

VERBATIM DE LA RÉUNION 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

—

6 janvier 2011

Le Mesnil-Amelot

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC

Réseau de transport public du Grand Paris :

- François LEBLOND, Président de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris
- Marie-Laure JOUSSET, membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris
- Joëlle FODOR ESKENAZI, membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris

MAITRISE D'OUVRAGE :

SGP (Société du Grand Paris),

- Didier BENSE, Membre du directoire de la Société du Grand Paris
- Brigitte GRÉGOIRE, Société du Grand Paris
- Denis MASURE, Société du Grand Paris

La séance est ouverte à 20 h 10 sous la présidence de François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du Débat public « Réseau de Transport public du Grand Paris » : Mesdames, Messieurs, je déclare ouverte cette réunion de la Commission du débat public sur le passage au Mesnil-Amelot, et je vais donner tout de suite la parole à Monsieur Alain AUBRY, Maire du Mesnil-Amelot, pour le mot républicain d'accueil.

Alain AUBRY, Maire du Mesnil-Amelot : Mesdames, Messieurs, bonsoir. Permettez-moi tout d'abord de vous souhaiter la bienvenue au Mesnil-Amelot, et puis, puisque nous sommes en période de vœux, bien évidemment, au nom du Conseil municipal et en mon nom personnel, recevez, Mesdames et Messieurs, tous nos vœux les plus chaleureux.

Monsieur le Président de la Commission particulière du débat public du Grand Paris, Monsieur le Président du directoire de la Société du Grand Paris, Mesdames et Messieurs les parlementaires, notamment Monsieur le Député Yves ALBARELLO que je tiens à saluer spécialement, Mesdames et Messieurs les élus, notamment ceux du Nord Seine-et-Marne, Mesdames et Messieurs les hauts fonctionnaires et dirigeants d'entreprise, Mesdames et Messieurs, chers amis, c'est évidemment un honneur tout particulier pour le Maire du Mesnil-Amelot, commune de Seine-et-Marne riveraine de l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle, de pouvoir vous accueillir ce soir dans le cadre d'une réunion du débat public du Grand Paris, d'ailleurs organisée en application de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, et conformément à l'Assemblée nationale qui a imposé ce débat au Secrétaire d'État à l'époque, à l'initiative du Président de la Commission durable Christian JACOB et du Député rapporteur Yves ALBARELLO.

À vrai dire, je m'attendais à recevoir cette réunion depuis le 20 octobre, date à laquelle Monsieur le Préfet de région, Daniel CANEPA, chargé par le gouvernement de promouvoir le Grand Roissy, complément naturel du Grand Paris, est venu me rendre visite, accompagné du Préfet de Seine-et-Marne, du Directeur régional de l'équipement et des deux députés du Nord Seine-et-Marne, Jean-François COPE, représenté par son suppléant Roger BOULONNOIS et Yves ALBARELLO. Ce jour-là, Messieurs CANEPA et ALBARELLO ont exposé le projet de la gare terminale au Mesnil-Amelot du métro automatique du Grand Paris, après concertation du Député rapporteur avec le ministre compétent d'alors, Monsieur Michel MERCIER, et le cabinet de celui-ci.

Je me félicite donc, et je vous remercie, Monsieur le Président de la Commission du débat public, que votre Commission ait donné suite à la demande conjointe des députés Jean-François COPE et Yves ALBARELLO, d'organiser ici, dans ma commune, la réunion de ce soir. Vous me voyez donc extrêmement heureux d'être votre hôte pour un débat que je souhaite particulièrement fructueux. En effet, je constate avec un grand plaisir que depuis le 20 octobre le projet de la gare terminale au Mesnil-Amelot, plutôt que dans l'enceinte inappropriée de l'aéroport, a fait du chemin, beaucoup de chemin. Mon collègue, Bernard

CORNEILLE, Conseiller général du canton, et avec lui l'ensemble du Conseil général de Seine-et-Marne, le Président EBLE en tête, l'ont repris à leur compte. Les élus du secteur, toutes étiquettes confondues, ont immédiatement adhéré à ce projet, et ont voulu apporter leur soutien, en délibérant au niveau du SIEP, des communautés de communes, mais aussi au sein de leurs conseils municipaux. C'est donc que cette gare est indispensable non seulement parce que c'est au Mesnil-Amelot que se trouve sa bonne localisation plutôt que dans l'aéroport, mais parce que son implantation ici conditionne le développement de tout le nord seine-et-marnais, dans le cadre des contrats de développement territorial prévus par la loi du 3 juin. Ce développement, nous l'attendons depuis 35 ans, jour où l'aéroport a été mis en service, au moment d'une vacance de l'État qui a permis de nous imposer un statut de zone réserve dont nous ne voulons plus, tout comme nos voisins du Val d'Oise qui ont été soumis au même régime. L'aéroport aujourd'hui doit cesser d'être une excroissance de la capitale au milieu des réserves indigènes du 95 et du 77, et doit au contraire être un moteur de croissance pour tout le secteur qui l'environne. Il ne doit plus être une bulle, protégée et séparée par ses riverains, mais un pôle de rayonnement pour tous ses habitants.

Voilà, Mesdames, Messieurs, ce que je tenais à vous dire en préambule, afin d'éclairer de notre point de vue, celui des élus et autres responsables de terrain, le débat de ce soir. Tout le nord 77 attend la gare du Mesnil-Amelot et le contrat de développement territorial d'accompagnement, tout comme le Val d'Oise attend la gare de Gonesse. Je souhaite donc bonne chance à ce débat, avec la conviction profonde qu'il sera certainement très constructif. Mesdames, Messieurs, je vous remercie de votre attention.

Applaudissements

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du Débat public « Réseau de Transport public du Grand Paris » : bien. Monsieur le Député, Monsieur le Maire, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames, Messieurs, d'abord à mon tour, je vous souhaite parce que nous sommes le 6 janvier et que nous espérons tous que cette année 2011 sera pour vous tous, pour nous tous, une bonne année et une bonne année aussi pour notre pays.

Je voudrais vous dire aussi que ce n'est pas sans émotion que je viens ce soir ici, parce que je me souviens qu'il y a 30 ans, pendant 4 ans, j'ai exercé les fonctions de Sous-préfet de Meaux. Je me souviens très bien de la commune de Mesnil-Amelot, dans laquelle j'étais venu tenir une réunion comme dans les 185 communes que représentait à l'époque l'arrondissement de Meaux. Depuis il a été divisé en deux, mais 185 communes, je me souviens très bien, j'ai mis 14 mois à les parcourir, pour passer 2 heures avec chaque conseil municipal. Donc, à l'époque, votre prédécesseur, Monsieur le Maire, m'avait accueilli au Mesnil-Amelot. Je suis très heureux d'être accueilli aujourd'hui en tant que Président de la Commission particulière du débat public sur le réseau du Grand Paris.

Je voudrais d'abord simplement présenter ceux qui sont là, à la tribune. Autour de moi, Marie-Laure JOUSSET et Joëlle FODOR ESKENAZI, qui sont membres de la Commission particulière du débat public sur le réseau du Grand Paris. Il y a également Michel

ROSTAGNAT, qui est discrètement dans la salle et qui est un des membres de la Commission. Et puis nous avons, pour représenter le maître d'ouvrage, la Société du Grand Paris, Monsieur Didier BENSE, qui est membre du directoire de la Société du Grand Paris, Madame Brigitte GRÉGOIRE, de la Société du Grand Paris, Monsieur Denis MASURE, de la Société du Grand Paris. Voilà les personnes qui sont à la tribune, j'ajoute que la Société du Grand Paris est très largement représentée ce soir, parce qu'il y a d'autres personnes qui sont dans la salle. Et je sais que, le cas échéant, ces autres personnes peuvent être en mesure de vous répondre sur les sujets qui sont ceux de ce soir.

Alors, je voudrais simplement vous rappeler, sans vous lasser, ce qu'est un débat public. Un débat public, c'est une procédure qui a été créée en 2002, à l'époque où Monsieur BARNIER était ministre, quand la dernière loi a été promulguée, après la première loi en 1995. Ce débat public est un débat mené par une Commission qui émane de la Commission nationale du débat public, laquelle n'est pas un organisme gouvernemental. C'est une Commission qui émane de toute sorte d'organismes spécialisés dans les sujets essentiellement de l'environnement. Mais le législateur, Monsieur le Député, vous devez vous en souvenir, a élargi cette Commission au cours des réflexions sur le Grenelle en y ajoutant des syndicats de salariés, d'autres personnes. Donc vous voyez qu'il s'agit d'une Commission qui est complètement indépendante du pouvoir public. En dépit de mon titre d'ancien Préfet de région, je suis complètement indépendant, et mes amis le sont également. Pourquoi cette indépendance ? Le législateur a voulu que cette Commission essaie de faire apparaître et passer un esprit de dialogue entre un maître d'ouvrage qui a un projet et des personnes qui peuvent être intéressées par ce projet. Et donc, en fait, il faut que ceux qui sont à la tribune soient complètement dans ce débat, pour lui permettre d'éclorre d'une façon satisfaisante. Vous savez, quand on a été Préfet, c'est souvent ce qu'on a fait dans sa carrière, mais là c'est organisé par le législateur. En fait, c'est dans ce sens que nous sommes complètement indépendants et que nous voulons un débat qui soit bien équilibré, qui permette à chacun de s'exprimer de façon libre. La seule chose que nous demandons est que chacun explique les raisons de son point de vue, ses motivations, que nous ne parlions pas de n'importe quoi, que nous nous en tenions au sujet. Mais à part ces règles générales, nous avons la possibilité de faire éclorre toute sorte d'information, et je peux vous dire que c'est tellement riche qu'à l'heure qu'il est, je vais reprendre quelques chiffres, parce que cela vous donnera quand même quelques idées sur la nature de ce débat. Nous avons un site internet qui a été visité par 129 739 personnes, c'est très important. Nous avons reçu 649 questions et 573 réponses ont déjà été publiées. Nous avons reçu 336 avis du public, 44 contributions. La loi du 3 juin demandait aux élus de se prononcer sur ce sujet avant le 31 décembre. Là, c'est un peu plus modeste, nous avons reçu 124 réponses pour l'ensemble des communes d'Île-de-France. Ce n'est peut-être pas tout à fait suffisant, mais enfin le chiffre est tout de même assez éloquent. Et la loi a prévu que ceux qui ne viennent pas en réunion (et même s'ils viennent) par ce que nous appelons des cahiers d'acteurs, des documents qui tiennent en 12 000 signes, soit 4 pages, et je peux vous dire qu'ils ont eu un très gros succès puisque nous en avons, à l'heure qu'il est, reçu 182, et nous en avons publié 160 sur notre site. Alors, une partie était commune avec le projet Arc Express, qui n'intéresse pas vraiment la réunion

d'aujourd'hui, et deux ont été communes avec ce que nous appelons le projet Éole. Donc vous voyez que ces débats sont quelque chose de très riche. Et je crois que cette richesse est de plus en plus reconnue par tous ceux qui ont en charge un tel dossier. Vous savez que c'est un dossier qui à l'heure actuelle est examiné avec la plus grande attention à la fois par les représentants de l'État et ceux de la Région, que dans les débats que nous avons tenus au cours des 3 derniers mois, nous avons conclu d'une façon générale que la convergence entre les 2 projets était un désir assez partagé par la plupart des populations. Nous sommes contents de voir qu'il y a un dialogue aujourd'hui très approfondi entre les partenaires essentiels de la Région, que ce soit naturellement l'État et la Région, mais aussi les départements. Nous avons eu beaucoup de contacts avec les Présidents des Conseils généraux, ces 3 derniers. Je pense que ces débats publics, nous les avons tenus d'une manière suffisamment libre et équilibrée pour que les conclusions qui peuvent être reconnues soient des conclusions utilisables par les principaux intéressés. C'est dans ce cadre que la réunion de ce soir se tient. C'est vrai qu'elle m'a été demandée — je donnerai la parole à Monsieur ALBARELLO tout de suite après, dès que la SGP se sera exprimée — conjointement par Monsieur ALBARELLO et Monsieur COPE, et donc nous avons répondu à leur demande. C'est vrai que cette réunion n'avait pas été programmée dans un premier temps, mais dès que nous avons reçu cette demande, nous avons veillé à la programmer. C'est d'ailleurs une volonté qui a été forte de ma part depuis le début, de programmer des réunions chaque fois que des élus nous le demandaient. Nous sommes partis d'un nombre donné de réunions qui correspondaient en gros un peu à la géographie des gares qui étaient programmées par le maître d'ouvrage, et puis nous nous sommes rendu compte qu'il y avait quand même un certain nombre de réunions complémentaires qu'il fallait faire, et celle du Mesnil-Amelot est parmi ces réunions. Je me réjouis d'abord du nombre que nous sommes aujourd'hui, qui montre tout à fait l'intérêt que vous portez à ce sujet. Voilà ce que je voulais dire en préambule, vous voyez dans quel esprit nous travaillons, dire également aux élus qui sont ici et que nous sommes très contents de les voir. Nous fixerons quelques règles dans le débat pour permettre à des personnes qui ne sont pas élues de pouvoir s'exprimer librement. C'est vrai que nous avons quelques soucis dans les premières réunions, nous avons l'impression que la population n'avait pas tout à fait assez de temps pour s'exprimer. Donc, nous faisons en sorte que chacun puisse parler un temps le plus limité possible, pour permettre aux autres de s'exprimer également. Nous sommes là jusqu'à 23 h. Je vais donner la parole au maître d'ouvrage dans un premier temps, et puis nous engagerons ce débat à la suite. Voilà ce que je voulais vous dire en préambule de cette réunion. Je ne sais pas si j'ai oublié quelque chose. Est-ce que j'ai oublié de dire quelque chose ? Je ne crois pas, mais si j'ai oublié, j'aurai l'occasion d'en reparler au cours du débat. Je donne tout de suite la parole à la Société du Grand Paris, en lui demandant de faire un exposé qui corresponde vraiment à ce qu'attendent ceux qui sont dans cette salle.

Denis MASURE, Membre de la Société du Grand Paris : je vous remercie, Monsieur le Président. Mesdames et Messieurs, au nom de la Société du Grand Paris, nous vous remercions pour votre présence, ici, ce soir, pour cette réunion de présentation du projet de Métro Grand Paris, réunion de proximité pour laquelle effectivement nous insisterons sur les

aspects locaux de ce projet, dans le contexte du Grand Roissy.

Ce soir, nous poursuivons deux objectifs. Le premier est naturellement de vous présenter le projet et de répondre à vos interrogations. Le deuxième est de recueillir vos observations et vos objections qui permettront d'enrichir le débat public. Mais avant, avant de vous faire cette présentation plus détaillée, je vous propose de visionner un film de 5 min qui présente le cadre général du projet de Métro Grand Paris.

Projection d'un film

Diffusion d'un PowerPoint

Maintenant que le contexte général et l'ambition du projet vous ont été présentés par ce film, je vais m'efforcer en 4 parties de vous présenter de manière plus détaillée ce projet, tout d'abord les grandes caractéristiques du projet, les bénéfiques, puis nous nous concentrerons sur le secteur est de Roissy qui nous intéresse ce soir, avant de détailler la mise en œuvre du projet.

Tout d'abord, nous partons d'un diagnostic largement partagé depuis des années sur les déplacements en Île-de-France. En effet, lorsque nous étudions les caractéristiques de ces déplacements, nous nous rendons compte que 64 % des déplacements à Paris intramuros se font en transports en commun. Mais dès lors que nous franchissons la barrière du périurbain, seuls 23 % de ces déplacements se font en transport en commun, et ce pourcentage descend encore en grande couronne, puisque seuls 10 % des déplacements s'y font en transport en commun. Cela est bien entendu lié à l'insuffisance d'infrastructures de transport en commun en banlieue permettant de relier, sans passer par le centre de Paris, les différents sites de la banlieue. Comment s'étonner dès lors, pour ces déplacements, 80 % se font en voiture particulière, rendant la région parisienne la première région embouteillée d'Europe avec quotidiennement 150 à 200 km de bouchons constatés ? Le Métro Grand Paris a donc pour vocation en premier lieu de répondre aux besoins des Franciliens des déplacements de banlieue à banlieue et de relier entre eux les différents pôles économiques de développement, ainsi que les pôles d'emplois et d'habitat. Le réseau Métro Grand Paris, que vous pouvez visualiser, est un réseau en rocade constitué de 3 lignes. 2 de ces lignes, la rouge et la verte, sont des lignes de rocade, la troisième ligne, bleue, passe par le centre de Paris. Je vous les détaillerai dans un instant. L'ensemble du territoire est maillé par 40 gares nouvelles. Le réseau accueillera quotidiennement un trafic de 2 millions de voyageurs à la mise en service, 3 millions de voyageurs à terme. Enfin, les rames du métro parcourront ce réseau à une vitesse considérable de 65 km/h en moyenne.

Je vais maintenant vous décrire chacune de ces 3 lignes, en commençant par la ligne rouge. La ligne rouge est une ligne de 60 km qui relie La Défense au Bourget, en passant par les banlieues ouest, sud, et est de Paris. Vous pouvez visualiser à l'écran l'ensemble des interconnexions avec les différents services Transilien, RER, tramway et métro pour l'ensemble de la région Île-de-France. Cette ligne accueillera de 800 000 à 1 million de voyageurs par jour et maillera le territoire avec 23 gares. Ses 3 principales caractéristiques,

en allant de l'ouest vers l'est, sont de desservir en proche couronne, dans le Sud-ouest parisien l'ensemble des terminus des lignes de métro et de RER, puis plus à l'est dans le secteur du Val-de-Marne, de reprendre très exactement les propositions de l'association Orbival, entre Bagneux et Champigny. Enfin, plus à l'est la ligne rouge s'écarte plus lointainement de Paris pour desservir des secteurs aujourd'hui très mal desservis de l'est de la Seine-Saint-Denis et de l'ouest de la Seine-et-Marne, au niveau de Chelles, Clichy-Montfermeil, en remontant vers Le Bourget via Aulnay.

La seconde ligne du réseau de métro Grand Paris est la ligne verte. Cette ligne relie les 2 aéroports Roissy CDG et Orly entre eux, en passant par l'ouest de la région parisienne, c'est donc également une ligne en rocade. Cette ligne fait 75 km de long et est dotée de 16 gares. Elle accueillera de 400 à 500 000 voyageurs par jour. Elle permettra une desserte robuste et fiable des aéroports. Nous rappelons que l'aéroport Roissy CDG est le deuxième aéroport européen par son trafic. Nous citons également l'aéroport du Bourget qui est le premier aéroport européen d'affaires. Cette ligne verte comporte plusieurs variantes et options, dont l'une dont nous avons discuté assez fréquemment, proche d'ici, qui est la gare optionnelle de Gonesse. D'autres variantes sont au niveau de la desserte du Port de Gennevilliers, qui elle-même a fait l'objet d'un débat, et enfin vous voyez en bas à gauche de la carte un faisceau de tracés au niveau du plateau de Saclay, puisqu'à cet endroit-là, le Métro Grand Paris pourra s'adapter aux meilleurs projets de développement. Vous voyez également l'ensemble des connexions possibles avec les lignes de métro, tramway, RER de la région parisienne.

La dernière ligne du réseau Métro Grand Paris est la ligne bleue. C'est une ligne qui fait 50 km de long, dotée de 22 gares et accueillera 1 million de voyageurs. Il s'agit du prolongement au nord et au sud, jusqu'aux aéroports Roissy CDG et Orly, de l'actuelle ligne 14.

