ne serait-ce que boire un verre. En moins d'une demi-heure, moi j'en ai toujours rêvé. Aujourd'hui en tout cas j'y crois, et vous pouvez compter en tout cas sur moi et sur l'intelligence de la région et de l'État pour trouver vraiment une solution concrète, et pour que l'on ne prenne pas en otage toute cette population de 55 000 habitants, sans parler des habitants dont je ne connais pas le nombre à Gagny Coubron et Vaujours, tout le secteur. Je pense que c'est une chance historique pour nous. Nous ferons tout pour ne pas la rater. Et concernant T4, je vous rassure aussi. Ce ne sera pas soit T4, soit le métro. Le T4 est confirmé. Je crois qu'il y a un peu de retard, mais en tout cas, il y a des gens du service qui sont là. Nous y travaillons pour qu'en 2015, le T4 arrive

à l'hôpital de Montfermeil. Voilà. Il y a d'autres projets aussi : le prolongement de la ligne E à l'Ouest, donc vers La Défense et à terme à Mantes-la-Jolie. Il y a beaucoup de choses qui sont faites dans le cadre du plan de mobilisation. Nous ne prendrons pas en otage la population sachant que cela fait très longtemps que l'on attend enfin un vrai désenclavement de nos quartiers et de nos villes. Et donc, je tenais à dire que de toute façon moi, en collaboration avec les élus locaux ce Clichy-sous-Bois, de Montfermeil, de tout le secteur, je ferai tout ce qui est en mon pouvoir au niveau de tous les groupes politiques de la région. Cette fois-ci, il n'y a pas de gauche, et il n'y a pas de droite. C'est un consensus. Donc, il faut que ce consensus ait lieu aussi au niveau de l'État et de la région, et qu'enfin nous puissions être fiers d'être élus de la République et de rétablir l'égalité républicaine dans ces quartiers oubliés. Je tenais à vous le dire. Vous pouvez compter sur nous tous. Merci.

Henri WATISSEE : très bien. Monsieur, en tant que membre de la Commission, je peux vous dire que l'on va noter très sérieusement tout ce que vous venez de dire. Cet aspect consensuel à la fois sur le T4 et sur le métro automatique sera largement indiqué dans notre rapport. D'autres questions. Monsieur ?

Christophe LOUPEC, Montfermeil - Militant Europe Ecologie : bonsoir. Monsieur LOUPEC, Montfermeil, militant Europe Écologie. Je voudrais poser une question concernant toujours le T4, et je voudrais savoir s'il y a un trajet définitif qui a été arrêté et validé par le Maire de Livry-Gargan ? On nous parle d'axes qui seront en commun avec le métro, et nous devrions donc savoir s'il y a vraiment un tracé qui a été arrêté. Merci.

Henri WATISSEE : ok, merci Monsieur. Là, je vais peut-être demander... Je crois qu'il y a dans la salle un monsieur de la RATP qui peut peut-être préciser s'il connaît le tracé définitif. Je croyais qu'il y avait. Non ?

Éric CINOTTI, Directeur des lignes Transilien E, P et T4 : bonjour. Je suis directeur des lignes Transilien E, P, T4 de la SNCF. La SNCF est l'exploitant du T4, pas la RATP. Alors, nous sommes exploitants. Ce n'est pas nous qui allons décider du tracé. Simplement, je crois savoir qu'il y a un tracé qui à priori qui est retenu. Il y en a deux en final. Il y en a un qui semble tenir la corde. C'est le tracé n°4. Le 3 me dit-on ? En tout cas, pour l'instant, les débats sont assez vifs, je crois, sur le sujet, parce que cela pose un certain nombre de problèmes en termes de voirie, et en termes d'occupation d'espace. Nous-mêmes, nous sommes concernés en tant qu'exploitant ferroviaire pour la gare de gare Gargan qui est impactée par un des projets. Donc pour l'instant, il n'y a pas de décision définitive sur ce sujet. Voilà. J'en profite pour remercier Monsieur le Conseiller Régional de l'Île-de-France pour avoir mentionné le dossier Éole à l'Ouest. Ce n'est pas l'objet de la réunion d'aujourd'hui. Simplement, nous rappelons, à la SNCF, que nous avons absolument besoin d'Éole à l'Ouest, du prolongement du RER E jusqu'à La Défense, d'une nouvelle exploitation Transilien qui sera sur ce RER E dans la partie des gares de Paris. Pourquoi ? Parce que si nous ne faisons rien, dans 15 ans, le RER E sera dans la même situation que le RER A aujourd'hui, c'est-à-dire une saturation totale entre 7 heures et 9 heures, et entre 16 heures

et 19 heures. Nous avons aussi besoin de pousser des projets comme le RER E à l'Ouest. Merci.