Nous allons maintenant détailler les principales caractéristiques des rames du Métro Grand Paris. Le Métro Grand Paris est un métro automatique qui aura une très grande vitesse commerciale, 65 km/h de vitesse moyenne, tenant compte des arrêts en station. C'est une vitesse largement supérieure à celle des tramways, qui est de 20 km/h, mais aussi du métro, qui circule à 30 ou 35 km/h de vitesse moyenne, mais aussi du RER, qui circule à 40, 45 km/h selon les lignes. C'est donc une vitesse considérable. Les automatismes permettront de rapprocher considérablement les navettes entre elles, permettant une grande fréquence et donc peu de temps d'attente, puisque nous pourrons aller jusqu'à seulement 85 s entre deux passages consécutifs de navette. Les automatismes permettront également une très grande adaptabilité dans l'offre de services aux voyageurs, puisqu'en fonction des heures de la journée et des lieux du réseau, entre 10 000 et 40 000 places seront offertes par sens et par heure. Les rames seront intégralement accessibles aux personnes à mobilité réduite, comme vous pouvez le voir. L'exemple que nous prenons des rames actuelles de la ligne 1 ou 14, ce sont des rames très accessibles permettant une circulation entre les différentes voitures. Enfin, les quais des gares seront équipés de façades de quais, portes palières que vous pouvez également observer sur la ligne 14 du métro, qui servent d'une part à sécuriser

les personnes sur les quais, mais également à mieux contrôler les temps de stationnement des rames en station.

Puisque nous sommes au niveau des gares, nous vous présentons, avec cette planche suivante, la stratégie qui est poursuivie par la Société du Grand Paris sur l'aménagement des gares. Bien entendu, les gares du Métro Grand Paris seront un espace de correspondance et d'accès au Métro Grand Paris, aux correspondances entre les modes de transport en commun, métro, tramway, RER, mais aussi les modes doux, marche à pied, vélo et enfin, bien sûr, le rabattement sur les gares en voiture, avec une politique de parcs relais attractifs autour de ces gares. Mais au-delà de ces services de transport, les gares seront aussi un lieu d'accueil et de service, à destination d'une part des voyageurs, mais aussi des habitants des villes et des quartiers environnant ces gares. Ainsi, ces gares se veulent ouvertes sur la ville, et offrant toute une palette de services, allant des services quotidiens, des services à la personne et des services administratifs. Et elles permettront aussi de renouer une certaine forme de renouvellement urbain autour d'elles.

Je vais maintenant vous détailler les principaux bénéfices du projet, à commencer par les bénéfices en matière de transport, puis je détaillerai les bénéfices en matière de développement économique et social, avant d'évoquer les aspects de développement durable. Le Métro Grand Paris, qui est organisé en rocade, améliorera les déplacements en transport en commun de banlieue à banlieue. C'est essentiel. En effet, les déplacements internes à cette banlieue ont augmenté de 50 % les 25 dernières années. Le système de transport actuel, que vous connaissez, qui est organisé en radiales concentrées vers Paris n'est plus adapté à ces nouvelles formes de mobilité. Le Métro Grand Paris répond donc à ces besoins d'aujourd'hui. Nous citons ici quelques exemples de gains de temps de parcours. Entre Roissy et La Défense, seules 29 min seront nécessaires contre plus de 50 aujourd'hui. Un autre exemple, entre Le Bourget et la gare de Chelles, seules 16 min seront nécessaires contre plus d'une heure actuellement. Le Métro Grand Paris apportera donc un véritable ballon d'oxygène au réseau actuel en évitant de passer par le centre de Paris, et permettra une désaturation de l'ensemble du réseau existant dans sa partie centrale. En effet, les prévisions de trafic permettent de constater qu'il y aura 10 à 15 % en moyenne de décharge sur les lignes de métro en correspondance, jusqu'à 25 % de décharge sur la ligne 13, ou 30 % sur le RER B. C'est donc plus de confort au quotidien pour tous les voyageurs de l'ensemble du réseau et aussi une meilleure régularité, puisque quelques pour cent de diminution permettent en général de libérer les exploitants des problèmes de régularité constatés aujourd'hui. Enfin, c'est un réseau maillé puisque 85 % des gares seront en correspondance et permettront donc une meilleure accessibilité sur l'ensemble du réseau, mais également l'ouverture sur les autres régions d'Ile-de-France, notamment avec la desserte de l'ensemble des gares TGV.

Le deuxième bénéfice de ce projet est de soutenir le développement économique social et territorial. Sur les 8 grands pôles de développement identifiés et connectés entre eux, le projet Métro Grand Paris, qui sera irrigué par 40 nouvelles gares, est un levier important pour développer l'attractivité de la région Ile-de-France. Si notre projet a pour objectif de

stimuler la croissance sur les territoires de développement, il a aussi pour objectif d'améliorer la qualité de la vie. Il créera pour les habitants les conditions d'une meilleure accessibilité, nous l'avons déjà dit, aux centres de recherche, universités, entreprises, centres de formation, etc. Les gares seront un atout pour l'implantation d'entreprises industrielles ou tertiaires, en capacité de proposer des emplois à la population active résidente. Elles seront aussi un atout pour fidéliser, sur place, la population résidente et permettre la valorisation des habitants existants, et favoriser la rénovation urbaine et l'amélioration d'une qualité du bâti. Cette politique d'aménagement prendra consistance par la signature des contrats de développement territorial qui seront négociés entre l'État et les collectivités territoriales.

Enfin, le projet du Métro Grand Paris a fait l'objet d'une évaluation stratégique environnementale, en amont du débat public. C'est une première pour un projet de cette nature. Cette étude a permis, en 3 temps, la prise en compte des enjeux environnementaux, dès la conception même du projet. Je vais maintenant vous décrire les 3 étapes de cette expertise. La première étape était celle de la connaissance exhaustive de l'ensemble de l'état initial des conditions environnementales. Vous voyez en bas les items, air, bruit, paysage, faune, flore, patrimoine architectural. Puis dans un second temps, une modélisation a été effectuée pour permettre d'apprécier les incidences du projet prévisibles sur l'environnement. Enfin, troisième étape, le suivi de l'ensemble de ces enjeux environnementaux sera mis en place lors du chantier, et après la mise en service. À ce stade de la présentation sur les généralités du projet, nous pouvons conclure que c'est un projet équilibré et cohérent puisque d'une part il répond aux attentes d'aujourd'hui et il anticipe les besoins de demain, par ailleurs il anticipe par l'ouverture des territoires et le développement économique.

Nous allons maintenant nous concentrer plus précisément sur les enjeux du Métro Grand Paris dans le secteur est du Grand Roissy. Nous allons faire un peu de cartographie, pour rappeler où nous sommes et les grands enjeux territoriaux. La photo aérienne que vous pouvez visualiser sur l'écran, d'ouest en est, couvre la zone de Roissy jusqu'à l'agglomération de Meaux. Le nord de la carte, ce sont les confins de l'Oise et au sud vous avez la vallée de la Marne. Vous visualisez le territoire communal du Mesnil-Amelot, à l'est de la plateforme de Roissy. C'est une commune d'environ 1 000 habitants sur un territoire de 10 km². Vous pouvez visualiser l'emprise de la plateforme aéroportuaire de Roissy, en partie donc sur le territoire du Mesnil-Amelot. Enfin, nous rappelons les limites départementales puisque comme vous le savez, la plateforme aéroportuaire est à cheval sur les départements de Seine-Saint-Denis, du Val d'Oise et de la Seine-et-Marne. Nous rappelons la présence de l'Oise au nord, qui est très intéressé par l'attrait économique de la plateforme aéroportuaire. Cette plateforme, outre sa capacité en voyageurs, représente une zone d'emplois d'environ 90 000 emplois, qui est la zone en plus forte croissance actuellement en région Ile-de-France, la zone la plus dynamique. Parmi ces emplois, 14 % ont pour origine des habitants de la Seine-et-Marne, 26 % viennent de la Seine-Saint-Denis, 14 % du Val d'Oise et environ 10 % de Paris.

Nous allons maintenant détailler la structure administrative du secteur, et rappeler que le Mesnil-Amelot est une des 8 communes de la communauté de communes de Plaine-de-France, qui a pour particularité de ne pas être continue. Cette agglomération a une population de 11 700 habitants. Elle est imbriquée ainsi avec la communauté de communes du Pays de la Goële et du Multien, composé de 12 communes, dont Dammartin-en-Goële, la principale commune, avec une population de 26 000 habitants. Plus à l'est, nous citons la communauté de communes des Monts de la Goële, représentant 4 600 habitants sur 4 communes, et bien entendu la communauté d'agglomération du Pays de Meaux, avec 81 000 habitants sur 18 communes. Enfin, une intercommunalité est en cours de création avec la communauté des Portes de la Brie, composée de 15 communes, dont Claye-Souilly et approximativement 25 000 habitants. À proximité de la plateforme de Roissy, nous citons enfin les 3 communes de Conflans, de Mitry-Mory et de Villeparisis, qui ne sont pas encore engagées en intercommunalité.

Nous allons maintenant faire un bref diagnostic des infrastructures de transport du secteur à l'écran. Cette carte montre, dans un premier temps, le réseau routier principal qui est constitué en étoiles autour de Paris, avec l'autoroute A1 et les nationales 2 et 3. La seule liaison en rocade dans le secteur est la Francilienne. Mais comme vous le savez, elle s'interrompt aujourd'hui entre Roissy et Compans et ce maillon est très attendu par les populations.

Nous allons maintenant passer aux transports en commun. Vous voyez apparaître ici l'infrastructure du RER B, qui après Mitry-Mory est complété par la desserte par la ligne K du Transilien, qui assure depuis Dammartin la desserte de la gare du Nord à Paris. Vous voyez enfin apparaître, en noir, l'ensemble du réseau de lignes à grande vitesse, avec les lignes TGV nord, est, et bien entendu l'interconnexion est parisienne permettant de relier le TGV nord au TGV sud-est, via les gares de Roissy et de Chessy-Marne-la-Vallée. Comme vous savez, cette interconnexion se situe majoritairement dans le territoire de la Seine-et-Marne. Nous n'oublions pas, bien entendu, la plateforme aéroportuaire CDG, qui est le deuxième aéroport européen en termes de trafic avec 60 millions de passagers par an et d'importantes perspectives de développement. Il résulte de cet important trafic aérien des contraintes, que vous connaissez, que nous entendons, des contraintes d'aménagement liées au Plan d'exposition au bruit, qui selon les zones, limite ou empêche la construction de logements. Pour mémoire, ce plan délimite 4 zones dites A, B C et D, dans lesquelles l'utilisation des sols est réglementée. Dans les zones A et B, qui sont ici en rouge et orange, ce sont des zones de bruit fort, la construction de logements nécessaires à l'activité de l'aéroport est interdite. Dans la zone C, dans laquelle nous nous situons ce soir, ici en vert, c'est la zone la plus modérée, des opérations d'habitat sont autorisées dès lors qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores. Le centre du bourg du Mesnil-Amelot est situé dans cette zone, ce qui empêché donc, par application des règlements, tout accroissement de la population.

Nous allons maintenant évoquer les projets sur le secteur, à commencer par les projets routiers, je l'évoquais tout à l'heure, en premier lieu le bouclage de la Francilienne avec le

contournement est de Roissy, la liaison entre l'A1 et la N104. La création de ce maillon est sous maîtrise d'ouvrage de la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement de l'Ile-de-France, qui traite donc ce projet actuellement. Du point de vue des transports en commun, vous voyez apparaître sur la carte l'infrastructure proposée pour le Métro Grand Paris, avec le terminus nord des lignes bleue et verte à l'aéroport CDG. Le Métro Grand Paris permettra une desserte robuste et fiable de l'aéroport depuis Paris et sa proche couronne, desserte qui fait défaut aujourd'hui du fait du manque relatif de fiabilité et d'attractivité du RER D, qui cependant fait l'objet d'un plan d'amélioration sous maîtrise d'ouvrage du STIF, plan appelé programme RER B Nord +. Nous rappelons avec cette diapositive l'intérêt du projet de Métro Grand Paris pour les déplacements en Seine-et-Marne, puisque non seulement des gares desservent ce département, mais elles intéressent également, par effet de correspondance, l'ensemble du territoire de la Seine-et-Marne. Ainsi, pour l'Est parisien en général, la ligne rouge en rocade et ces nouvelles possibilités de maillage permettent de reporter en banlieue les lieux de correspondance des déplacements de banlieue à banlieue sans passer par le centre de Paris. Vous avez vu apparaître sur l'écran les 9 gares du Nord-est parisien, dont les 2 gares optionnelles, qui deviennent en quelque sorte les portes d'entrée de la région Ile-de-France pour l'ensemble de la Seine-et-Marne, mais aussi pour l'est du Val d'Oise. Plus particulièrement, les 2 gares qui concernent le pôle d'excellence aéroportuaire ont vocation à devenir la porte d'entrée urbaine internationale de la région Ile-de-France. En effet, grâce à ses connexions directes sur les réseaux TER, RER, et aussi la correspondance avec le TGV, la rocade ouvre largement sur l'est de la Seine-Saint-Denis, d'Aulnay à Noisy-le-Grand, les pôles de Roissy et du Bourget, sur l'ensemble de l'espace régional, l'ensemble de ces fonctions et de ces bassins de vie. Ainsi, le Métro Grand Paris participe à la désaturation des lignes du métro, des RER A, B et D, pour une plus grande efficacité générale de l'ensemble du système de transport. Nous nous concentrons encore plus particulièrement sur la plateforme de Roissy, sur cette planche, la gare aéroport CDG sera l'une des 6 plus importantes gares du Métro Grand Paris. Pour mémoire, vous voyez apparaître ici l'ensemble des infrastructures aéroportuaires, terminal 1, 2, avec le projet de satellite S4 et la liaison en CDG Val entre les différents terminaux. Nous précisons bien sûr l'accès actuel en RER B et la ligne grande vitesse qui dessert le terminal 2, et l'arrivée du Métro Grand Paris avec un positionnement de gare aujourd'hui proposé au cœur du pôle de transport de l'aérogare T2, grâce à la correspondance avec la gare TGV, la gare du RER B, le CDG Val. Cet arrêt apparaît incontournable. Un autre arrêt pourrait également être situé un peu plus au nord de la plateforme aéroportuaire CDG, permettant de desservir la zone d'emploi Roissy Pôle et le projet de future aérogare T4. En ce qui concerne l'atelier de maintenance et de remisage, ces ateliers sont classiquement et traditionnellement situés en extrémité de ligne. Cela dit, le caractère automatique du Métro Grand Paris permet une implantation de cet atelier en dehors des zones de terminus.

Du point de vue des bénéficiaires en termes de temps de transport depuis l'aéroport CDG, vous pouvez voir sur cette carte, dite carte isochrone, les gains de temps de parcours depuis la gare aéroport Charles de Gaulle. Ainsi, les zones qui apparaissent en vert clair sont des zones qui seront accessibles au moins 10 min plus rapidement par rapport à la situation actuelle. Et

les zones en vert foncé bénéficieront d'un gain de temps supérieur à 20 min. Nous avons choisi 3 exemples en particulier, que vous pouvez voir sur cette carte. De la gare CDG jusqu'à la future gare Saint-Denis-Pleyel, il ne suffira plus que 19 min, contre 30 min actuellement, soit une économie de 11 min. De la même manière, seules 25 min seront nécessaires pour se rendre à la gare de Chelles, moyennant une correspondance à la gare du Bourget, contre plus d'une heure actuellement. Il s'agit là d'un point très important pour garantir un accès facilité aux emplois de la plateforme depuis les zones denses de l'Est parisien. Le dernier exemple que nous avons pris est celui de La Défense, avec un temps d'accès depuis l'aéroport en 29 min, soit une économie de 23 min, mais aussi une absence de correspondance et une grande fiabilité dans cette desserte. Ainsi s'achève la partie de description plus particulière du Métro Grand Paris.

Je vais maintenant très rapidement avec les modalités de mise en œuvre du projet global Métro Grand Paris, rappeler son coût, entre 21 et 23 milliards d'euros. Ce coût complet est composé à 80 % pour les infrastructures, 12 % pour le matériel roulant, et il intègre dès à présent le sol également pour les acquisitions foncières, puisque l'ensemble de ce projet sera livré clé en main au STIF, qui après organisera les modalités d'exploitation. Enfin, revenons sur le calendrier. Nous sommes actuellement dans la fin du débat public, début 2011. La CPDP aura deux mois pour fournir à la Société du Grand Paris son rapport sur la base de l'ensemble des avis du public et des collectivités, puis celle-ci disposera à nouveau de deux mois, ce qui nous amènera au mois de mai 2011, pour présenter un schéma d'ensemble du réseau, à l'approbation des différentes assemblées nationales. Enfin, en 2012, deuxième phase destinée vers le public, puisque les enquêtes publiques adossées au code de l'environnement et au code de l'expropriation se dérouleront et permettront une mise en chantier dès 2013, et enfin une mise en service des premiers tronçons dès 2018, et mise en service du réseau complet en 2023. J'ai peut-être été un peu long, je vous prie de m'en excuser. Nous sommes prêts à écouter vos questions. Je vous remercie pour votre attention.

Applaudissements

François LEBLOND : est-ce qu'il y a un représentant de la Direction régionale de l'équipement ? Non, c'était pour savoir si j'avais oublié de le citer tout à l'heure. Je vous laisse, Marie-Laure.

Marie-Laure JOUSSET, Membre de la Commission particulière du débat public " Réseau de transport public du Grand Paris : merci, Monsieur. Nous sommes là pour écouter vos questions, vos observations. Peut-être donnons-nous d'abord, comme l'avait dit Monsieur LEBLOND, la parole à Monsieur ALBARELLO ? Je me permets de vous rappeler un petit détail. Ayez l'amabilité, puisque l'ensemble de vos interventions fait l'objet d'un verbatim, que tout cela est mis sur internet ensuite, de donner votre nom pour que nous ne le déformions pas et le transcrivions correctement. Et essayons de nous tenir à cette intervention de 3 min pour que tous puissent s'exprimer ce soir. Merci d'avance.

Yves ALBARELLO, Député de la 7e circonscription de Seine-et-Marne : merci, Monsieur le

Président, Merci, Madame. Je serai un petit peu plus long, vous m'excuserez. La fin de l'année, ou le début de l'année étant propice aux vœux, Monsieur le Président, je vais faire comme vous, je vais m'y soumettre et je vais adresser tous mes vœux les plus sincères de bonne et heureuse année, et surtout de bonne santé, parce que là je sais de quoi je parle, de bonne santé à vous tous, à tous les élus et à tous les présents ce soir. Ils sont nombreux pour cette réunion de la CNDP.

Monsieur le Président, je voudrais d'abord rebondir sur les propos qui ont été tenus par Monsieur AUBRY, dans ses propos liminaires, en vous disant que c'est peut-être un peu grâce à moi si vous êtes là aujourd'hui. Pourquoi ? Tout simplement parce que lorsque j'ai été désigné, en octobre 2009, par le Parlement, pour être le rapporteur de cette loi, lorsque j'ai été saisi de ce projet de loi, dans ce projet ne figurait pas, justement, la CNDP ; ce qui était pour moi inacceptable. C'est la raison pour laquelle, cela a été rappelé tout à l'heure, avec des amendements déposés par Christian JACOB et moi-même, nous avons rétabli le principe même de la démocratie qui est de parler entre nous, et c'est pour cela que vous, aujourd'hui, vous êtes là avec votre équipe.

Deuxième élément, je voudrais également rappeler que c'est aussi un peu grâce à Jean-François COPE, que j'excuse, qui est sur le départ actuellement pour la Guadeloupe, mais qui est représenté par son suppléant Roger BOULONNOIS. J'en profite pour saluer le Président du Conseil général, Vincent EBLE, qui est là-bas, et son Conseiller général, Monsieur CORNEILLE, qui est à côté, et remercie également tous les élus, je ne vais pas tous les citer, ils sont très nombreux ce soir, présents à cette réunion, pour vous dire que je m'étais insurgé sur le fait qu'une fois de plus, la plateforme aéroportuaire de Roissy CDG était encore la grande oubliée. Elle l'était déjà depuis 35 ans, et là, nous allions recommencer une fois de plus, nous allions zapper un débat public sur la plateforme aéroportuaire de Roissy. Aujourd'hui, ce mal a été réparé et je vous remercie d'avoir répondu favorablement à notre demande conjointe.

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, moi, dès le mois de novembre 2009, à la tribune de l'Assemblée nationale, j'avais déjà fait cette remarque en disant que je m'étonnais du traitement particulier réservé dans le projet de loi à la plateforme de Roissy, que je pouvais comparer à l'ambition du plateau de Saclay. Nous avons une grande ambition pour le plateau de Saclay, et nous avons très peu d'ambition pour la plateforme aéroportuaire de Roissy, qui est la deuxième en nombre de passagers, mais la première en nombre de mouvements. Le son nous le rappelle encore ce soir. Or, nous avons depuis des années des nuisances, et nous n'avons pas les contreparties. Et ce n'est plus acceptable pour nous. Depuis 35 ans, le développement économique de la plateforme aéroportuaire s'est fait de façon linéaire, et non de façon concentrique. Le développement économique, s'il était juste partagé et équitable, aurait dû se faire de façon concentrique autour de la plateforme aéroportuaire ; il ne s'est pas fait de façon concentrique, mais de façon linéaire par absence de volonté politique, à l'époque. Il s'est donc fait, très simplement, de Tremblay, de Roissy, Le Bourget, Paris, et nous, nous avons quoi en réponse ? Le bruit. Notez le bien, Monsieur le Président, c'est extraordinaire. Et cela, nous n'en voulons plus.

Applaudissements

Tout du moins, nous n'en voulons plus, mais nous pouvons l'accepter, à condition d'avoir des contreparties. Parce que nous ne pouvons plus accepter ce manque d'équipements, aussi bien structurants, en matière ferroviaire, en matière d'équipements routiers. Toit à l'heure, pour vous rejoindre, j'ai mis plus de 30 min pour faire Claye-Souilly Roissy, par une deux fois une voie. Pensez-vous que c'est acceptable à la porte du premier aéroport européen en nombre de mouvements ? Ce n'est pas acceptable. Donc, c'est la raison pour laquelle ce projet, que j'ai qualifié d'exaltant lorsque j'ai été saisi pour le défendre devant l'Assemblée nationale, mérite quelques explications. Aujourd'hui, dans ce projet de loi est prévue la gare en terminus à l'intérieur de l'aéroport. Je vais essayer, ce soir, de vous démontrer que ce n'est pas une bonne idée, que c'est même une mauvaise idée, et qu'en bons gestionnaires, nous pouvons faire mieux. Nous pouvons faire mieux en faisant en sorte que cette gare sorte de la plateforme aéroportuaire, puisse se localiser sur le territoire de la commune de Mesnil-Amelot. Parce que le Mesnil-Amelot, son maire étant présent, l'accepte. Nous pouvons partir de ce postulat. Alors, cela offre plein d'avantages, Monsieur le Président, énormément. D'une part, cela va désenclaver une région qui a été sous-équipée pendant plus de 35 ans, deuxièmement, cela libérer du foncier à une plateforme aéroportuaire qui est en train de se battre avec Londres Heathrow, qui a besoin peut-être de grandir demain. Et je ne vois pas pourquoi nous irions construire à l'intérieur d'une plateforme aéroportuaire des gares et des trains. Ce n'est pas l'objet. Dans les gares, nous ne construisons pas d'aéroport. Là, c'est la même problématique, il faut libérer le foncier d'Aéroports de Paris pour lui laisser le soin demain de pouvoir éventuellement se développer davantage. Troisième argument, Monsieur le Président, si vous laissez la gare à l'intérieur de l'aéroport, qui va aller prendre le train ? Qui va aller prendre le métrophérique ? Pas l'usager, pas le riverain. Pourquoi ? Tout simplement parce qu'il ne pourra pas se garer. Avez-vous déjà pris l'avion et laisser 1 journée, 2 ou 3, aux Aéroports de Paris ? Bonjour l'addition quand vous venez chercher votre voiture. Et ce n'est pas acceptable. Or, le législateur, dans sa grande sagesse, a également introduit une notion d'intermodalité. Vous avez cité les parkings, tout à l'heure, nous n'allons pas les faire à Roissy CDG. Les parkings de l'an 2010, 2020, 2030, avec des prises électriques pour les voitures électriques, nous allons les faire à l'extérieur. Et là, en les faisant à l'extérieur, les habitants de Dammartin, d'Othis, de Claye, de toute la région, vont pouvoir venir avec leur voiture, la laisser à un tarif abordable dans le parking, et prendre le Grand Paris pour aller travailler sur Paris. Quatrième argument, le fait de pouvoir utiliser ce réseau de transport automatique parce qu'il sera accessible à tous les riverains de l'aéroport, va permettre, en matière environnementale, de désaturer l'A1 et la RN2. Parce que plus il y aura d'usagers qui prendront le métrophérique, moins il y aura de voitures sur l'A1 et la RN2. Donc là, nous aurons un gain en matière de bilan carbone. Et c'est bon pour le Grenelle de l'environnement. C'est tout un tas d'arguments que je voulais vous citer.

François LEBLOND : il faut conclure, Monsieur.

Yves ALBARELLO : alors, sur le plan politique, je vais vous rassurer, et je pense que le

Président EBLE interviendra tout à l'heure, nous sommes tous d'accord pour la première fois. Cela n'a jamais été le cas, mais pour la première fois, nous sommes tous d'accord sur le constat. Que ce soit les députés, les sénateurs, le Conseil général, les élus locaux, ils veulent tous, de manière unanime, une gare en terminal sur la commune de Mesnil-Amelot. D'ailleurs, vous n'avez qu'à regarder les cahiers d'acteurs. Tous, que ce soit celui de Garen77 présidé par Jean-François COPE, qui regroupe 110 communes, abondent dans le sens de la gare au Mesnil-Amelot, que ce soit celui présenté par le Conseil général ou par le Conseiller général, Maire d'Othis, abondent pour une gare au Mesnil-Amelot, que ce soit la communauté de communes présidée par Bernard RIGAULT, le cahier d'acteurs conclut à ce qu'il y ait une gare au Mesnil-Amelot, et puis le cahier d'acteurs qui a été réalisé par la communauté de communes des Portes de la Brie et puis par votre serviteur, conclut donc à une gare au Mesnil-Amelot. Monsieur le Président, nous pouvons faire une grande partie du chemin ensemble, nous pouvons aller dans le sens de l'équité, du développement partagé et durable. Il nous faut cette gare, et c'est de façon unanime que nous vous la demandons. Merci.

Applaudissements

Marie-Laure JOUSSET : nous allons prendre les questions qui vont se présenter dans la salle. Merci de vous signaler aux hôtesse que nous puissions vous donner le micro. Monsieur ? Merci.

François LEBLOND : alors, nous avons l'habitude, dans les débats que nous tenons, de démarrer par les questions les plus locales, et au fur et à mesure que la soirée avance, d'élargir le débat à d'autres sujets qui comprennent l'ensemble des préoccupations sur le réseau du Grand Paris. Si vous voulez bien, au départ, ce sont des questions qui sont d'ailleurs très liées à ce que vient de dire Monsieur ALBARELLO, qui sont des questions plus locales.

Didier BODA, Président du Syndicat intercommunal des transports urbains soissonnais : Monsieur le Président, je me présente, Didier BODA. Je viens de l'Aisne, et plus précisément de Soissons. Je suis le Président du Syndicat intercommunal des transports urbains soissonnais, qui regroupe 45 communes. Je voudrais, au nom des gens du sud de l'Aisne, du sud de l'Oise, également de Seine-et-Marne, vous lire (il y en a pour 3 min exactement) et vous poser les questions qui font référence à ce qui a été dit précédemment. Cela va tout à fait dans le sens de l'intervention précédente. Je ne ferais qu'une seule observation, c'est que je pense que les limites du territoire français ne sont pas limitées aux frontières de l'Île-de-France, de la Picardie ou d'ailleurs.

Lors du lancement du débat public sur le Grand Paris à l'Assemblée nationale, toutes les personnalités intervenantes de ce dossier ont souligné que le projet s'inscrivait dans une démarche d'aménagement du territoire très large, c'est-à-dire allant bien au-delà des frontières de l'Île-de-France. Le 23 septembre 2010, quelques jours avant la réunion sur le Grand Paris à l'Assemblée nationale, le Président de la CNDP, le Préfet Philippe DELANDE, livrait ses conclusions sur le débat relatif au projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie. Le

signataire de ce bilan attirait l'attention sur les problèmes ressentis au sein des régions — je reprends ses propos —, plus précisément l'Ile-de-France et la Picardie. Il poursuivait son intervention en préconisant, toujours ses propos, qu'il était nécessaire d'y apporter des réponses efficaces, non seulement pour la Picardie, mais aussi pour le Val d'Oise. Il concluait ainsi : « Il semble que le débat a fourni des éléments essentiels à cette fin. Gageons que ces questions surgiront à l'occasion des 2 prochains débats Arc Express et Métro du Grand Paris. » Aujourd'hui, au Mesnil-Amelot, mais également demain à Mitry-Mory, espace frontalier à la Picardie, des questions soulevées déjà il y a quelques mois, méritent d'être à nouveau posées pour la raison bien simple que les communes du Mesnil-Amelot, Dammartin, Saint-Souplet, Mitry-Mory, pour n'en citer que quelques-unes, se trouvent sur le même axe de déplacement que les communes du Plessis-Belleville, Nanteuil-le-Haudouin, Crépy-en-Valois, Villers-Cotterêts, Soissons, Laon. Cet axe de déplacement est aujourd'hui laissé pour compte et l'aménagement du territoire dans ce secteur, pourtant facile à aménager puisque désertifié, est mis à l'écart. C'est le discours bien réel des habitants de Seine-et-Marne situés dans cette zone. C'est également celui des habitants du sud de l'Oise et de l'Aisne, alors que leurs territoires respectifs réunissent toutes les caractéristiques d'un développement harmonieux et offrent des conditions de vie de très grande qualité. Aussi, compte tenu de ce qui a été dit précédemment, permettez-moi de vous livrer mes questions. Celles-ci font référence au dossier complémentaire de RFF de juin 2010, page 8, et notamment à l'extrait suivant : « En parallèle de Roissy Picardie, le contrat de projet Etat-Région Picardie 2007/2013 prévoit la réalisation d'études relatives à l'amélioration de l'accès ferroviaire, axe arrivant à Roissy, et de manière générale, à la grande vitesse. Plus largement, cette étude pourrait prendre en compte l'accès à Roissy depuis les différents territoires desservis par la ligne Paris-Laon, y compris dans l'Oise, Valois, mais aussi dans la Seine-et-Marne, Goële. » C'est RFF qui le dit. Elles font également référence à la page 49 du compte-rendu du débat public sur Roissy Picardie, qui reprend le texte ci-dessus et ajoute « l'idée d'un raccordement entre la ligne Mitry-Mory, Dammartin, Crépy-en-Valois, Laon et la LGV d'interconnexion au sud de l'aéroport, pourra faire partie des scénarios dont la faisabilité sera étudiée. » En conséquence, cette étude financée par RFF et la Région Picardie peuvent-elles être prises en compte dans le cadre de l'aménagement du Grand Paris ? Pouvons-nous associer à cette étude tous les territoires se trouvant sur ce même axe de déplacement ? Pouvons-nous enfin mettre en cohérence les projets initiés notamment par le CIEP de Dammartin-en-Goële et l'ensemble des projets ayant cette même finalité afin de répondre aux attentes des territoires situés au nord-est de Paris, et particulièrement déshérités ? Merci de votre attention.

Applaudissements

François LEBLOND : je vous remercie en tout cas, Monsieur, d'avoir fait le déplacement depuis Soissons, parce qu'il était dans notre intention d'organiser quelques réunions qui soient hors de la région Ile-de-France, et notamment dans la région Picardie et probablement dans d'autres. Malheureusement, c'est le temps qui nous manque, et nous n'avons pas pu du tout organiser ce type de réunion, et donc je vous remercie d'être venu ce

soir à cette réunion que nous tenons ici.

Roger BOULLONNOIS, Député suppléant de Seine-et-Marne, représentant M. Jean-François COPE : Roger BOULLONNOIS, Député suppléant de Jean-François COPE. Je voudrais rester sur les affaires locales, puisque nous parlons du local. Monsieur le Préfet, Monsieur le Président de cette Commission, bienvenue au Mesnil-Amelot. Vous l'avez visité, vous l'avez dit, avec des charrettes et peut-être des chevaux à l'époque. Maintenant c'est un peu modifié.

François LEBLOND : à l'époque, c'est l'aérogare 1.

Roger BOULLONNOIS : oui, je veux bien vous croire. Je traversais les champs de betteraves avec une mobylette. Donc il y a quand même une nouveauté. Nous avons cet aéroport CDG, et nous voulons nous cacher à chaque fois derrière des chiffres qui ne sont pas compatibles avec la réalité. Rappelez-vous, je ne donne pas le nom du ministre de l'époque. 55 millions de passagers, 550 000 mouvements d'avions. Vous allez pouvoir en compter un peu plus ce soir, le bruit est là pour le rappeler. Nous avons donc, grâce à votre intervention ce soir, nous avons trouvé en la personne d'ALBARELLO un excellent avocat, et nous allons confirmer à peu près ses propos. Dans cet aéroport CDG, nous avons bien vu sur la cartographie, nous sommes un appendice au Grand Paris. Non pas pour les réalisations, mais pour les financements, car je pense que les éléments seine-et-marnais qui sont présents ce soir seront appelés à mettre la main au portefeuille, d'une façon ou d'une autre. Je n'ai pas parlé des contrats que vous ferez avec les collectivités et le territoire, mais je pense que ce ne sera pas abstrait. Ensuite, nos collègues de la région Picardie, dans le pays de Roissy, se sont bien évidemment exprimés, puisque c'est une demande du pays de Roissy également. Donc nous voulons ici bien reprendre les choses en mains. Lorsque vous nous amenez avec un métro, nous disons bravo, puisque, si vous voulez, ici ont été oubliés, pour la majeure partie, les horaires décalés. Monter un aéroport sans parler d'horaires décalés. Puisque vous avez connu ce paysage il y a quelque temps, quel effort avons-nous fait sur les voies articulées routières pour approcher cet aéroport à 5 km, 3 km, pour que nous puissions accéder à des gares ? Ensuite, nous allons prendre l'exemple typique de Dammartin-en-Goële ; nous n'avons non seulement pas amélioré les temps de parcours entre Dammartin et l'aéroport, nous l'avons augmenté de 11 min. Donc, c'est une succession de quelque chose comme cela qui devient pertinente. Ensuite, les gens qui viennent habiter dans notre région, qu'est-ce que nous leur proposons ? Travailler à Paris. Avant, c'était un peu facile, de grandes sociétés étaient à disposition (Poclain, etc.), mais maintenant nous travaillons Paris. Maintenant, il y a plus de transport que pour arriver. Il y a des problèmes de gares, de formation, nous en parlerons encore. Mais la Seine-et-Marne a été abandonnée à bien des sujets. Cet aéroport, nous voudrions non pas prendre le train ni l'avion, mais prendre absolument ce métro. Et ce métro aujourd'hui — je vais laisser la parole, car j'aurai fait mes 2 min de temps —, il nous le faut. Merci d'être venu, car vous n'êtes pas la voiture-balai, mais l'élément premier pour réussir.

Applaudissements

Marie-Laure JOUSSET : est-ce que le maître d'ouvrage pourrait répondre à ces demandes

pressantes ?

Didier BENSE, Membre du directoire de la Société du Grand Paris : d'abord merci de me donner la parole. Bonsoir à tous. Tout d'abord, quelques éléments généraux par rapport à ce qui a été dit. Monsieur le député ALBARELLO a trouvé en commentaire que le projet de loi Grand Paris et le Grand Paris n'avaient pas assez d'ambition autour du pôle de Roissy, en tout cas plaçait l'ambition du pôle de Roissy à des niveaux inférieurs à ceux d'autres pôles. Vous avez cité Saclay. Je crois que c'est un effet de la loi, qui consacre beaucoup de mots et d'articles au cas de Saclay, mais il fallait créer des outils législatifs pour ce cas, outils qui n'étaient pas nécessaires sur le territoire de Roissy puisque tout était déjà disponible. Néanmoins, ce que je peux confirmer, c'est qu'évidemment l'ambition est totale sur ce que nous appelons le Grand Roissy. J'en veux pour preuve d'une part la mission qui a été confiée au Préfet de région d'animer tous les groupes de réflexion pour co-construire avec tous les acteurs territoriaux les contrats de développement territorial, c'est-à-dire le contenu en matière de développement, en matière de développement économique et sur la plupart de secteurs également bien entendu en matière de développement de logements. Roissy est évidemment un cas particulier en l'espèce. Et en ce qui concerne le Grand Roissy, c'est le territoire sur lequel le dispositif est peut-être le plus armé, avec un chargé de mission particulier qui a été nommé, et des choses qui avancent bien, des architectes qui travaillent ; je crois que vous connaissez tous parfaitement ce travail. Ceci pour bien rappeler que le projet d'infrastructures de transport du Grand Paris est bien là pour accompagner tous ces efforts. Cela a été rappelé un peu rapidement dans la présentation. Ce territoire-là est identifié comme celui présentant aujourd'hui un des plus forts potentiels de développement de l'emploi. L'emploi est quelque chose dont nous avons besoin en Ile-de-France, nous en avons besoin à la condition qu'il soit accessible par un plus grand nombre de Franciliens. Et justement, le projet que nous présentons dans sa globalité essaie de rapprocher le Francilien des emplois. C'est vrai que nous avons une présentation qui est plus ciblée sur les aspects économiques des territoires. Mais rassurez-vous, les 40 gares que nous vous présentons desservent évidemment aussi des zones d'habitat. Les 2 millions de voyageurs que nous avons ne sont pas trop loin des gares quand même, ils ne sont pas tout le temps obligés d'aller prendre un RER, voire un TER pour se rabattre sur les gares les plus extérieures. Ce sont les premiers éléments.

Pour répondre à la seconde intervention de Monsieur, je vais le décevoir. La SGP a été créée par la loi du 3 juin. Vous avez en face de vous un maître d'ouvrage qui a une prérogative particulière, celle de proposer et de concevoir et de réaliser une infrastructure de transport de métro automatique. Ceci pour dire que nous n'avons pas de compétence particulière sur tous les projets ferroviaires du type de ceux qui ont été évoqués. Bien entendu, nous veillons, c'est d'une part la loi qui nous l'impose, cela a été rappelé, mais d'autre part le simple bon sens et le service du public, à assurer les interconnexions les plus favorables, et de toute façon à réfléchir dans un souci de cohérence par rapport aux efforts et au développement que, de son côté, font le STIF et RFF qui travaillent finalement sur les mêmes sujets que nous. Il est donc nécessaire de travailler en complémentarité, ce que nous faisons

avec RFF. Voilà.

Après, sur le plaidoyer qui a commencé sur cette fameuse gare supplémentaire, vous l'avez constaté, vous avez lu le dossier que nous fournissons à l'usage du public. Cette gare n'est pas, à ce stade, dans le projet initial. Nous avons su, cela a été assez vite, qu'il y avait un certain nombre de projets porteurs, de besoins que vous exprimez en matière d'accessibilité au Métro Grand Paris. Et je crois que cette réunion est bien sûr là pour cela, dans une partie des interventions.