Henri WATISSEE : merci Monsieur. Vous savez sans doute qu'il y a un débat public actuellement sur le RER E qui est en route. Il y a d'ailleurs eu une réunion très importante la semaine dernière, le 15 novembre je crois, à La Défense, où il y avait concomitance entre la Société du Grand Paris et le RER E. Et je crois Arc Express était là aussi. Les trois sociétés étaient ensemble à La Défense, pas plus tard que la semaine dernière. Ensuite. Madame ?

Danielle DUBRAC, Chambre de commerce CCIP93 : tout simplement, nous sommes absolument pour le projet du Grand Paris, notamment sur la partie de la desserte de l'Est de Seine-Saint-Denis, la ligne rouge. Bien évidemment, cela va désenclaver les quartiers. Et la question du transport est importante pour les emplois. Ces emplois, ce sont les entreprises. Vous avez parlé des contrats de développement territorial. Là, est-ce que vous ne pensez pas que dans le cadre de l'élaboration de ces contrats, il faudrait que les acteurs économiques soient associés très en amont, parce que l'opportunité d'un transport, c'est quand même le développement économique des quartiers, ou de tout développement économique. L'accès à l'emploi, c'est une opportunité. Simple, il faut que les entreprises... Quand elles s'installent, elles vont faire un choix sur l'immobilier d'entreprises, et la qualité environnementale. Et il faut aussi qu'elles puissent s'y développer et s'y pérenniser. C'est comme cela que l'emploi va se pérenniser. Or, nous avons eu de très beaux projets en RU, où la question de l'activité économique n'était pas forcément abordée immédiatement en amont, mais plutôt *a posteriori*. De même dans les CUCS. Ne pensez-vous pas que ces contrats de développement territorial seraient une opportunité pour justement associer les acteurs économiques très en amont pour bien connaître les préoccupations des salariés et des entreprises quand elles vont s'installer notamment autour des gares, tout ce qui concernera le projet du Grand Paris ?

Pour ce qui est des arcs, des tronçons d'Arc Express qui sont en débat actuellement, bien entendu, la chambre de commerce, s'agissant des tracés qui sont à 70 % équivalents au projet de grand transport, soutient la convergence des deux projets.

Et peut-être une question, mais vous avez déjà répondu non à la question sur le financement de l'exploitation. Vous dites que ce n'est pas de votre ressort. Simple, il ne faudrait pas que cela pèse sur les entreprises et l'économie des entreprises, ainsi que sur l'attractivité du Grand Paris par rapport au coût.

Henri WATISSEE : merci Madame. Deux questions sur l'entreprise et les coûts.

Marc VERON : sur les contrats de développement territorial, dans les groupes de travail qui réfléchissent en amont dans un certain nombre de secteurs, je ne sais pas du tout si c'est le cas ici, il y a effectivement beaucoup d'acteurs autres que simplement les communes autour de la table pour préparer ces contrats. Je pense en particulier à la Plaine-Saint-Denis, où nous trouvons en effet des acteurs économiques majeurs, des acteurs universitaires, des

acteurs culturels, de manière à ce que ce contrat reflète le mieux possible le tissu et la sociologie locale. Maintenant, j'avoue mon incompetence de savoir comment concrètement les choses se passent. Monsieur DILAIN, Monsieur LEMOINE, Monsieur TEULET. Là, je n'ai pas d'élément concret. Mais sur le principe, rien ne s'y oppose bien entendu, au contraire.

Sur le financement de l'exploitation, j'allais dire que cela m'échappe un peu, puisque nous sommes dans le cadre évidemment d'une gestion par le STIF de cette partie.

Henri WATISSEE : merci Monsieur. Oui Monsieur, je vous en prie.

Raymond COENNE, Maire et conseiller général de Coubron : oui, bonsoir. Tout d'abord, je me réjouis de cette station entre Clichy-sous-Bois et Montfermeil. Je crois que nous aurions dû y penser il y a fort longtemps. En tous les cas, ce sont des interventions que j'avais faites au Conseil général à ce sujet. Peut-être aurions-nous évité quelques déboires sur Clichy-sous-Bois-Montfermeil. Je crois que c'est un élément important pour notre jeunesse qu'elle puisse circuler beaucoup plus facilement.

Je voudrais me faire le porte-parole de Vaujours, Coubron, certains quartiers de Montfermeil, certains quartiers de Clichy-sous-Bois, qui sont malgré tout éloignés de cette station. Et la question très simple. Je voudrais savoir si vous avez prévu des parkings, et si possible des parkings gardés, et puis des lignes de bus supplémentaires, de manière à ce que l'on puisse se rendre facilement à cette station.

Henri WATISSEE : merci Monsieur. Parking et bus ?

Marc VERON : cela fait complètement partie de la conception des gares, et vous savez que là encore, il y a des points de vue urbanistiques très différents. Certains militent contre un rassemblement en un point unique sous la forme de parking de tout ce qui peut être intermodalité, et militent au contraire pour des parkings décentrés avec des moyens de rabattement. Bref, il y a de ce point de vue des avis très opposés. Nous n'en sommes pas encore au stade où nous concevons la gare comme je l'ai dit tout à l'heure. C'est après que le décret aura fixé la localisation définitive et précise des gares que nous pourrons ouvrir ce dossier de la conception des gares et des fonctionnalités qu'elles incorporeront.

Nadir BENTOUTA : un petit complément. Je l'ai rappelé tout à l'heure dans la slide. C'est la zone mauve qui apparaît. La loi prévoit bien évidemment une réorganisation du réseau de surface pour une meilleure accessibilité aux gares du métro Grand Paris.

Mariam CISSE : mademoiselle. Bonsoir à tous. Mariam CISSE, Clichy-sous-Bois. J'aimerais savoir si le tracé de la ligne est définitif. Et j'ai vu qu'il y avait la possibilité à Sevrans, par exemple, de créer une deuxième gare dans la ville. Est-ce que je pourrai en savoir plus s'il vous plaît ?

Henri WATISSEE : à Sevrans vous voulez dire ?

Mariam CISSE : oui.

Henri WATISSEE : d'abord à Sevrans, il faut savoir qu'il y a un débat pas plus tard que dans deux jours, après demain. Je vous rassure déjà. C'est sûr que le sujet sera d'actualité dans deux jours. Mais d'ores et déjà, peut-être que Monsieur VERON peut donner un éclairage. Il y a deux gares prévues.

Marc VERON : nous pouvons remettre peut-être la carte avec les gares. Sevrans Beaudottes et Sevrans Livry.

Henri WATISSEE : nous aurons la carte en 2018. Nous allons passer la parole à Monsieur.

Mariam CISSE : je n'ai pas eu de réponse par rapport à l'aspect définitif du tracé s'il vous plaît.

Marc VERON : tant que le décret n'a pas été pris en conseil d'État, le tracé est une proposition. Les gares sont une proposition, bien sûr.

Henri WATISSEE : ok, merci beaucoup. Monsieur ?

Kader BENTAHAR, Conseiller municipal de Clichy-sous-Bois : Ma question concerne justement l'emploi. Comme vous le savez, une grande partie de la population et des jeunes des villes de Clichy et de Montfermeil sont au chômage, ou bien qui sont sortis du circuit de l'école et de la formation. Ma question c'était, pour la Société du Grand Paris entre autres, dans le cadre de ce grand projet qui est étalé sur une période très importante à partir de 2018, il va certainement y avoir de l'emploi. Ma question : est ce qu'il y aurait possibilité que la Société du Grand Paris, en partenariat avec les entreprises prenantes qui vont répondre à ces appels d'offres, entre autres, pour effectuer ces travaux, y aurait-il possibilité d'avoir, je ne sais pas moi, des conventions ou des partenariats de formation, peut-être même d'emplois pour les gens et pour les habitants de Clichy-Montfermeil ?