Marie-Laure JOUSSET : est-ce que c'est une gare qui est supplémentaire ou alternative ?

Didier BENSE : alors là, la sémantique et moi, c'est un peu compliqué. Dans le dossier, nous avons un tracé relativement affirmé. Il faut s'en expliquer. Dans un débat public de droit commun, en général, nous présentons un certain nombre de variantes. Il y a plusieurs débats en ce moment dans le paysage francilien, et c'est vrai qu'il y a un certain nombre de choix. Nous, nous avons un tracé et des gares relativement affirmés, cela ne veut pas dire que nous sommes totalement fermés et recroquevillés sur notre solution. Au contraire, il y a beaucoup d'évolutions qui vont être apportées au projet, à l'issue de ce débat public. Parmi ces gares, il y a des gares qui sont proposées de façon affirmée. CDG aérogare 2, nous pensons que c'est quand même là qu'il faut établir un point intermodal fort avec cette possibilité, pour les voyageurs TGV en particulier, de tout de suite rayonner dans toute l'Île-de-France, quand ils arrivent soit de province soit de l'étranger. Et puis nous avons proposé un certain nombre de gares optionnelles, pas beaucoup, il y en a 3 dans le dossier, dont une n'est pas très loin, celle de Gonesse qui a fait l'objet d'un certain nombre de réunions de proximité particulières. Voilà la catégorie des gares que nous avons. Et puis dans le débat, beaucoup de demandes ont émergé. Nous faisons le compte au début de l'année, nous en étions à quelque chose comme 17 ou 18 demandes de gares supplémentaires. Comment les choses se passent, peut-être, si j'ai une minute ? Quelquefois nous pouvons le faire, mais nous ne sommes pas là pour répondre en séance que vous avez raison et que nous nous engageons à le faire, parce que vous n'avez pas en face de vous des gens qui sont là pour décider à chaud de ce qui est bon ou pas pour la collectivité francilienne. Ce n'est pas comme cela que les choses vont se passer. Donc, il y aura une synthèse effectuée par la CPDP, et la loi donner au maître d'ouvrage un délai de 2 mois, plus court que le délai habituel, pour que la SGP propose, tire les conclusions, et par un acte argumenté et public fasse une proposition de schéma d'ensemble final. Cela sera le 31 mai. Ce sera d'abord la responsabilité du Conseil de surveillance de la SGP d'approuver ce schéma. Ce Conseil de surveillance, ce sont 11 représentants de l'État, c'est le Président de Région, ce sont les Présidents de Conseils généraux — il y a dans la salle Monsieur EBLE qui en est membre —, donc nous pouvons penser qu'ils veilleront, chacun pour ce qui les concerne, aux intérêts de leur territoire. Mais ceci dit, le devoir que nous aurons est d'analyser tout ce que la CPDP aura relevé comme demande, et de les analyser dans un faisceau de critères qui seront à peu près équitables pour l'ensemble des demandes. Voilà la situation dans laquelle nous nous trouvons. Je tiens à dire tout de suite que les arguments que nous entendons, nous les entendons assez bien. Le Métro Grand Paris est là pour répondre à des problématiques

d'accessibilité. Il ne s'intéresse pas qu'à la zone dense. On nous en fait parfois le reproche. Il s'y intéresse quand même, c'est le cas de tous les Hauts-de-Seine, du Val-de-Marne, où nous sommes quand même dans des densités de trafic importantes. Il s'éloigne un peu des zones les plus denses, en particulier pour mordre un peu sur la Seine-et-Marne, à Champs-sur-Marne, Chelles, et un peu sur la plateforme de Roissy. Néanmoins, nous n'allons pas beaucoup plus loin. En particulier, nous ne nous sommes pas autorisés à aller aux confins de l'Île-de-France, où nous avons souvent la remarque de vos collègues du Val d'Oise pour la desserte de Cergy, parce que nous avons quand même des comptes à rendre en matière de rentabilité socioéconomique de l'investissement. Nous avons cité les chiffres, c'est un effort considérable. C'est un projet d'intérêt national que nous vous présentons. Nous sommes sur 20, 22 milliards d'euros. Il y a une rentabilité en face, à assurer. Nous parlons là d'un métro automatique de grande capacité, donc il faut du voyageur, du public. Les niveaux d'offres que nous sommes capables de proposer sont de 10 à 40 000 voyageurs par heure, et pour cela il faut évidemment une zone de chalandise. Donc c'est vrai que dans le choix de ces gares, cela répond à ces problématiques de desserte, combien nous aurons de voyageurs. À ces problématiques d'accessibilité, c'est-à-dire qui nous allons intéresser au-delà du périmètre immédiat de la gare ? Qui va pouvoir venir facilement, soit parce que c'est une accessibilité routière avec des parkings de rabattement, soit parce qu'il y a une interconnexion bien faite avec un mode qui vient plus loin ? Et puis dernièrement, quel potentiel de développement économique, quel foncier disponible pour créer du logement, de l'emploi ? Donc, cela va être cela nos critères d'évaluation, in fine, pour la proposition finale. J'ai été un peu long, mais comme c'était un groupement de 3 questions.

François LEBLOND : vous allez l'être encore un peu plus, parce que je vais compléter la question qui a été posée, sans me faire l'avocat, naturellement, de ceux qui sont dans la salle. Je voudrais quand même préciser quelque chose à partir de ce que vous venez de dire. Vous avez parlé, et je le sais bien puisque j'en ai fait la carte géographique de toutes les demandes de gare supplémentaire. Mais la différence entre les autres demandes et celle qui vous est faite aujourd'hui est que les autres demandes sont toutes sur un tracé qui est déjà existant dans le dossier. La demande qui vous est faite aujourd'hui est d'une nature différente dans la mesure où il vous est demandé d'allonger en quelque sorte le chemin de fer nouveau de 2 ou 3 km, hors du circuit tel que vous l'aviez présenté dans le dossier du débat public. Alors, c'est quelque chose d'un peu différent de ce dont vous venez de parler, il y a un instant. Vous avez abordé quand même un peu le sujet, puisque vous avez parlé des parkings de rabattement. Et je crois que c'était une des questions qui ont été évoquées, notamment par la personne qui vient de Soissons. Donc en réalité le sujet d'aujourd'hui n'est pas rigoureusement — ce n'est pas du tout pour défendre la gare, je n'ai pas à faire cela, je suis neutre — le même. Je voudrais que nous admettions que c'est un sujet aujourd'hui qui est différent de celui que nous avons pu connaître dans d'autres réunions. Je peux peut-être vous redonner la parole 10 s sur ce sujet.

Didier BENSE : les caractéristiques de la demande, j'ai presque envie de dire physiques, vous avez dit que c'est un prolongement, que ce n'est pas tout à fait le cas des autres, rendent la

chose un peu différente. Néanmoins, ce que j'ai essayé d'expliquer, c'est qu'il fallait évidemment au nous ayons un traitement équitable des demandes. Il y a des notions d'équilibre territorial aussi, qui seront introduites, que je n'ai pas précisées. Donc j'ai surtout mentionné les critères qui vont nous permettre d'analyser cette demande. Après, cette demande, c'est un potentiel, voilà ce que j'ai dit, quelle desserte, quelle accessibilité, quel développement économique derrière. C'est une charge et c'est vrai que quand cela nous oblige à prolonger la ligne, c'est une charge importante puisque nous sommes à peu près à 2,5 km. Bon, nous n'avons pas d'études techniques disponibles aujourd'hui, mais si nous faisons cela au prix d'un souterrain, et dans la zone c'est quand même quelque chose d'assez encombré, l'unité de base est la centaine de millions d'euros. Ce n'est pas tout à fait une demande complètement anodine et c'est vrai que ce sont des demandes qu'il faut regarder d'assez près. Il y a un coût initial important, qu'il faut démontrer.

Marie-Laure JOUSSET : Monsieur, prenez un micro pour que nous puissions vous enregistrer.

Yves ALBARELLO : c'est important pour notre région parce que la loi a prévu que, pour toute nouvelle gare, nous avons la possibilité de contractualiser avec l'État, à travers un CDT. Or, si vous plantez la gare en terminus dans l'aéroport, vous n'allez pas contractualiser un CDT avec ADP. Et une fois de plus, notre territoire sera pénalisé. C'est la raison pour laquelle nous avons besoin de cette gare qui sorte de l'aéroport pour pouvoir mettre en place ce CDT et l'important n'est pas les 100 millions, mais le retour sur investissement.

Applaudissements

Michel DELETAIN, Habitant de Dammartin-en-Goële : il y a deux micros. On y va. Je remercie Monsieur EBLE qui m'a passé le micro, parce que, habitant de Dammartin, Michel DELETAIN, nous avons des souvenirs. 1974, le RER, très bien, avec la taxe d'aéroport, surprise. Nous avons motivé régulièrement nos élus, qui se sont heurtés à la puissance d'ADP, vous en savez quelque chose vous-même, pour d'autres démarches que nous avons eues sur Dammartin, où vous nous avez sauvés de certains survols. Aujourd'hui, 2 tickets de métro, RER 1, Mitry-Mory, l'autre, CDG. Même distance. Mitry-Mory, un aller, 4,04 €, arrondissons à 4. CDG, 6,96 € pour un aller. Donc un aller-retour qui est pratiquement le double, uniquement par la taxe d'aéroport. Sincèrement, pour tous les élus qui n'ont pas réussi à faire avancer cela, nous avons l'occasion de sortir d'une taxe totalement féodale. C'est anormal que quand nous sommes du côté de Roissy, il faille aller payer la taxe d'aéroport pour, excusez-moi, cette catégorie sociale qui n'a plus le Navigo, vu son âge. Et il y en a pas mal en circulation, des comme moi, qui sont choqués. Voilà.

Applaudissements

François LEBLOND : cela ne relève pas du maître d'ouvrage.

Didier BENSE : non. Simplement, pour rappeler que les questions de tarification sont la prérogative du STIF. Nous connaissons ces sujets de surtaxe aéroportuaire, donc je ne vais

pas développer d'avis là-dessus. Ce n'est pas du tout mon rôle. Mais puisque nous sommes là-dessus, bien que n'étant pas en responsabilité sur la fixation des tarifs, nous l'avons dit, c'est bien le STIF que sera en charge de contractualiser avec un exploitant, qui offrira le service au voyageur, et donc de fixer le tarif de cet usage. Néanmoins, notre recommandation sera, parce que nous avons le droit de faire des recommandations, d'intégrer ce nouveau système de transports totalement dans la tarification régionale. Comme nous avons essayé de le démontrer, c'est un système qui a pour but, à travers toutes ses interconnexions, de soulager aussi le réseau existant. Si nous voulons que ce système de vases communicants fonctionne et fournisse le service et les gains de temps attendus aux voyageurs, il ne faut pas qu'il y ait des pièges tarifaires dans tous les coins, parce que je pense que quand il y a de la surtaxe, les gens font leur calcul. Même si c'est plus pénible et plus long, ils continueront à passer par Châtelet. Là-dessus, nous avons cette préconisation. Je crois que tout le monde apporte aujourd'hui le même niveau de réflexion sur cette question de tarification. Nous n'avons pas évoqué d'ailleurs, dans notre présentation, le sujet de CDG Express (peut-être aurons-nous des questions). Si nous voulons tarifier, en particulier un service aux clients aéroportuaires, le sujet CDG Express est typiquement fait pour cela. C'est une liaison rapide, à l'usage des voyageurs aériens qui sont prêts à mettre un peu plus que quelques euros dans un transport qualitatif, mais qui n'est pas de proximité. Vous savez que ce projet est toujours en discussion. Nous, nous considérons que ce n'est pas du tout un obstacle ni un concurrent au réseau Grand Paris, qui lui s'adresse à une tout autre population, notamment aux Franciliens, aux travailleurs de la plateforme aéroportuaire et que ce projet, s'il se fait, apportera là aussi un plus en matière d'attractivité de cet aéroport.

Sur la question des parkings, puisque cela a été évoqué à plusieurs reprises, c'est une réflexion que nous avons conduite, qui n'est pas tout à fait aboutie, où nous arrivons à des conclusions de bon sens. La loi nous demandait d'établir des préconisations en matière de rapprochement tarifaire de l'usage du transport et du parking. Encore une fois, ce n'est pas notre prérogative, mais nous avons des recommandations à faire. Le premier sujet, c'est quel type de parking et où. Là, nous rejoignons tout à fait ce qui a été dit. Il faut avoir une vision, non pas futuriste parce que ces infrastructures arriveront à la fin de la décennie, et à la fin de la décennie, nous aurons des offres en véhicules électriques, nous aurons des offres en autopartage ; il faut être dans cet esprit, et penser parking, c'est aussi penser offre assez diversifiée en la matière pour aider à changer les usages et à favoriser le transfert modal et réduire l'émission de gaz à effet de serre. Ces parkings, il faut qu'ils soient accessibles, donc c'est plutôt dans les zones les plus éloignées. Donc c'est vrai que ces gares un peu périphériques sont de très bonnes candidates à avoir des parkings de rabattement bien dimensionnés. Je parle de la voiture, mais je pourrais avoir le même raisonnement sur le vélo, de façon encore plus large puisque son usage est totalement sous-estimé aujourd'hui parce qu'il n'y a pas d'offres de parking. C'est ce que nous constatons partout. Cela se développe quand les gens peuvent garer les vélos avec un niveau de sécurité adapté à l'environnement. Là-dessus, la Société du Grand Paris a une compétence assez limitée. Elle peut être un partenaire, et nous sommes prêts à travailler avec tout l'environnement pour

offrir ces services. Il faut simplement laisser 2 ou 3 opérateurs investir et gérer l'affaire.

Sur les contrats de développement territorial, un mot, pour expliquer rapidement ce que c'est. C'est un nouvel outil d'urbanisme qui a été créé dans la loi du Grand Paris. La loi du Grand Paris, c'est bien une loi qui parle du système de transport par métro automatique, mais qui se préoccupe aussi d'objectifs en matière de logements et d'aménagement du territoire. Elle crée ce nouvel outil, CDT. C'est un contrat entre l'État, représenté par le Préfet de région, et les collectivités locales, c'est-à-dire les communes ou plus probablement les groupements de communes. Puisqu'aujourd'hui vous savez que nous essayons de faire en sorte, au niveau de la gouvernance, que les gens s'allient un peu pour avoir une vision du territoire qui ne soit pas limitée à des frontières administratives trop étroites. L'élément déclenchant du contrat de développement territorial est la gare, ou les gares, puisque qu'un CDT n'est pas 800 m ou 1 km, cela se décide dans la discussion. En ce qui concerne le Grand Roissy, je suis dans l'incapacité de vous dire aujourd'hui si ce sera un grand contrat de développement territorial ou plusieurs briques de contrat de développement territorial qui vont s'emboîter. Mais il y a bien aujourd'hui une réflexion dans toutes les directions autour de l'aéroport de Roissy, en tout cas dans un premier temps sur le territoire d'Ile-de-France, malgré tout pour dégager les potentialités des territoires. Ces contrats de développement territorial traitent bien sûr des sujets de transports, ils définissent des objectifs de développement. Donc ce sont bien vos représentants, vos élus locaux qui sont à la manœuvre. Ils définissent les objectifs de développement autour de la gare, en matière de logements, d'emplois, de zones d'activités ; nous pouvons y traiter des sujets d'accessibilité, de circulation routière, d'éducation, bref. Nous pouvons traiter tout ce qui fait la ville aujourd'hui. Bien entendu, ce que l'État apporte, c'est l'infrastructure, la gare, le moyen de transport. Et puis il faut voir comment ce contrat de développement territorial, cela a été évoqué à mots un peu couverts, peut associer d'autres partenaires financeurs. Parce que quand nous développons de la ville, du logement, il faut souvent des équipements publics, qui sont en général de la responsabilité et sous financement du Conseil général, voire de la Région quand il s'agit de choses plus conséquentes. Voilà un peu cette mécanique de CDT. Un dernier élément, ces contrats doivent être présentés 18 mois après la publication du schéma d'ensemble (31 mai 2011). Ce qui est court pour s'engager dans un contrat de développement territorial qui est présenté à l'enquête publique en règle générale. Ce n'est pas quelque chose qui se fait en catimini et sur lequel les citoyens n'ont aucun droit de regard, c'est vraiment un projet de développement du territoire qui passe là aussi à l'enquête publique.

Marie-Laure JOUSSET : mais dans le cas du terminal de Roissy, quel serait le type de CDT ?

Didier BENSE : toute la zone de Roissy est couverte par la réflexion en cours, sous l'égide du Préfet de région, de ce que nous appelons le Grand Roissy, qui donnera lieu à un certain nombre de contrats de développement territorial. Mais j'ai envie de dire que l'aéroport lui-même, le centre de l'aéroport, n'a pas besoin d'un contrat de développement territorial pour se développer. Il n'est pas question d'y faire du logement. Et en matière d'investissements et de création d'emplois, il y a des règles arithmétiques qui relèvent de

l'observation. 1 million de voyageurs en plus, c'est 1 000 emplois directs et je ne sais plus combien d'emplois indirects. Il y a peut-être des gens d'ADP qui corrigeront si mes chiffres sont erronés. Donc ce qu'il faut, c'est aider cet aéroport à conserver son attractivité et la machine fonctionne.

Marie-Laure JOUSSET : au troisième rang.

Laurent BARRE, Conseiller municipal de Dammartin-en-Goële : Laurent BARRE, je suis à la fois élu Conseiller municipal à Dammartin-en-Goële, et par ailleurs je suis expert-comptable dans le civil. Je voulais intervenir avec la double casquette. J'estime que depuis, je ne vais pas rejoindre les propos d'Yves ALBARELLO qui sont assez complets sur le sujet, mais notre ville a subi un défaut de développement depuis 20 ou 30 ans. Nous sommes passés à côté de tout, à côté du développement de l'aéroport. C'est à la fois en tant qu'expert-comptable que je m'adresse à vous, j'ai dû m'installer dans la région parisienne, pour ne pas dire dans Paris intramuros, qu'il m'est arrivé à deux reprises d'essayer de recruter autant que faire se peut un collaborateur de Dammartin. Ils sont restés en moyenne 2 ou 3 mois. Et j'ai été réduit, le mot est un peu fort, à recruter quelqu'un de Reims qui met une heure pour venir travailler dans mon cabinet. Et là, je trouve qu'il y a quand même un problème, pour rejoindre et militer en faveur de cette gare au Mesnil-Amelot, qui va rapprocher mes concitoyens dammartinois, déjà de la ville de Paris. Merci.

Applaudissements

Marie-Laure JOUSSET : merci, Monsieur.

Vincent EBLE, Président du Conseil général de Seine-et-Marne : Monsieur LEBLOND, est-ce que je peux dire quelques mots ? Non alors en dernier. Je crois que je vais y aller tout de même, si vous le voulez bien. Vous nous avez invités, Monsieur le Préfet LEBLOND, tout à l'heure, à essayer d'aller du particulier au plus général. Donc je vais m'y exercer dans mon intervention.