Henri WATISSEE : question très intéressante Monsieur. Je cède la parole à Monsieur VERON.

Marc VERON : vous avez tout à fait raison de poser cette question. Cela nous avait évidemment traversé l'esprit, que s'agissant des travaux, quand nous aborderons ce segment Nord-Est, il puisse en tout cas y avoir, sous une forme juridique à déterminer, une convention qui, en tout cas, permet à un maximum de candidats aux emplois qui seront créés par ces travaux de pouvoir postuler avec chance, avec succès. C'est quelque chose qu'il faudra probablement monter avec les mairies concernées.

Henri WATISSEE : je ne devrais pas parce que je suis membre dans la Commission, mais je vais rebondir sur une des questions qui a été posée tout à l'heure, au sujet du chômage et de l'emploi du métro automatique. Monsieur VERON, savez-vous combien d'emplois va créer le métro lui-même ?

Marc VERON : le métro ? Non, aucunement. Directement, je n'en sais rien.

Henri WATISSEE : pour son utilisation, sa maintenance ?

Marc VERON : ce que je sais, c'est que l'impact est de 0.5 sur le PNB. Mais le nombre d'emplois, je suis incapable de le déterminer.

Henri WATISSEE : d'autres questions ? Il y a un trou dans la salle. Vous n'avez plus de questions ? Vous savez que ce n'est pas une consultation publique. C'est un débat public. Mais c'est formidable. Il y a eu beaucoup de questions. Tout cela va bien. Voulez-vous que l'on arrête plus tôt que prévu ? Je vous assure que... Monsieur BENTOUTA voudrait rajouter quelque chose. Il est frustré.

Nadir BENTOUTA : oui, sur la question de la formation des jeunes et des emplois, c'est un point auquel je suis sensible. Nous savons qu'il y a déjà eu des expériences qui ont été menées notamment dans le cadre de la clause d'insertion, dans le cadre des appels d'offres, où il y a eu un travail de partenariat à la fois avec les villes, mais aussi les structures d'insertion, les PLIE, les missions locales et les structures qui travaillent vers l'accompagnement social des jeunes. Ce travail-là a été fait notamment, je pense de mémoire, au prolongement de la ligne 13 et dans d'autres chantiers du terrain, il me semble. C'est un travail qui existe déjà, que d'autres entreprises mènent, et qui se fait. Bien évidemment, nous le ferons dans le cadre du métro Grand Paris.

Henri WATISSEE : merci. Il y a une question au fond de la salle me dit ma collègue. Non ? Il n'y en a plus ? Dans ce cas-là, nous n'allons pas vous lâcher comme ça. Mon collègue et ami Claude BERNET se propose d'essayer de faire une petite synthèse de tout ce qu'il a entendu ce soir.

Claude BERNET : c'est assez audacieux, mais je voulais faire une synthèse en trois mots pour dire que je suis tout de même assez frappé par cette réunion sur un certain nombre de points. D'abord, tout de même, il y a eu 23 questions qui ont été posées, 23 interventions, et souvent d'ailleurs des choses assez concrètes. Je suis frappé de voir que contrairement à ce qui se passait quelquefois au début de ce débat public au mois d'octobre, non seulement les élus s'expriment, ce qui est tout à fait souhaitable, mais également les responsables d'association, j'allais dire les simples citoyennes et simples citoyens. Et d'ailleurs, un certain nombre indiquaient leurs professions. Je suis frappé de voir par exemple de voir la déclaration du Directeur du grand hôpital de Montfermeil. C'est déjà une première chose frappante.