Tout d'abord, je voudrais dire à quel point, dans ce territoire comme dans beaucoup d'autres territoires seine-et-marnais, la question des mobilités, au sens large du terme, et des transports plus particulièrement, est une question absolument centrale. Pour moi, c'est la cinquième réunion de ce type. Je vous remercie de les organiser. Elles sont toutes aussi intéressantes les unes que les autres, précieuses, parce que nous y sentons le besoin de nos concitoyens de faire bouger la donne en matière de transport et de mobilité. C'est indispensable. Et d'ailleurs, bien souvent, quand nous avons débuté, c'était à Melun ; nous ne sentions pas véritablement que la proposition qui nous est faite concerne en tout cas la Seine-et-Marne dans toute sa dimension géographique, parce qu'elle est vaste. Au Conseil général, nous nous efforçons, évidemment, de porter cette exigence de mobilité le mieux possible. Par exemple, nous avons en quelques années plus que doubler l'offre du réseau Seine-et-Marne Express, dont nous sommes les maîtres d'œuvre (un réseau de transports de surface par car). En 2004, il y avait 5 millions de km parcourus par les bus, nous sommes à 11,8 millions, donc nous avons plus que doubler l'offre. Nous l'avons fait en renforçant la

fréquence sur des lignes existantes, en prolongeant ces lignes, ou en en créant de toutes pièces comme ici, puisque nous avons créé une ligne qui permet en particulier d'accéder aux emplois de la plateforme, qui traverse tout le nord du département, depuis La Ferté-sous-Jouarre jusqu'ici. Nous l'avons fait aussi avec la proximité, la mobilité à la demande, avec l'ancien dispositif Allobus, qui s'appelle maintenant Filéo, qui n'existait que dans les départements voisins. En Seine-et-Marne, nous n'avions pas pris ce train-là, si je peux dire. Nous avons fait bouger la donne, nous avons mis les moyens en face, et maintenant, il y a un certain nombre de communes de ce territoire qui peuvent bénéficier de cette offre très particulière de mobilité, en particulier pour les horaires décalés dont nous parlions tout à l'heure.

Ici, il y a une question, vous l'avez bien compris. Je ne veux pas ne pas traiter cette question particulière qui est la question d'une gare supplémentaire au Mesnil-Amelot. C'est une revendication qui confirme ce qui a été dit, qui fait consensus politiquement. Je voudrais juste corriger très amicalement et sympathiquement ce que disait Monsieur le Maire du Mesnil-Amelot tout à l'heure, quand il évoquait qu'il était heureux de constater que le Président du Conseil général et le département avaient repris à leur compte cette revendication. En fait, nous en sommes à l'origine. Dès le mois de septembre, dans la conférence territoriale que nous avons organisée à Othis, j'ai exprimé personnellement le besoin de cette gare, et en fait, par similitude avec une autre réflexion plus ancienne que nous avons sur le RER E à l'est, avec une gare de Val-Bréon au-delà de la gare terminus de Tournan, et pour les mêmes motifs qui ont été fort bien explicités. C'est-à-dire qu'une gare qui a pour fonction de recueillir des populations qui sont dispersées dans des campagnes jusqu'au sud de l'Oise, au-delà même des limites de l'Île-de-France, dans une logique d'intermodalité, nous prenons nos voitures. Parce que dans beaucoup de nos villages, il n'y a pas d'autres possibilités de bouger qu'avec la voiture. Nous le prenons et une fois dedans, il y a quand même un très fort risque d'aller jusqu'à la destination finale, en première couronne ou à Paris, avec la voiture. Et cela crée les encombrements que nous connaissons. Si nous avons une modalité correcte, satisfaisante, et pas trop coûteuse, de stationner à proximité de l'infrastructure de transport, il y a une chance que nous changions de mode de transport et que nous prenions le train. Et pour cela, une gare au cœur du complexe aéroportuaire ne peut pas assumer cette fonction. Or, vu depuis Paris, nous croyons simplement que cette gare sert à accéder à la plateforme depuis Paris, mais nous qui habitons ici savons bien que cette gare doit servir à tout autre chose, à nous permettre d'aller vers Paris. Donc, si elle est dans la plateforme, je le redis, elle ne peut pas remplir cette fonction. Donc, en effet, il faut une gare desserrée du complexe aéroportuaire, et le Mesnil-Amelot, c'est très bien. D'autant qu'en plus, il y a un développement économique tout à fait important qui y est envisagé, que nous portons là aussi collectivement et de manière consensuelle. Donc, ce serait absolument une bonne réponse.

Je voudrais venir au plus général, et j'en arrêterai avec le plus général. Ce sera ma forme de conclusion. C'est la question tout à fait centrale de la façon dont nous nous offrons une opération de cette nature. Parce que nous savons très bien à quel point c'est coûteux. Nous

parlons beaucoup de 23 milliards. Je m'interroge beaucoup sur ces 23 milliards, parce qu'un certain nombre d'experts pensent que nous sommes en dessous de la réalité, que cela ne comprend pas, cela a été reconnu d'ailleurs, les questions d'aménagement des interconnexions. Or, ce réseau n'a d'intérêt que s'il s'interconnecte correctement avec un certain nombre d'infrastructures existantes. Il ne suffit pas de faire une nouvelle ligne, il faut aussi permettre des correspondances avec les lignes existantes, ce n'est pas financé, et ensuite il faut qu'il y ait tout un système de rabattement qui va impacter les stationnements, les lignes de bus, les tramways, de façon à irriguer des territoires plus larges parce que l'espacement entre les gares ne permet pas d'y aller à pied. Ce n'est pas un métro du complément parisien. Ce sont des mailles de mobilité beaucoup plus larges et qui nécessitent aussi d'intervenir dans la proximité. Et tout cela va revenir sur l'opérateur traditionnel du transport francilien qui est le STIF. Et il va bien falloir qu'il finance. Les recettes du STIF, c'est ce que paient les citoyens en billetterie, c'est ce que versent les entreprises, en particulier avec le versement transport, et c'est la contribution des collectivités, en particulier départementales, Ville de Paris, et surtout région, qui est la première, ne l'oublions pas. Donc, la véritable question, c'est d'une part comment payer cela du point de vue de l'investissement, mais ensuite, comment cela va être payé du point de vue de son fonctionnement ? Parce qu'un réseau comme celui-là, il va quand même falloir le financer en matière d'exploitation. Et de cela personne ne parle. On dit qu'il faut que ce soit dans la billetterie. Très bien, cela va peut-être nous amener un peu de clientèle supplémentaire. Mais le peu de clientèle supplémentaire, cela ne va pas faire la recette de billetterie qui permettra...

Marie-Laure JOUSSET : Monsieur, excusez-nous.

Vincent EBLE : oui, mais mon collègue ALBARELLO a parlé très longuement, je pense que je peux dépasser les 3 minutes, quelque peu. Vous permettrez, cela a été dit aux membres du Conseil de surveillance de la SGP, de nous exprimer un tout petit peu plus qu'un citoyen ordinaire. Donc c'est une véritable question tout à fait centrale. Effectivement, si ce que je dis pose problème, il faut quand même que ce soit dans le débat. Donc comment allons-nous financer l'exploitation de ce réseau ? On dit que demain, ce n'est pas la Société du Grand Paris, qui n'a pour mission, de par la loi, que de construire le réseau, mais ensuite elle transmettra au STIF, qui assurera avec un exploitant privé l'exploitation du réseau. Et il faudra que cela se finance dans le cadre de la tarification traditionnelle, c'est-à-dire dans les billetteries de cartes orange. Donc cela va poser évidemment le problème du financement. Et moi, je redis, parce que cela a été dit dans de nombreux endroits, et je pense que cela peut être partagé ici aussi, ce qui importe, c'est aussi que nous puissions réaliser, avec les moyens financiers dont disposent les collectivités franciliennes, la requalification des transports franciliens en région parisienne, parce que là, il y a un véritable et important besoin. Par exemple, ici, nous demandons aussi la prolongation du RER jusqu'à Saint-Mard. Nous portons cette revendication également. Comment allons-nous financer tout cela ? La question reste ouverte.

Applaudissements

François LEBLOND : Monsieur le Président, je voudrais simplement vous dire aujourd'hui, que nous devons tenir une réunion hier sur les questions financières, que cette réunion a été, à la demande à la fois du Ministre LEROY et de Monsieur HUCHON, reportée d'une semaine, étant donné que les sujets que vous évoquez font l'objet actuellement de discussions. Je ne connais pas les conclusions, nous ne connaissons pas les conclusions de ces discussions. Nous pensons que dans les quelques jours qui viennent, il y aura quelques éléments qui nous parviendront sur ce sujet, et naturellement de ce fait-là, nous n'entendrons pas ce soir l'aspect financier du sujet, puisque je vous le dis, la réunion du 12, à Paris, sera consacrée à cette question. Et puis, il y a d'un côté, ici, une demande forte d'une extension du réseau qui, comme l'a dit la SGP, ne peut pas ne pas être coûteuse d'une certaine manière, et en même temps, une réflexion sur le financement global. Nous voyons bien que sur ces sujets, rien n'est simple, et qu'il faut essayer d'aller au-devant des différents sujets qui doivent être abordés, et puis après il y a à trancher. Donc, si vous voulez, nous allons continuer.

Bruno BAHIN, Maire de Thieux et conseiller du CESER d'Ile-de-France : oui, Monsieur BAHIN, Maire de Thieux, petite commune rurale.

François LEBLOND : attendez une seconde, nous allons donner la parole au Président. Vous aurez la parole tout de suite après.

Bruno MAHIN : non, mais les Présidents ont toujours raison, nous ne sommes que de simples élus de base, nous, Monsieur.

Bernard RIGAULT, Maire de Moussy-le-Neuf et Président de la Communauté de Communes du Pays de la Goële et du Multien : Monsieur BAHIN tout de suite après, mais moi cela fait trois fois qu'on me tend le micro et qu'il m'échappe de la main. Bernard RIGAULT, Président du CIEP et Président de la communauté de communes. Dans les propos qui viennent d'être échangés, c'est intéressant parce qu'à partir de propositions différentes, nous arrivons à un consensus pour nous retrouver tous sur un projet commun. Effectivement, le Conseil général soutenait de sortir la gare de maintenance sur le Mesnil-Amelot. La proposition d'Yves ALBARELLO, à laquelle nous avons tous souscrit, était non seulement de sortir la gare, mais aussi de sortir la gare voyageurs. C'est le sujet, et arrêtons la discussion pour savoir qui en a la paternité. C'est le sujet que nous demandons, c'est notre revendication, de sortir cette gare, en plus de l'arrêt de l'aéroport, qu'il n'est pas question de remettre en cause, sur le Mesnil-Amelot, si nous voulons parler aménagement du territoire. Parce que, cela a été dit dans différentes interventions, dans différents cahiers d'acteurs, notre secteur a été oublié depuis 35 ans, et je dirais que nous avons la chance, aujourd'hui, d'avoir un projet extraordinaire. Pourquoi ? Parce que pour la première fois nous abandonnons cet aménagement urbain de toute une région, par des propositions concentriques sur Paris, et pour la première fois nous envisageons de desservir la banlieue et la grande banlieue. Et c'est capital compte tenu du développement de l'Ile-de-France. Mais s'il est extraordinaire, il faut veiller aussi à ce qu'il ne soit pas limitatif et que ce ne soit pas un projet qui consiste à réparer les erreurs, tout au moins les oublis du passé pour re-desservir des zones denses.

Parce que quand j'entends Monsieur BENSE dire qu'il faudra qu'il y ait des rentabilités, qu'il faut faire des calculs, c'est évident. Nous sommes tous bien conscients qu'il y a des problèmes de rentabilité sur un tel projet. Mais de penser aussi aménagement long terme d'un territoire, même si aujourd'hui il n'est pas très dense, le minimum est que nous prédisposons le projet pour ne pas fermer la porte définitivement. Or, aujourd'hui l'entrée sur l'aéroport est saturée. C'est devenu, cela a été dit plusieurs fois, très difficile d'accéder à l'aéroport et cela le sera encore plus si nous ne prédisposons pas ce projet par une prolongation d'une gare sur le Mesnil avec la gare de maintenance. Et cela, c'est le minimum qui doit être fait, c'est la prédisposition qui doit être faite dans le projet, de façon à aménager l'avenir et de façon à ce que nous puissions ensuite, dans le cadre de nos réflexions d'aménagement du territoire, nous appuyer sur des conditions de desserte qui soient décentes et faciles. Ce qui n'est plus le cas aujourd'hui.

Et donc, ma question est la suivante. Nous travaillons beaucoup, dans le cadre du Grand Roissy, justement sur l'aménagement du territoire. Nous travaillons sur une prise en compte de cette prolongation du métro automatique. À quel moment et comment la Société du Grand Paris va-t-elle faire la jonction et la prise en compte, avec les études et les réflexions du Grand Roissy, pour faire une synthèse, de façon à ce que nous puissions prendre en compte tout le travail accompli par les uns et par les autres ?

Applaudissements

Didier BENSE : nous suivons déjà les réflexions qui se produisent dans le cadre du groupe de pilotage, appelons-le comme cela, Grand Roissy. Nous sommes régulièrement invités d'une part par ce comité de pilotage, et d'autre part, nous avons quand même un certain nombre de séances de travail intermédiaire sur ce territoire comme sur un certain nombre de territoires qui sont dans des niveaux d'avancement et de réflexion assez variés. Parce que bien entendu, encore une fois, nous sommes dans un système où l'infrastructure de transport, le développement, la vision urbaine doivent impérativement être menés de concert. Là-dessus, tout le monde commence à être convaincu de la chose, et je ne crois pas que ce sont les élus locaux qui ont besoin d'être convaincus de cela.

Je voudrais peut-être revenir sur ce qui a été dit par Monsieur EBLE sur les éléments de coût, puisqu'il y a des inquiétudes. C'est normal de s'inquiéter sur les niveaux de coût qui sont annoncés. Il faut comparer les choses comparables, parce que quand nous parlons de 22,7 milliards, nous y incluons par exemple le matériel roulant. En général, quand on présente des coûts de projet, il n'y a pas le coût du matériel roulant. Nous sommes sur une infrastructure, si je compare au coût d'Arc Express, nous parlons de 18,8 milliards, puisqu'Arc Express ne présente que le coût de l'infrastructure, hors acquisitions foncières. Quand nous faisons les ratios, nous sommes vraiment dans des estimations tout à fait comparables. Et c'est normal puisque ce sont les mêmes systèmes, parfois les mêmes tracés, assez souvent les mêmes gares, même si les dimensionnements ne sont pas tout à fait les mêmes. En ce qui concerne les interconnexions, ce n'est pas tout à fait vrai que nous n'avons pas estimé ces interconnexions ; nous l'avons fait chaque fois que les solutions étaient

accessibles. Nous avons chiffré les couloirs de correspondance, les dénivelés, ce genre de choses. Évidemment, ce qui n'est pas chiffré, c'est tout à fait exact, c'est lorsque le débat ou la demande consistent par exemple à déplacer une gare. Nous avons ce type de demande dans le Val-de-Marne, dans les Yvelines. Une gare qui se trouve de plus sur le réseau ferré national. Là, nous ne sommes pas dans notre champ de compétence et c'est vrai que cela pose une problématique particulière de financement complémentaire. Et le deuxième type de financement complémentaire qui devra être mobilisé, c'est tout ce qui concerne l'accessibilité des gares. Il y a un programme de mise en accessibilité des gares, là encore, qui est financé par le STIF, sous maîtrise d'ouvrage RFF gares et connexions. Évidemment, il faudra marier ces programmes-là pour faire des mises en accessibilité qui soient les plus intéressantes possible vis-à-vis des connexions qui vont arriver. Tout cela, c'est en train d'être discuté au niveau où cela doit l'être. Bien entendu, il faudra coordonner les efforts de chacun. Quand nous parlons de 22 milliards, la fourchette que nous avons fournie de 21,4 à 23,7, je ne voudrais effrayer personne : en réalité, l'avenir des transports d'Ile-de-France, c'est beaucoup plus que cela. Et je crois que le chiffre, tout le monde l'a en tête, nous parlons d'une enveloppe globale de l'ordre de 35 milliards. Il y a les rocade de métro automatique qui sont en débat aujourd'hui, et puis il y a tous les projets de développement et de modernisation des réseaux existants qui sont tout aussi nécessaires. Parce qu'un réseau comme cela, qui a une vocation à se connecter et à collecter des flux de voyageurs qui proviennent d'autres infrastructures, si les autres infrastructures, les tuyaux sont bouchés, cela ne va pas bien marcher du tout, et tout le monde va être mécontent. Donc il faut impérativement que les plans de modernisation soient faits. C'est ce que nous avons entendu dans toutes les salles. Ce n'est pas la prérogative de la SGP, mais il faut que le plan de financement général, de tout ce qui doit se passer en Ile-de-France entre aujourd'hui et 2025, prévoit impérativement ces ressources-là. Et c'est vrai que dans les discussions que Monsieur LEBLOND a évoquées entre le gouvernement et la Région, ce sujet-là est aussi central que le sujet de la rocade.

Bruno MAHIN : oui, Monsieur le Préfet, Mesdames, Messieurs, Monsieur BAHIN, Maire de Thieux, petite commune rurale qui se situe à 5 km du Mesnil-Amelot. Alors bien sûr, ce débat est très intéressant et je rejoins les points de vue, pour une fois unanimes, de ce besoin d'une gare au Mesnil-Amelot.

Mais j'ai une petite interrogation puisque je suis élu depuis de nombreuses années et nous avons déjà eu beaucoup de grands projets de l'État qui n'ont pas abouti. Je voudrais parler du contournement est de l'aéroport CDG, l'A104. Je m'en excuse, je suis agriculteur, c'est peut-être une tare, mais je suis fier de l'être. À l'époque j'étais Président des propriétaires exploitants. Les négociations ont commencé en 1996, et cette Francilienne, qui contournait l'aéroport et qui aurait permis de desservir et de mettre une artère importante, une colonne vertébrale sur le développement de notre secteur, devait être ouverte en 2010. Je crois que comme moi vous pouvez constater que nous sommes en 2011. Je souhaite que vous repartiez par des voies rapides et que vous soyez protégés. Mais sachez que pour nos concitoyens, tous les jours la plateforme de l'aéroport est une source d'embauche et de

travail où nous avons 100 000 salariés. L'État n'a pas été capable de respecter ses engagements. Donc ce grand débat, c'est très bien la concertation. Cela va aboutir à quoi ? Quelque chose que nous allons faire pour nos ressortissants ? Parce que les ressortissants des petites communes viennent voir les maires en leur demandant pourquoi, pour aller travailler à Roissy, qui est à 7 km, ils ont 30 min de bouchon. On nous a promis une route qui n'a jamais été faite. Elle le sera peut-être un jour, je ne sais pas quand. Alors, je crois qu'à un moment donné, il faut être réaliste, il faut bien sûr travailler ensemble, mais il ne faut pas non plus que vous nous preniez pour des dupes. Il faut que les choses avancent rapidement. Notre secteur a besoin d'un désenclavement aussi bien ferroviaire, et nous avons mis en place un CIVU pour essayer de développer un peu notre secteur. Il y a beaucoup de projets dans notre secteur, le ferroviaire est important, mais au moins que nous fassions le routier qui est déjà promis depuis, excusez-moi, 15 ans, et que peut-être vous auriez pu avoir l'honneur de l'inaugurer. Moi, j'étais participant aux négociations à cette époque-là, avec une mise en œuvre prévue pour 2010. Nous sommes en 2011, les infrastructures ne sont pas faites. Les expropriations sont faites, cela ne vous inquiétez pas, l'État s'est garni des terrains. Mais il faudrait peut-être un jour que nous mettions les finances en face pour qu'enfin notre secteur, et je rejoins le Président, Monsieur le Conseiller général, et notre représentant du Député, que l'État respecte ses engagements vis-à-vis de notre secteur. Ce n'est pas parce que nous sommes un peu trop à l'est de l'aéroport par rapport au 95 ou au 93 que nous devons être les laissés pour compte. Donc moi je souhaiterais que par rapport aux résidents de la commune de Thieux (il n'y a que 800 habitants, c'est vrai que cela ne vous intéresse peut-être pas), nous avons besoin de cette gare, d'une restructuration et d'un service qui permettent aux gens de se rendre à leur travail. Nous acceptons des populations qui ont un travail à, normalement, 7 ou 8 km de chez eux. Il est anormal que nous ne puissions pas leur offrir les moyens de se rendre à leur travail en 10 ou 15 min. Je n'ai pas dépassé le temps imparti. Je vous rends la parole, mais je vous demande de prendre cela en compte parce que nous en avons besoin.