Mais ce qui est vraiment le plus intéressant, c'est le niveau très élevé d'attente que nous avons soigneusement noté, et qui figurera bien entendu dans nos comptes-rendus, qui n'est pas d'ailleurs totalement spécifique à Clichy-Montfermeil, qui est peut-être un petit peu plus forte encore ici qu'ailleurs, et qui se traduit notamment par une certaine adhésion. Je prononce le mot. La Commission ne rompt pas avec sa neutralité, mais elle constate ce qui a été dit ici par beaucoup. Elle constate aussi que comme un peu partout, il y a un appel des citoyens à ce que soit réalisée une complémentarité, ou appelons cela comme nous voudrions, ou une synthèse des projets. Et notamment, nous avons bien noté la position du

Conseil général de Seine-Saint-Denis. Ce que nous ne savions pas, la presse ne l'a peut-être pas dit, c'est qu'elle a été prise à l'unanimité ou à la quasi-unanimité des intervenants.

Le troisième point qui m'a beaucoup frappé, très rapidement, c'est tout de même le nombre de questions qui sont posées sur l'urbanisme, c'est-à-dire les conséquences urbaines du métro. Il y a là un outil qui s'appelle le contrat de développement territorial. Il y a eu énormément de questions qui ont été posées dessus. Nous avons même consacré une séance entière à la Plaine-Saint-Denis au mois d'octobre sur l'urbanisme et les quartiers.

Incontestablement, il y a une demande très forte pour que le contrat de développement territorial soit un outil à la fois démocratique, je crois que le mot démocratique est extrêmement important, et puis également un outil qui permet de valoriser les chances des villes concernées. Et nous avons bien noté le souhait de Clichy et de Montfermeil de ne pas être simplement un endroit dont nous nous échappons, dont nous nous en allons, mais également un endroit où l'on va et qui recueille des gens venant de l'extérieur pour y travailler, pour y étudier, etc.

Voilà, c'est, je crois à peu près les notions essentielles, il y a eu bien d'autres choses qui ont été dites. Rassurez-vous, nous avons pris des notes de multiples façons. Et donc bien entendu, tout cela sera exprimé dans le détail, dans la synthèse qui sera publiée assez rapidement. Nous le faisons assez rapidement dans quelques jours sur le site du débat public, et vous y retrouverez vos interventions, ainsi que dans le verbatim complet qui mettra quelques jours de plus. Mais enfin pour notre compte-rendu général, je pense que cette réunion, mais elle n'est d'ailleurs pas la seule, marquera beaucoup. Je vous remercie de votre attention.

Applaudissements

Henri WATISSEE : écoutez, il nous reste à remercier, je crois, pour la Société Grand Paris, mais comme pour nous-mêmes, tout le public qui est venu ce soir, et l'importance des questions. Mon ami Claude BERNET s'est lancé dans une synthèse tout à fait sympathique et intéressante. Avant que vous ne partiez, je voudrais simplement vous dire qu'il y aura quelques autres réunions, si d'aventure vous le souhaitez. Il y en a quatre intéressantes dans la région. Il y a donc jeudi, Sevrans Livry-Gargan, jeudi soir. L'endroit, je ne sais plus. Tu as les endroits ? Le 13 décembre, il y a Aulnay-sous-Bois. Le 17 janvier, parce qu'il y aura la trêve des confiseurs, quand même, il y a Rosny-sous-Bois, qui sera d'ailleurs une réunion commune avec le projet Arc Express. Et le 26 janvier, il y a Le Blanc-Mesnil. Alors si vous voulez savoir les endroits. Jeudi, c'est à la salle des fêtes de Sevrans, 5 rue Gabriel Péri.

Voilà pour les intéressés pour Sevrans. Il y a aussi une réunion très importante, parce qu'il y a eu quand même des questions sur le coût et le financement. Le 5 janvier il y aura une réunion à Paris. Et à cette époque-là, nous espérons que tous les débats de l'assemblée pourront être éclairés sur ces problèmes de financement, et qu'à ce titre, nous pourrons, la Commission pourra apporter des réponses, via le maître d'ouvrage, aux questions posées sur

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

le financement. Ce sera le 5 janvier Paris. Pour ceux qui ne pourraient pas se déplacer, normalement, c'est une réunion qui passera en vidéo, et qui pourra donc être consultée par Internet, ainsi que les questions. Ce sera une retransmission en direct si besoin. Voilà. Merci à tous. Merci de cette intéressante réunion.

Fin de la réunion à 22 h 44