Applaudissements

François LEBLOND : Monsieur le Maire, je voudrais faire une observation au nom de la Commission. La mission qui est la nôtre, vous le savez, est d'organiser un débat sur un projet de transport ferroviaire. Donc, effectivement, je devrais vous dire que le sujet que vous abordez est de la compétence de quelqu'un d'autre. Alors je ne vais pas vous faire cette réponse, parce que tout ce qui est dit dans ces salles fait partie de ce que nous appelons le verbatim, tout est recensé. Tous les propos tenus sont recensés, mis sur le site, il y a toute une série d'éléments comme ceux-là, pour bien marquer l'existence de ces propos. Ce n'est pas la première fois que nous entendons des propos sur les questions routières. Nous savons que ce n'est pas l'objet du débat tel que nous le tenons. Mais je prends l'engagement, personnellement, de faire en sorte que dans les suites du débat, tous ces sujets qui ne concernent pas directement la SGP, mais d'autres partenaires puissent être diffusés auprès d'eux pour que, s'ils le peuvent le plus facilement et le plus rapidement possible, ils en tiennent compte. Voilà ce que je voulais vous dire. Vous ne perdez pas votre temps en

parlant ainsi.

Bruno MAHIN : je vous en remercie, mais je tiens quand même à vous dire que je souhaite que cette gare du Mesnil ait lieu, mais ce qui serait bien, c'est que nous puissions y accéder. Parce que si elle est faite et que nous ne pouvons pas y aller. Je vous en remercie.

Applaudissements

François LEBLOND : j'ai entendu. C'est bien dans le débat.

Luc COPPIN, Conseiller municipal de Villeparisis : bonsoir, Luc COPPIN, Conseiller municipal à Villeparisis. Le projet de loi du Grand Paris ne prévoyait qu'un pôle de développement économique, dit cluster, à partir de la plateforme aéroportuaire de Roissy CDG, limitée au triangle, comme l'a dit tout à l'heure le député, Villepinte, Roissy, Tremblay. Le Val d'Oise et la Seine-et-Marne, qui accueillent également une partie de la plateforme, en étaient exclus. Pourquoi ?

Aujourd'hui, le Val d'Oise semble être réintégré avec la création de la gare de Gonesse à partir de laquelle pourra être signé un contrat de développement territorial. La même chose peut être faite avec la gare terminale du Mesnil-Amelot. Pourquoi ne pas y avoir songé plus tôt ? Et pourquoi ne pas l'avoir inscrit dans les options du projet alors que nous savons que la plateforme est inadaptée pour recevoir la gare terminale du métro automatique du Grand Paris ?

Tout à l'heure, il y a eu 2 réflexions faites. La première, de Madame, demandait si c'était un projet alternatif ou une gare terminale. Aujourd'hui, la réponse ne peut pas être apportée, mais Monsieur a dit que la gare au sein du terminal 2 était impérative, de façon à permettre aux passagers de pouvoir rayonner, soit aller sur Paris, soit aller ailleurs en Ile-de-France. Or, sauf erreur de ma part, il existe déjà un projet aujourd'hui qui s'appelle CDG Express, qui soit dit en passant oublie une partie de la ville de Villeparisis, sur laquelle il y a quand même près de 1 000 logements. Est-ce que le Grand Paris va remplacer CDG Express ? Est-ce que les deux projets sont complémentaires ? À ce moment-là, pourquoi l'aéroport doit-il concentrer l'ensemble de ces 2 projets ? Et donc pourquoi ne pas mettre cette gare supplémentaire en projet plutôt définitif ?

Applaudissements

François LEBLOND : merci, Monsieur. Monsieur BENSE ?

Didier BENSE : cette question de desserte du point central de la zone aéroportuaire, le point aujourd'hui multimodal, avec le Val, le RER B, le TGV et éventuellement la gare de CDG Express, s'est effectivement imposée comme un incontournable. D'abord, les sujets d'interconnexion, je n'y reviens pas. Nous avons strictement le même sujet à Orly, où il y a un projet de création de gare TGV, et l'articulation du réseau Grand Paris avec cette gare TGV a semblé extrêmement essentielle pour tout le monde.

Autre sujet, cela a été cité, le chiffre de 90 000 ou 100 000 emplois sur la plateforme. Je crois

que c'est 28 %, de mémoire, sur l'aérogare 2, tous les services, personnels, et je ne parle pas des voyageurs, qui ne sont pas quotidiens, mais qui pour certains d'entre eux se rendent assez souvent sur l'ensemble des aérogares. Donc c'est vrai que cette gare nous semble relativement incontournable, et c'est ce que confirment les études de trafic que nous pouvons faire. Après, nous sommes évidemment conscients que tout le monde ne va pas là. Nous avons eu, au cours de toutes les discussions avec tous les acteurs économiques de la plateforme notamment, les remontées que c'est un territoire immense et les autres 72 % d'emplois entre Roissy pole et les zones de fret, ne sont pas tous immédiatement accessibles à partir de là. Il y a le système Val, complémentaire, qui permet de diffuser une première fois, et ensuite il y a la gare routière du côté de la première gare du RER B. Donc nous avons un système de diffusion sur lequel il faut veiller, qu'il faut faire évoluer pour qu'il rende le service attendu en accompagnement de la croissance de tout ce qui va se passer. Il nous a quand même semblé qu'il y avait là des éléments de réponse, en particulier aux populations qui travaillent sur cette plateforme.

Et j'en viens au deuxième volet de la question, la complémentarité avec CDG Express. Nous, c'est bien comme cela que nous le vivons. CDG Express, ce n'est pas pour les gens qui travaillent, pas pour la plupart des gens qui prennent ou qui descendent de l'avion, parce qu'il y a une tarification adaptée au mode de financement de l'infrastructure, qui est 10, 12 €, enfin ce que nous trouvons sur ce type de service. C'est un service qui est cadencé, je crois que c'est 4 trains par heure, ou quelque chose comme cela. Donc nous ne sommes pas du tout dans les mêmes niveaux de service. Pour nous, il n'y a pas une concurrence de CDG Express sur notre trafic. Par contre, peut-être que les gens qui sont en train de réfléchir sur le financement de CDG Express se posent des questions inverses en se disant que cela va peut-être les concurrencer, parce qu'entre le tarif qu'ils doivent demander pour rembourser leurs financements et le prix du ticket qui sera celui du Grand Paris ou même de la ligne B, cela leur pose peut-être un problème. Le CDG express, pour nous, est fait, j'ai presque envie de dire tant mieux, pour ne pas coûter un euro au contribuable, puisque c'est un mode de financement à travers un partenariat public-privé. C'est vrai que cela contribuera à l'attractivité de cet aéroport qui, parmi les grands aéroports mondiaux, est quand même un des rares à ne pas offrir un moyen de transport en commun qualitatif et rapide vers le centre de la capitale. Ce sont aujourd'hui des offres que vous trouvez dans beaucoup d'aéroports d'envergure internationale.

Brigitte GRÉGOIRE, Membre de la Société du Grand Paris : si vous le permettez, je voudrais compléter. En ce qui concerne la desserte de l'aéroport, il y a, je crois, deux problèmes pour le salarié. Il y a tout d'abord l'accès à l'aéroport, qui peut être fait par des moyens lourds tels que le RER B. Ensuite, il y a un problème de diffusion du personnel au sein de l'aéroport. Vous avez là une plateforme qui concentre 90 000 salariés. Or, une ville de 100 000 habitants, en province ou ailleurs, a généralement un réseau de transport collectif pour la diffusion et pour la desserte de la ville. Or, il se trouve qu'au sein de l'aéroport, la desserte par autobus n'est faite que par des lignes qui viennent de la périphérie, ou éventuellement d'assez loin, à part la ligne 349 qui circule au sein de l'aéroport, mais qui bien entendu n'a

pas une offre suffisamment étoffée, et surtout qui a aussi une offre qui ne correspond pas à la demande, du fait d'une population de salariés qui travaillent très souvent en horaires décalés. Je crois que là, il y a vraiment 2 problèmes, d'une part, le problème d'accès à l'aéroport, mais aussi ensuite un problème de diffusion des salariés au sein de la plateforme.

Didier BENSE : si je peux me permettre, Monsieur le Président, suite à l'intervention de Monsieur le Maire de Thieux. C'est effectivement plein de bon sens. La demande qui est la vôtre, d'une gare au Mesnil-Amelot, pose le problème de son financement et de son retour sur investissement, mais cette gare ne fonctionne, nous en avons tous conscience, que si elle est accessible. En fait, le problème que vous posez est bien un double problème. Boucler au moins ce tronçon de l'autoroute urbaine en rocade et installer la gare. Je crois que ce n'est pas la même poche, néanmoins le problème de financement est très sérieux. Ce sont peut-être les réflexions qui sont en cours dans le groupe Grand Roissy. Tout cela doit s'inscrire de façon cohérente et les choses doivent avancer de façon coordonnée, parce que cette gare n'aurait pour le coup aucun sens, me semble-t-il, si nous laissons la voirie en l'état, sans renforcer l'accessibilité de l'emplacement où la gare pourrait être installée.

Quant à la perplexité que vous aviez en vous demandant si tout cela va se faire, chacun jugera. La loi a été votée en juin, la Société a été créée deux mois après. Nous sommes dans ce débat. La loi de finances a donné les moyens de notre action. Donc les preuves s'accumulent petit à petit. Nous sommes aujourd'hui dans ce débat, et il y en a d'autres, comme vous le savez. Il y a aujourd'hui 4 débats publics sur les avenir du transport en Ile-de-France, peut-il ne rien se passer ? Je crois que ce ne serait pas raisonnable, après tout ce que nous entendons en matière de besoins, un peu de souffrance, quelque part, des populations. Il faut le dire, en Ile-de-France ce n'est pas facile de se déplacer, et cela va devenir de plus en plus dur. Si nous ne frappons pas un grand coup, si nous ne mettons pas en œuvre une nouvelle génération d'investissement, quels qu'en soient le tracé et les caractéristiques... C'est pour cela que l'État s'est emparé du sujet et a dit qu'il va apporter tous les financements, qu'il faut faire tout le reste, moderniser, tisser la toile, il faut le tramway, les bus en site propre. Mais en même temps que nous faisons cela, si nous ne faisons que cela, nous serons encore en retard en 2020, et donc il faut effectivement nous donner les moyens de frapper ce grand coup, et de mettre des financements complémentaires et une structure particulière pour avancer.

Marie-Laure JOUSSET : je vous remercie. Je vois que plusieurs mains se lèvent ; je voudrais qu'on essaie de se tenir dans les 3 min, parce que le temps avance. À vous, Monsieur, et puis après cela, je passerai la parole à droite.

Daniel HAQUIN, Président de la communauté de communes de la Plaine de France-77-PSMG : Daniel HAQUIN, Président de la communauté de communes de la Plaine de France Seine-et-Marne, donc Mesnil-Amelot, et Président du syndicat mixte de la Goële, qui s'occupe notamment du transport en commun en bus. Madame, vous m'avez donné la parole, puisqu'en parlant des difficultés du transport en commun en bus du côté ouest de l'aéroport, je n'ose même pas vous parler de ce qui se passe à l'est. Nous sommes dans la

grande couronne du transport parisien, et malgré la convention qui nous occupe, avec le Conseil général, et les CIF, nous sommes dans un secteur où la paupérisation du transport en commun en bus, est aujourd'hui flagrante et scandaleuse.

Pour autant, puisqu'il faut aujourd'hui parler de chemin de fer, nous allons en parler. J'ai deux observations à faire. Une qui concerne le territoire de Roissy, d'ADP. Il est urgent, si nous pouvons obtenir une gare supplémentaire sur le territoire de la commune de Mesnil-Amelot, que sur les aménagements futurs d'ADP, des réserves foncières puissent exister, pour sortir le métro de l'enceinte, puisque ADP maîtrise son développement et son aménagement sans avoir à référer à d'autres qu'à eux-mêmes. Rapidement, il faut pouvoir connaître un emplacement qui permette de sortir le grand huit de la plateforme aéroportuaire. C'est important dans l'aménagement de Roissy. Vous savez que son périmètre foncier n'est pas extensible aujourd'hui et les aménagements intérieurs sont suffisamment importants pour qu'ils soient presque au bout de leur possibilité de développement. C'est le premier point.

Le deuxième point, il faut que sachez quand même, je ne sais pas si vous l'avez pris en compte, que pour ce qui est de la ligne K, et je rejoins les élus de Soissons, et quand nous nous trouvons en Picardie ou en Seine-et-Marne, à Dammartin-Juilly-Saint-Mard, pour rejoindre Roissy avec la ligne K, il faut aller à Aulnay. Et à Aulnay, il faut reprendre l'autre ligne. Comment pouvons-nous, à l'aube du troisième millénaire, deuxième décennie de ce siècle, imaginer qu'en créant 2 000 emplois par an sur le site de Roissy, nous soyons encore obligés pour aller sur l'aéroport de prendre cette ligne vétuste, qui ne subit pas de modernisation pour l'instant et qui n'a pas d'objectif ? C'est-à-dire que même si le RER B venait à Dammartin, il faudrait toujours aller à Aulnay pour aller sur Roissy. Donc il est urgent de sortir une gare nouvelle sur le territoire seine-et-marnais, en dehors d'ADP, et puis peut-être d'encourager les acteurs locaux, et peut-être la Picardie pour réaliser une liaison nouvelle gare Mesnil-Amelot et rejoindre la gare de Dammartin-Juilly-Saint-Mard. Moyennant quoi un grand nombre d'employés de Picardie et de Seine-et-Marne, tout à l'heure vous n'avez pas cité le nombre d'employés de Picardie qui venait de l'aéroport, ils sont de plus en plus nombreux. Vous avez cité les pourcentages de Parisiens, mais pas les Picards. Pour couvrir les 2 000 emplois tous les ans, il faut bien que cela vienne d'au-delà de nos limites de la région. Pour limiter le nombre de voitures sur les routes et encourager tous ces Seine-et-Marnais et ces Picards qui viennent remplir des emplois sur Roissy en 24/24 (il n'y a pas de couvre-feu), une liaison ferroviaire qui viendrait directement aboutir au cœur de Roissy en passant par Mesnil-Amelot serait la bienvenue. Je souscris à tout ce qui a été dit, je vous remercie d'être venu ici sur notre territoire, je remercie de mettre à l'honneur Le Mesnil-Amelot, parce que quand nous parlons de Roissy, nous pensons à beaucoup de choses, mais nous ne pensons pas forcément à la Seine-et-Marne et nous ne pensons pas au Mesnil-Amelot. Merci beaucoup pour votre venue ici, et tâchez d'avoir bien entendu et de souscrire à nos attentes. Merci.

Applaudissements

Bernard CORNEILLE, Conseiller général du canton de Dammartin-en-Goële, Délégué aux relations avec la plateforme aéroportuaire : merci, Bernard CORNEILLE, Conseiller général de ce canton de Dammartin-en-Goële, et délégué plus particulièrement aux relations avec la plateforme aéroportuaire. Il y a 2 ou 3 jours paraissait un chiffre dans la presse, indiquant que la Seine-et-Marne avait doublé de population depuis 1968. Dans le même temps, le canton de Dammartin quintuplait sa population. Et les cantons voisins, de Claye-Souilly, de Mitry-Mory, étaient à l'image du canton de Dammartin. Donc, nous sommes une terre d'accueil. Ceux qui viennent s'installer chez nous viennent de la petite couronne, de Paris, de province parfois, mais lorsqu'ils viennent chez nous, ils y cherchent une qualité de vie qu'ils trouvent bien souvent, parce que les collectivités, les communes sont attentives, ont des équipements, sont dynamiques, aidées en cela bien souvent par le Conseil régional ou par le Conseil général, pour s'équiper. Donc, ceux qui arrivent se trouvent bien, dans un premier temps. Mais au bout de quelques mois, l'effort qu'ils ont fait pour venir, parce qu'ils ont fait un effort, se paie dans les transports, parce qu'ils ne trouvent pas de travail sur place. Terre d'accueil certes, mais pas terre d'emplois. Le taux d'emplois est très faible dans notre secteur. Donc ils vont travailler à Paris, en banlieue, parfois même de l'autre côté de Paris, à La Défense. Certes, quelques-uns travaillent sur la plateforme aéroportuaire, mais ce n'est pas le plus grand nombre. Donc il faut qu'ils se déplacent. Et si notre secteur connaît des carences, santé, éducation, je crois que la carence en transports est majeure. Donc, aujourd'hui, le projet de métro automatique, tel qu'il est écrit et rédigé, ne nous apporte rien du tout, puisqu'il ne permettra pas à ceux qui doivent se déplacer, pour leur travail ou leur loisir, de rejoindre la capitale ou de rejoindre leur banlieue. Donc, ce projet, aujourd'hui, tel qu'il est, ne nous concerne pas. Il est irrecevable.

Les propositions qui sont faites, par les uns et par les autres, par Monsieur EBLE, par Monsieur ALBARELLO, qui ont été reprises par les élus, bien évidemment, je les partage. C'est un orchestre philharmonique. C'est bien. J'ai entendu qu'il y avait aussi des affirmations de paternité. Nous n'allons pas passer des tests ADN, croyez le bien, mais s'il fallait s'y soumettre, à ces tests, je crois que Monsieur EBLE et moi-même nous y soumettrions volontiers, sans crainte aucune. Il y a des tas de textes qui peuvent le prouver, mais nous n'allons pas entamer le débat, je préfère me réjouir de l'unanimité qui préside à la volonté d'accueillir ici une gare au Mesnil-Amelot. Nous avons besoin de cela pour deux raisons. La première est que cela permettrait, comme je l'ai expliqué, aux habitants de ce secteur de se rendre sur leur lieu de travail, mais cela permettrait aussi au Mesnil-Amelot, qui est une terre d'expansion économique, de l'être beaucoup plus encore. Il y a des projets aujourd'hui, des projets de développement et une gare permettrait d'aller encore plus loin, et qui sait, permettre d'y accueillir, ou tout à côté, un institut technologique de l'aérien qui a été inspiré par le rapport Dermagne. Oui, oui, oui à ce projet de métro automatique, s'il est pourvu d'une gare au Mesnil-Amelot.

Applaudissements

Marie-Laure JOUSSET : merci, Monsieur.

Franck ROLLAND, Conseiller délégué à la jeunesse - Villeparisis - Europe Écologie-Les verts : oui, bonsoir, et meilleurs vœux 2011 à toutes et à tous. Franck ROLLAND, élu délégué jeunesse de Villeparisis, Europe Ecologie-Les Verts. Je tenais à faire à la fois une remarque et une question.

Une remarque, évidemment Europe Écologie les Verts s'inscrit complètement dans le chant polyphonique concernant la nécessité d'avoir une gare au Mesnil-Amelot. Je crois que c'est une nécessité, nous pouvons nous pousser pour cela et j'espère que la réponse sera positive.

Et une question simple, nous savons que dans un avenir très proche, nous y sommes déjà, chacun a entendu parler du pic du pétrole. Nous savons que le prix du pétrole va s'envoler, ce qui veut dire que la question se posera notamment pour le trafic aérien, mais surtout pour le transport de marchandises par la route. Pourquoi, sur ce projet du Métro Grand Paris, n'est pas prévu, en parallèle, puisque nous allons penser les infrastructures, un aménagement lié au fret ferroviaire ? Puisque nous savons que dans les années à venir il va falloir penser cela, et nous savons combien dans ce secteur nous souffrons du trop-plein de transport routier, notamment dû au transport des marchandises. Nous pourrions par exemple qu'un matériel ferroviaire soit compatible avec du fret, et l'aménagement d'un certain nombre de gares, notamment l'espace pour des quais spécifiques de chargement et des chargements en dehors des heures de pointe. Merci de m'avoir écouté.

François LEBLOND : je crois que sur ce sujet du fret, qui a été abordé dans quelques réunions, vous pouvez dire quelques mots, mais je pense qu'effectivement, ce sont des mots qui sont un peu difficiles.

Didier BENSE : sur le sujet de la mixité entre trafic voyageur et trafic fret, c'est vrai que ce sont des sujets à regarder avec une grande attention. Nous parlons quand même d'un système de transport intense, avec des trains extrêmement rapprochés. Donc nous ne pouvons pas tout à fait brasser des flux qui seraient d'origine et de nature très différente. Nous ne pouvons pas non plus exclure tous les systèmes de sécurité que cela peut poser. Mais ce n'est peut-être pas là l'essentiel. Cela dit, cette réflexion sur le fret ferroviaire à travers une infrastructure comme cela, nous l'avons menée, sous l'angle de quels en seraient les prérequis techniques. Nous les avons à peu près identifiés, et nous avons commencé à discuter avec des gens qui connaissent particulièrement ce métier — ce n'est pas le métier de la SGP, cela ne le sera jamais — pour voir s'il y avait des partenaires qui avaient aujourd'hui des projets, des idées sur ce sujet-là. Parce que ce dont nous sommes convaincus, c'est que ce ne peut pas être les mêmes gares. Ce sont des installations spécifiques, des quais de chargement, donc des embranchements et des débranchements qui permettent d'utiliser une partie de l'infrastructure. Cela veut dire qu'il y a un coût d'investissements quand même assez important pour accéder à cette infrastructure-là. Nous avons regardé, par ailleurs, ce qui s'était fait dans un certain nombre d'endroits dans le monde. Les expériences de fret ferroviaire sur des infrastructures de type métro, il y en a eu. Elles ont à peu près été toutes abandonnées, pour un certain nombre de raisons, et en particulier parce que la rentabilité économique, malgré des anticipations sur le prix du

pétrole, n'est pas au rendez-vous en matière de remboursement de l'investissement initial que cela représente. Nous en sommes aujourd'hui à ce point.

Un sujet qui nous semble plus porteur selon les territoires est celui de la réflexion sur la logistique urbaine autour des gares, dans de nouvelles centralités à imaginer. Là, par contre, il y a effectivement quelque chose à faire, dans le cadre de la réflexion de certains contrats de développement territorial, pour penser à irriguer le territoire, à partir de points de livraison qui seraient assez centraux par rapport à l'activité économique et par rapport au logement. Nous pensons en particulier au développement du service de livraison de colis internet. Je ne sais pas si c'est votre cas, mais moi je commande sur internet, et les gens livrent toujours quand je ne suis pas là, donc c'est toujours moi qui finis par aller chercher le colis, et cela fait des déplacements en plus. Or, nous passons tous à la gare, et nous pourrions avoir des points service. Et c'est une activité qui va, si nous nous projetons un peu, se développer. Voilà le genre de réflexions que nous avons, qui sont plutôt des réflexions complémentaires par rapport au sujet du fret.

Sur la question que Monsieur CORNEILLE a abordée, que finalement, si cela reste en l'état, la sentence est claire, aucun bénéfice pour nous. Je rappelle quand même les bénéfices globaux de ce projet, c'est quand même un effet de réparation général sur le système de transport. Il y a une décharge importante, je regardais les chiffres. Sur les branches du RER B qui vous concernent, nous sommes d'un côté à moins 30 %, de l'autre à moins 15 %. C'est un siphonnage important. Cela veut dire une qualité de service qui s'améliore partout, et c'est aussi un transfert modal. Cela, nous ne l'avons pas évoqué, mais parmi les voyageurs du Grand Paris, ce sont 10 à 15 personnes qui viennent de la route, c'est-à-dire qui ont fait le choix de migrer de la voiture particulière vers le transport en commun. C'est quelque part aussi des routes qui s'aèrent un peu. Ceci dit, tout cela se produit en 2025, et c'est vrai que la situation routière d'ici là ne sera pas celle d'aujourd'hui. Ce sera encore autre chose et j'ai peur que ce ne soit quelque chose de pas beaucoup plus favorable que ce que nous observons.

Marie-Laure JOUSSET : je vous remercie. Enfin une voix féminine, Madame.

Monique PAPIN, Maire de Dammartin-en-Goële : bonsoir, Monique PAPIN, Maire de Dammartin-en-Goële. Pour moi, avant d'arriver ici, il y avait vraiment un consensus global sur une gare supplémentaire au Mesnil-Amelot, et ce soir j'ai eu l'impression que nous voulions remplacer la gare d'interconnexion avec le TGV et le RER à l'intérieur de Roissy par une nouvelle gare au Mesnil-Amelot. Moi, je pense en effet qu'il faut que cette gare soit bien inscrite comme gare supplémentaire. Vous avez déjà apporté des réponses en disant que cette gare multimodale est indispensable pour éviter des transports par la route. Je voudrais que ce soit bien clair pour tout le monde, que cette gare du Mesnil-Amelot soit bien une gare supplémentaire et pas une gare de remplacement de la gare à l'intérieur de l'aéroport.

Je souscris également pleinement à ce qu'a dit Monsieur HAQUIN, le Président de la communauté de communes de la Plaine de France, en disant qu'un jour, il faudra bien qu'il y ait une jonction entre le RER B qui va aller jusqu'à Dammartin, Saint-Mard, pour relier

l'aéroport, sinon nous encombrons encore les routes. Et nous aurons besoin de voies ferrées, autres que la route, pour arriver dans l'aéroport et aller vers le Grand Paris. Même si un parking d'intérêt général sera nécessaire au Mesnil-Amelot, il faudra aller plus loin. Ce sera sûrement une autre histoire, mais je pense que ce sera intéressant que cela puisse être noté au moins dans les débats du Grand Roissy.

Applaudissements

Fabrice DALONGEVILLE, Conseiller régional de Picardie - Maire d'Auger Saint-Vincent - Communauté de communes du Pays de Valois : bonsoir, je suis Fabrice DALONGEVILLE. Je suis Conseiller régional de Picardie, et Maire dans une commune dans le Pays de Valois, à côté de Crépy-en-Valois, et usager de la ligne K jusqu'à Paris.

Je suis très heureux d'avoir entendu tout ce qui a été dit ce soir, notamment sur l'enjeu stratégique de développement lié à ce projet de réseau de transport public du Grand Paris. Je voudrais insister sur la responsabilité historique que les aménageurs historiques ont, encore une fois, pour réaliser vraiment un aménagement structurant et partagé — j'insiste sur le mot « partagé » —, entre la Région Ile-de-France, Roissy CDG et les régions limitrophes. Et là, je supprime les barrières et les frontières administratives pour vraiment me mettre sur l'axe de déplacement qui part de Laon, passe par Soissons, par Crépy-en-Valois, revient par ici. Madame la Maire, vous avez complètement raison, et Monsieur HAQUIN le mentionnait tout à l'heure, sur la connexion, l'interconnexion qu'il faut envisager entre cette ligne K, ce couloir et Roissy. C'est très important. Dans ce sens, je tiens à dire à l'ensemble des élus que je déposerai une motion à la prochaine réunion de la communauté de communes du Pays de Valois pour vous soutenir. Mon collègue de Soissons le fera également, Villers-Cotterêts aussi, on me le souffle, pour que nous appuyions votre démarche de demande de création d'une nouvelle gare au Mesnil-Amelot, parce que c'est dans notre intérêt à tous.

Avant de conclure et de vous poser ma question, je voudrais vous assurer aussi que la Région Picardie est très attentive aussi à ce qui se passe dans ce secteur. Nous avons beaucoup travaillé pour que RFF ouvre le dossier d'une connexion entre Creil et Roissy. Nous avons la même démarche de façon à vous aider à avoir cette interconnexion sur l'est de la plateforme aéroportuaire, donc vous pouvez compter sur notre soutien.

Ma question porte sur l'aspect financements, parce que c'est une inquiétude qui est en toile de fond de tout ce projet. Je voudrais savoir, dans le cadre des contrats de territoires qui vont être contactés, si vous envisagiez de sortir de l'Ile-de-France.

Applaudissements

Didier BENSE : à ma connaissance, aujourd'hui, le seul Préfet qui a reçu une lettre de mission pour travailler sur ce sujet est le Préfet CANEPA, Préfet de la région Ile-de-France. Donc à ce jour, cet outil est très lié au projet du Grand Paris.

François LEBLOND : non, mais c'est un sujet. Nous ne pouvons pas dire que ce ne soit pas un

sujet, donc nous le noterons parmi les sujets qui ont été abordés ce soir.

Olivier DETRAIT, Conseil municipal de Dammartin-en-Goële et employé à l'aéroport de Roissy : bonsoir, Olivier DETRAIT, Conseiller à Dammartin-en-Goële, mais surtout employé sur la plateforme de Roissy CDG.

Vous dites « métro automatique ». Est-ce que je dois entendre, par métro automatique, métro 24 h/24 ? C'est ma première question. J'ai deux petites questions, mais je resterai dans les 4 min, ne vous inquiétez pas. 3 min, pardon, c'est 2011, tout augmente.

Je voudrais que nous nous portions dans l'avenir. Je pense que vous ne pouvez pas rester insensibles à tous les arguments. Je vais me porter plus loin, et dire que la gare est actée. Moi, j'ai vu un schéma qui va jusqu'à 2023, c'est-à-dire pleine exploitation. Si cette gare est actée, je vous dis, je ne peux pas m'imaginer que vous ne pouvez pas aller dans notre sens, par rapport aux arguments que nous avançons tous. À quelle date pouvons-nous espérer cette gare sur notre secteur ? Le Grand Paris, cela va être des tranches. À quand cette gare sur notre secteur ? J'espère avant 2023. Merci de votre attention.

Applaudissements

François LEBLOND : vous n'avez mis qu'une minute dix pour poser votre question, c'est remarquable.

Didier BENSE : sur le sujet du service 24 h/24, c'est une question qui est posée dans notre débat. Nous l'évoquons un peu dans notre dossier de débat public qui est en ligne. Simplement, pour rappeler quelques éléments. Opérer un réseau 24 h/24, cela veut dire prendre en charge cette contrainte tout de suite, aujourd'hui, à la conception du projet. Parce qu'une fois que la ligne est construite, nous ne pouvons pas revenir en arrière. Ceci pour dire que l'ensemble du réseau de métro et la quasi-totalité des RER, aujourd'hui, ne peuvent pas s'exploiter sans interruption, pour laisser la place aux opérations de maintenance, en particulier. Le métro automatique permet des exploitations 24 h/24, il y a au moins un exemple, celui de Copenhague, où il y a eu une volonté politique d'offrir un service qui connecte le centre de la ville à l'aéroport, d'offrir ce service aux employés en particulier en horaires décalés de l'aéroport. Je crois que ce dont il faut avoir conscience, il y a des travaux particuliers à mener. Cela a un coût. Vous avez aussi un exemple de très grand métro qui est exploité 24 h/24, celui de New York, et la solution, c'est 4 voies en parallèle. Quand nous maintenons 2 voies, nous roulons sur les 2 autres. Nous voyons bien derrière qu'il y a un effort financier important, et également en matière d'exploitation, puisque le trafic qu'il y aurait en face de cela est quand même un trafic relativement réduit, pour les raisons que je viens d'évoquer, c'est qu'il n'y a pas un service général à l'échelle de l'Île-de-France, mais des tronçons de Métro Grand Paris qui offriraient ce service-là. Je crois que le vrai sujet est de savoir s'il y a une volonté politique et une richesse suffisante pour offrir le service dans les secteurs qui sont en particulier les plateformes aéroportuaires, sachant que ce service de nuit se produit à un moment où finalement le fer n'est plus tellement compétitif en temps de déplacement, avec un bon vieux bus cadencé (etc.) qui aurait éventuellement des voies

réservées. Donc aujourd'hui, nous avons quand même très nettement l'impression que le balancier penche vers un réseau exploité de façon assez classique, notamment en raison des grandes difficultés que cela pose dans toutes les gares d'interconnexion qui, elles, ne sont plus armées sur les lignes en correspondance.

Après, sur la question de la séquence de mise en œuvre de tout cela, aujourd'hui, nous nous refusons absolument à parler de phasage. Parce que phaser, c'est s'arrêter, reprendre, et c'est avoir la quasi-certitude que des besoins nouveaux vont apparaître, que l'argent va être réorienté sur autre chose et que nous n'allons jamais boucler. Nous sommes persuadés qu'il faut aller vite et fort. Je pense que la SGP, en tant qu'outil, est là pour cela, pour avoir une capacité à emprunter, à loger une dette et à la rembourser sur des très longs termes. Le modèle économique et financier qui est le nôtre, c'est cela. Ce sont les travaux, là, nous dépensons beaucoup d'argent comme vous l'avez vu. En ensuite, nous nous donnons 40 ans pour les rembourser, par des recettes qui sont en particulier des recettes fiscales, dont celles qui ont d'ores et déjà été votées. C'est-à-dire que nous avons déjà une visibilité assez importante, à hauteur de 70 ou 75 %, sur le plan de financement de tout cela à très long terme. Nous commencerons évidemment par un endroit pour finir par un autre. Quelques éléments : nous commencerons à plusieurs endroits, parce que si nous mettons tout en séquence, cela ne pendra pas 13 ans, mais beaucoup plus. Deuxième élément, pour ouvrir un tronçon de ligne, il y a quelques prérequis. Il faut pouvoir garer les trains, donc cela produit à l'évidence autour de lieux où nous avons commencé par construire des dépôts et livrer les trains. Donc, il y a quelques clés d'entrée. Les emplacements de dépôts, nous l'avons abordé dans notre présentation, c'est plutôt les extrémités de ligne parce qu'en termes d'exploitation, c'est le plus pratique, et qu'en termes d'investissement, pour acheter le foncier nécessaire à construire des ateliers, qui sont de très grands objets (nous parlons de 10 ha), il vaut mieux chercher cela dans des zones un peu moins denses que dans la première couronne où de toute façon il n'y a plus aujourd'hui ce type de parcelle disponible. Voilà la problématique dans laquelle nous sommes. Donc il y aura des travaux sur la partie nord du réseau, de façon certaine, qui seront engagés assez vite en même temps que la partie sud. Maintenant, de là à vous dire si cela va commencer à Roissy ou autour de Pleyel, ceci n'est pas aujourd'hui décidé. Cela va s'éclaircir au cours de l'année 2011.

Marie-Laure JOUSSET : merci. Monsieur.

Jean-Louis DURAND, Maire de Marchémoret , Président de l'amicale des Maires du Canton de Dammartin-en-Goële : bonsoir, Jean-Louis DURAND, Maire de Marchémoret , Président de l'amicale des Maires du Canton de Dammartin.

La première chose, et Bernard CORNEILLE l'a dit, le rapport Dermagne, dans la proposition 17, préconise un institut universitaire sur les métiers de l'aérien. Aujourd'hui, je rappelle quand même que Charles-de-Gaulle, c'est 700 entreprises, qui ont du mal à recruter des personnels formés. Donc, dans le rapport Dermagne, cette chose apparaît clairement. Nous le voyons bien dans votre film de présentation du début, c'est une ouverture évidemment vers l'Île-de-France, vers la France et vers le monde. Je pense que pour les

étudiants, un équipement sur les métiers de l'aérien pour pouvoir trouver un métier sur la plateforme de Roissy, cela peut être des étudiants qui viennent à la fois de notre secteur, de notre territoire seine-et-marnais, mais aussi de l'Île-de-France en général et pourquoi pas, avec les connexions TGV, de la France entière, puisqu'aujourd'hui nous avons des gens qui viennent de Lille travailler à Roissy. Et puis, nous voyons bien que cette gare au Mesnil-Amelot pourrait aussi être un moteur pour développer cet institut universitaire de technologie.

Sur les financements et les 100 millions d'euros, j'aimerais bien, si c'était possible, que nous remettions la diapositive où nous voyons Roissy, avec le CDG Val. L'interconnexion au niveau du terminal 2, c'est très bien. Sauf que vous avez parlé de la gare de maintenance, mais vous voyez bien que l'espace est tellement contraint que vous n'avez même pas pu la dessiner.

Et puis deuxième chose, je vois que sur le futur terminal 4, vous prévoyez une deuxième gare du métro automatique. Je ne comprends pas parce que vous avez le CDG Val qui dessert les autres terminaux, alors pourquoi ne pas continuer à développer le CDG Val pour desservir le futur terminal 4 et du coup, mettre la gare de maintenance sur le Mesnil et la gare supplémentaire aussi ? Et vous voyez que déjà, en parlant comme cela, nous avons largement trouvé une bonne partie des financements. Merci.

Applaudissements

Didier BENSE : si on peut juste réafficher la diapositive. Il ne faut effectivement pas chercher les zones d'atelier, parce que ce n'est pas dans la zone de l'aéroport que nous allons l'implanter. Il y a d'autres projets. La zone de l'aéroport, il faut qu'elle soit libérée pour développer ce à quoi est destiné en priorité, c'est-à-dire le transport aérien, en particulier il y a un projet d'aérogare supplémentaire, donc nous n'allons pas consommer du foncier et commencer à nous dire que nous allons enterrer le dépôt atelier (cela se fait, notamment dans des pays où la densité est forte, comme à Singapour ou Hong Kong).

La gare du T2 est une gare qui est assez profonde. En tant que gare terminus, nous avons besoin de quelques installations ferroviaires, et si jamais nous creusons au tunnelier, il faut bien sortir l'engin à un moment. C'est vrai que naturellement, de toute façon, nous allons aller un peu plus loin et sortir dans une zone, là où il y a des parkings relais pour les taxis, je crois, en attente, en tout cas pas très loin du T4. Je crois que c'est l'avenue de New York ou de Paris. Donc il y a déjà un certain niveau de proximité. C'est pour cela que quand nous discutons avec l'ADP, ils nous disaient que nous étions là dans la zone de création du T4, et à ce moment-là ils paieraient probablement une gare de desserte, ou le Val. À ce stade-là, c'est à eux de s'exprimer sur la vision. Il est évident que cette seconde gare sur l'enceinte aéroportuaire est en contradiction avec le fait que nous nous échapperions vers le Mesnil-Amelot. Il faudrait probablement tourner le long des avenues, à droite, pour rejoindre le territoire hors périmètre aéroportuaire, que nous voyons en haut à droite. Voilà aussi le sujet qui est le nôtre ce soir. Mais c'est vrai qu'il y a un petit bout, qui est dans le projet aujourd'hui, qui consiste à rejoindre quelque chose comme Roissypole.

Quant aux ateliers, nous l'avons dit rapidement dans notre présentation : préférentiellement, sur les bouts de ligne, en matière d'exploitation. Mais c'est vrai qu'en matière de ligne automatique, nous n'avons pas du tout les mêmes contraintes qu'en matière de ligne avec conducteur, et les ateliers peuvent être à proximité d'extrémité de ligne, mais malgré tout dans des zones qui sont plus au sud et c'est là aujourd'hui où nous avons des discussions en cours. C'est vrai que pour ce dépôt atelier, nous avons eu cette discussion avec le Maire adjoint du Mesnil-Amelot, il y a des implantations possibles sur la zone du Mesnil-Amelot. C'est un candidat, et de fait, si nous étions conduits à implanter un atelier dépôt sur la zone du Mesnil-Amelot, alors la gare s'imposerait, à l'évidence. Nous serions dans une discussion d'une nature bien différente, bien entendu. C'est tout ce que je pouvais dire, en commentaire, sur cette diapositive.

François LEBLOND : si vous donnez la parole à Monsieur le Maire, 10 secondes, parce que mes 2 collègues me disent que vous avez déjà parlé.

Bernard RIGAULT : j'ai déjà parlé, mais je veux rebondir 10 secondes sur des propos qui ont été tenus. Un, notre demande est bien une gare supplémentaire avec les ateliers au bout. Que cela soit bien clair. Et deux, je rebondis quand même, quand Monsieur BENSE a dit que cela n'aurait pas de sens de faire une gare supplémentaire au Mesnil si la voirie reste dans son état. L'état de notre voirie et de notre infrastructure, c'est justement ce qu'il ne faut plus faire, un gros développement sans tenir compte de l'impact sur tout ce qu'il y a autour. C'est pour bien montrer ce qu'il ne faut plus faire. Et nous avons engagé, en vue d'un contrat territorial de développement, une réflexion justement pour analyser et voir comment nous pouvons remettre à niveau toutes les infrastructures, remise à niveau et voies nouvelles pour ce qui concerne les voiries. Mais je n'en avais pas parlé, parce que ce soir, nous ne parlons que du métro automatique. Merci, ne loupons pas le coche, pour parler transports.

Applaudissements

Florian CARNET, Conseiller municipal du Mesnil-Amelot: Florian CARNET, habitant Mesnil-Amelot et Conseiller municipal. J'ai une grande attente sur le Grand Paris. J'ai pratiqué longuement le RER B, et il s'est avéré que j'ai arrêté, parce que les moyens d'accès n'étaient pas faciles. Nous avons parlé du parking, où le coût est très cher et la durée longue pour arriver à Paris. Parlons aussi des zones. Je crois qu'il y a 5 zones, et c'est un coût qui est onéreux. Moi, je suis jeune et les donc les étudiants, et beaucoup de personnes ont besoin de se déplacer. Nous attendons énormément du Grand Paris, et peut-être qu'il faudrait modifier ces zones, pour un coût qui soit inférieur. D'où l'importance du métro et de parkings sur Le Mesnil-Amelot, pour favoriser le développement sur l'emploi, l'économie, dans la région, pour nos villages voisins, et avoir quand même une capitale assez importante, sur ce dont j'ai parlé. Donc je tenais à souligner, en tant qu'habitant du Mesnil, et pour mes voisins et les personnes qui pensent comme moi, pour les jeunes, que nous avons besoin de nous déplacer.

Je tiens aussi à signaler, pour la sécurité. Je ne me sens pas du tout en sécurité quand je prends le RER B. Les principaux mots sont la sécurité, le coût et la rapidité. Voilà ce que

j'avais à dire concernant le Grand Paris.

Applaudissements

Claire CAMIN, Conseillère municipale de Gressy : bonjour, Claire CAMIN, Conseillère municipale de Gressy.

Déjà, pour abonder dans le sens de la gare supplémentaire au Mesnil-Amelot, ce que nous avons un tout petit peu abordé tout à l'heure, mais sur quoi je rebondis, plutôt que d'essayer, à partir du moment où nous aurons cette gare, de ne mettre qu'un institut de technologie aérienne, pourquoi ne pas mettre un pôle universitaire ? Pourquoi ? Parce que quand je regarde le film que vous nous avez présenté, vous ne faites qu'appuyer sur les échanges internationaux sur Roissy. Mais je vous rappelle que Roissy est un énorme aéroport, effectivement international, avec toutes les liaisons qu'il peut y avoir. Donc, vous avez énormément d'entreprises qui sont très intéressées par cet aéroport, mais qui vont rester sur la région parisienne, et certainement pas aller chez nous puisque nous n'avons rien pour les attirer. Et ce qui pourrait les attirer, c'est effectivement un pôle universitaire, puisque, je vous le rappelle, le pôle universitaire sert aussi à travailler avec les entreprises qui elles-mêmes s'implanteraient. Si pôle universitaire il y a, il faut qu'il y ait la gare. Cela permettrait effectivement de développer cette région, puisque vous n'en avez pas du tout parlé. Vous n'avez que parlé des échanges internationaux. C'est ma première suggestion.

Quant à ma question, elle rebondit sur ce que Monsieur a dit précédemment, juste avant moi, tout ce qui est liaison, métro automatique, c'est génial. Les gens pourront aller d'un point à un autre. Sauf qu'en termes de sécurité, quand vous avez énormément de monde dans les transports en commun, cela ne pose aucun problème. Mais quand vous commencez à être dans des horaires décalés, le côté sécurité est essentiel. Donc j'espère que, dans le Grand Paris, vous avez évidemment pris en considération cette question. Merci.

Applaudissements

Yves DUTEIL, Maire de Précy-sur-Marne : merci, Yves DUTEIL, Maire de Précy-sur-Marne. C'est incroyable parce que ma question rejoint exactement celle que Madame a évoquée. Je pensais, à travers les propos qui ont été tenus dans cette assemblée, que si le rapport Dermagne préconisait la présence d'un IUT sur le transport aérien, tout concourt, dans les propos que nous avons entendus, à dire qu'il y a une vraie diversification du transport aujourd'hui, et que le transport ne peut pas être qu'aérien. Nous voyons bien aujourd'hui qu'il est routier, ferroviaire, national, international, et que si nous voulons appréhender les questions de l'aérien, nous sommes obligés de passer par tous ces différents modes de transport, qui sont aujourd'hui autour de nous. C'est la première chose.

Mais je crois qu'en allant justement encore plus loin, je suis complètement d'accord pour dire qu'il faut une plateforme universitaire, simplement. Ce serait beaucoup plus grand, ce serait du même ordre que tous les clusters que nous avons vus évoqués dans le très beau film que vous avez diffusé, et qui rejoint complètement d'ailleurs l'enthousiasme que nous

avons ressenti en approchant d'un peu plus près le projet du Grand Paris et en nous disant que c'était une chance inouïe pour nous tous, à saisir.

Et pour aller encore plus dans ce sens, je pense qu'il ne faut pas oublier une chose. C'est que si nous créons un terminal à l'intérieur de l'aérogare, nous allons créer un terminal qui va justement rentrer en conflit avec cette conception un peu plus large du transport, et créer un terminal pour les passagers. Or, en créant ce terminal exclusivement dans l'objectif des passagers, nous allons faire de ce terminal du métro automatique un cul-de-sac. Si nous sommes la seule zone qui préconise la prolongation de la ligne à l'extérieur, et non pas la création d'une gare sur un tracé déjà existant, ce n'est sûrement pas un hasard. C'est lié au fait que jusqu'à présent, il y a eu un vrai manque, au niveau du développement autour de la plateforme de Roissy. Or, nous ne ferions que renforcer ce manque en créant une zone de cul-de-sac à l'intérieur de l'aérogare. Si nous créons cette zone supplémentaire, nous répondons à la diversification du transport, en acceptant aussi de prendre en charge une partie du développement humain de cette région, et en permettant aux gens qui travaillent de sortir de la zone d'aéroport ou d'y entrer. Et là, nous créons une véritable ouverture qui nous manque tellement jusqu'à présent. Voilà pourquoi je pense qu'il faut absolument militer pour la création de cette gare supplémentaire.

Applaudissements

François LEBLOND : ce que je vous demande, c'est d'aller très très vite maintenant, parce qu'il nous reste 10 min, et s'il y a encore quelques questions qui se posent, que nous puissions terminer dans des temps à peu près raisonnables.

Alain AUBRY : merci, je vous assure que je vais aller très vite, Monsieur le Président. Je voudrais surtout, mes collègues, Mesdames et Messieurs, m'adresser à vous, vous remercier d'abord d'avoir été aussi nombreux à venir ce soir, et de voir combien nous restons unanimes, et que nous sommes ce soir tous d'accords sur le sujet. Tout le monde l'aura compris, y compris vous, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, cette gare, nous en avons besoin au Mesnil-Amelot. Monsieur, je me permets d'insister, elle aura son sens cette gare. Parce que si nous l'avons, nous aurons notre CDT, et bien évidemment, nos infrastructures routières pourront changer. Donc elle a tout son sens au Mesnil-Amelot. Le foncier pour la gare d'entretien, nous l'avons, et je suis d'accord avec mon ami Yves, si c'est uniquement pour accueillir les ateliers, nous n'en avons pas besoin. Mais bien au contraire, si nous avons la gare avec, vous êtes les bienvenus. Merci, Mesdames, Messieurs, cette gare, j'espère qu'elle sera actée, vous l'avez entendu, et que bientôt nous pourrions l'accueillir sur le territoire du Mesnil-Amelot. Merci à tous d'avoir participé. C'était riche. En tous cas, moi je suis ravi parce que le débat auquel je m'attendais, je l'ai vécu. Je vous en remercie. Et puis, Monsieur le Président, m'autorisez-vous à donner la parole à mon ami Yves ALBARELLO, pour conclure ? Merci.

Applaudissements

François LEBLOND : oui.

Yves ALBARELLO : merci Alain. Je voudrais répondre, de façon amicale et sympathique, mais je crois qu'il est parti, à mon duo préféré, Vincent EBLE, Président du Conseil général, et Monsieur CORNEILLE, Conseiller général du canton, pour leur dire que je suis prêt à me soumettre à vos tests ADN, évidemment, pour en assurer la paternité.

Applaudissements

Simplement, je vais aller plus loin. Je vais vous apporter la preuve, ce soir, de la vraie paternité. Comme vient de le dire justement, Yves DUTEIL. Parce que, si vous lisez mon cahier d'acteurs, j'espère que vous l'avez lu, j'ai lu le vôtre, avec intérêt. Oui, c'est cela la vraie démocratie. Je dis, le 24 novembre 2009, ce n'est pas au mois de septembre 2010, c'est en novembre 2009. Je m'adresse au Secrétaire d'État, Christian BLANC, en lui disant la chose suivante : « Plus grande encore me semble l'incertitude en ce qui concerne le pôle majeur de développement de l'aéroport Roissy CDG. Certes, on voit bien que vous voulez mettre en valeur le lien qui unit le transport d'affaires à celui de Roissy CDG, mais cette seule approche est insuffisante et réductrice par rapport au formidable potentiel de la zone aéroportuaire de Roissy CDG, qui implique largement le Val d'Oise et la Seine-et-Marne. Or, rien n'est dit à cet égard dans votre projet de loi, et le constat que l'aéroport est desservi non pas par la double boucle, mais par la seule ligne en cul-de-sac de l'ensemble peut inspirer des inquiétudes. » C'était déjà la préfiguration de la gare du Mesnil-Amelot. Merci, Mesdames et Messieurs.

Applaudissements

François LEBLOND : après cet échange qui nous a tous intéressés, nous allons quand même donner la parole à 2 ou 3 personnes, et nous laisserons la SGP apporter des réponses aux 2 ou 3 questions, puisque j'ai vu encore 2 ou 3 mains se lever. Alors, je laisse mes collègues gérer cela.

Samir BENGELOUNE, Maire adjoint de la ville de Saint-Pathus, chargé de l'urbanisme et de Transports : Mesdames, Messieurs, bonjour. Je suis Monsieur BENGELOUNE, de la Mairie de Saint-Pathus. Sérieusement, la politique c'est très bien, mais le fait de savoir qui en a la paternité, sérieusement, ce n'est pas le problème d'aujourd'hui. Je crois que le père ou la mère, nous nous en fichons royalement. Ce qui nous intéresse aujourd'hui est de savoir si nous aurons réellement cette gare au Mesnil-Amelot, pour que tous les Seine-et-Marnais, l'Oise, la ligne K, le RER B, le prolongement, pour qu'enfin nous puissions sortir de cette cité-dortoir. Aujourd'hui, nous avons l'impression d'être vraiment dans une cité-dortoir. Je vous remercie.

Applaudissements

François LEBLOND : il n'y a plus d'autre question ? Alors, nous allons laisser la Société du Grand Paris apporter ses réponses.

Denis MASURE : oui, juste quelques éléments, parce qu'il y a certaines questions qui n'ont pas encore eu de réponse. Il y avait une question concernant le zonage et la tarification.

Comme l'a dit Didier BENSE, les éléments de la tarification seront décidés par le STIF, mais la SGP pourra effectivement proposer des améliorations logiques liées à la création du nouveau réseau Métro Grand Paris. En l'état, ce que nous pouvons dire, c'est que ces réflexions n'ont pas abouti, mais il paraît évident d'inclure dans le système futur tarifaire du STIF le réseau Métro Grand Paris. Indépendamment de cela, je crois qu'il y a eu des effets d'annonce, récemment sur la suppression de la zone 6, mais là, ce sont des décisions qui appartiennent au STIF.

A été aussi évoquée la question de la sécurité, et en particulier d'une part la sécurité sur le RER B et d'autre part la sécurité sur le futur réseau Métro Grand Paris. Sur le RER B, pareil, nous ne sommes pas maîtres d'ouvrage, mais le STIF, la RATP et la SNCF sont en train de rénover les rames. Une première rame modernisée a été mise en service, je crois qu'elle est équipée de vidéosurveillance, qui est attendue par tous. Nous savons qu'il y a beaucoup d'actes indésirables sur les rames RER entre l'aéroport et Paris. Mais nous, nous souhaitons surtout répondre sur le réseau Métro Grand Paris pour dire que les rames que nous vous avons présentées seront dotées d'intercirculation, les quais et les rames seront dotés de vidéosurveillance, et l'ensemble des circulations sera conçue, en lien avec les architectes, de façon à garantir le meilleur niveau de sécurité, qu'il n'y ait pas de recoin, et que les usagers se sentent le plus en sécurité possible. Seront également associées les autorités de sécurité au niveau de la Préfecture puisque pour toute nouvelle construction, le permis de construire sera accompagné de la production d'une étude de sûreté et de sécurité publique, qui est un élément réglementaire obligatoire depuis 2 ans maintenant, et qui permettra à l'ensemble des personnes compétentes en la matière d'aider la SGP à produire les meilleurs éléments pour garantir la sécurité des voyageurs.

François LEBLOND : Monsieur BENSE, avez-vous d'autres réponses ?

Didier BENSE : un peu en forme de conclusion, par rapport à l'attente qui est la vôtre ce soir, concernant cette demande. Le seul engagement que nous pouvons prendre, j'expliquais de façon préliminaire la façon dont les choses allaient se passer, c'est d'étudier honnêtement, sérieusement, j'ai presque envie de dire avec une certaine tendresse pour le 77, parce que dans tous les projets aujourd'hui qui agitent l'Île-de-France, nous sommes un peu seuls. Monsieur LEBLOND nous a organisé 5 réunions, je crois, sur ce territoire, sur Melun, Chelles, Champs-sur-Marne, etc. Nous avons effectivement une attention particulière sur ce territoire, et donc de livrer à nos décideurs l'ensemble des éléments qui leur seront nécessaires pour prendre les bonnes décisions. Encore une fois, je veux aussi que vous ayez conscience de la difficulté qui sera la nôtre, parce que bien entendu, l'espoir que vous exprimez là, nous l'entendons partout, et les demandes vont être assez fortes, et les choix vont être un peu difficiles pour nos décideurs. Tout cela va se faire assez vite. L'attente ne sera pas longue. On parle du 31 mai, c'est très court pour un sujet de cette nature. Je crois qu'aujourd'hui, tout ce que nous pouvons vous dire, c'est que nous avons effectivement entendu vos arguments. Il faut continuer à travailler ces sujets-là dans les groupes de réflexion qui sont ceux qui ont été créés en particulier autour de la problématique du Grand Roissy. Il faut donner de la chair à tout cela pour créer les conditions d'une décision qui vous

soit favorable. Je suis persuadé que vous avez les bons arguments, nous les avons entendus ce soir. En tout cas, nous, sur le plan technique, l'instruction sera faite conformément à tout ce que nous vous avons présenté en matière de guide méthodologique qui sera le nôtre pour conclure.

François LEBLOND : bien. Moi, je vais conclure moi aussi. D'abord dire que mes 2 collègues m'ont trouvé très libéral, comme Président, que j'ai laissé un peu parler, un peu longtemps parfois, certains. Mais je l'ai fait volontiers parce que je sentais que l'ambiance de la salle était plutôt dans cette direction. Donc peut-être que je suis allé un peu au-delà des règles les plus strictes du débat public. Et j'étais content qu'elles me rappellent régulièrement que les choses devaient être menées d'une façon un peu plus stricte.

Ce que je crois, c'est que nous étions dans un débat ce soir un peu particulier, puisque nous avons accepté de faire cette réunion qui nous a été demandée, que, Monsieur le Député, vous nous avez demandée. Je le rappelle. Nous avons accepté de faire cette réunion dans un lieu qui était au-delà du tracé qui a été mis dans le dossier du maître d'ouvrage. Je rappelle que nous travaillons toujours à partir du dossier du maître d'ouvrage et qu'il fallait raccrocher les sujets d'aujourd'hui à celui du dossier du maître d'ouvrage. Il est évident qu'ils pouvaient parfaitement se raccorder à ce dossier, mais c'est vrai que c'est une initiative que nous avons prise un peu au-delà de ce qui se fait régulièrement. Je crois que nous ne pouvons pas dire que nous ne vous avons pas écoutés sur les sujets que vous venez d'évoquer. Il n'appartient pas à la Commission d'apporter, Monsieur BENSE vient de dire des choses qui sont intéressantes sur ces sujets-là, et de dire ce qui doit être fait. Vous savez que ce que nous faisons, c'est de rapporter fidèlement tous les propos qui sont tenus, avec le nom de leur auteur et que tous ces éléments sont mis dans ce que nous appelons un verbatim. Je ne sais pas pourquoi nous appelons cela un verbatim, cela fait un peu prétentieux. C'est latin, comme vous dites. Donc, nous mettons tout cela dans un verbatim. Tout cela figurera, comme je l'ai dit, dans les dossiers qui seront adressés au maître d'ouvrage. Vous savez que j'aurai, comme Président de la Commission particulière du débat public, dans les 2 mois qui viennent, à proposer au Président de la CNDP les conclusions de la CPDP. Je vous précise que j'irai un peu plus vite, parce que toute ma carrière a été faite là-dessus. Je suis toujours allé un peu plus vite que ce que la loi m'imposait. Quand j'étais Préfet, on disait toujours de moi « le Préfet tire vite ». Donc, j'adresserai ces conclusions assez vite au Président de la Commission nationale du débat public. Et c'est à lui, naturellement, de transmettre ensuite, notamment aux assemblées parlementaires, puisque la loi a prévu que nous adressions toutes nos conclusions aux assemblées parlementaires. Sous des formats précisés parce qu'il faut faire quelque chose qui soit lisible et pas trop lourd en cette matière. Tout ce travail, nous allons le faire dans le courant du mois de février, et comme il a été dit, la SGP aura 2 mois pour dire ce qu'elle retient des propositions que nous aurons recensées dans les débats. Ce n'est pas à nous de faire des propositions, c'est ce que nous aurons entendu dans les débats. Et vous voyez comme c'est important que vous soyez nombreux dans ces salles, pour dire ce que vous pensez sur ces sujets très importants, d'actualité.

Ce que je voulais vous dire, comme nous le disions au début, nous avons reçu de très nombreux cahiers d'acteurs. Nous y avons fait allusion tout à l'heure. Nous avons quand même reçu, depuis le 1^{er} octobre, plus de 10 000 personnes, qui se sont rassemblées dans nos réunions. Et nous comptons que, d'ici la fin du mois, nous serons arrivés à un chiffre peut-être au-delà de 15 000 personnes. Ce qui est considérable. Ce que nous faisons là ne s'est jamais fait en Ile-de-France. Donc, en réalité, ce débat, quelles que soient les suites qui seront données par les uns et par les autres, cela aura été un fait nouveau pour l'Ile-de-France. Et moi, je suis très confiant pour que ces débats soient de nature à améliorer les relations entre les administrations et les particuliers sur des sujets majeurs comme ceux qui ont été abordés ce soir. C'est tout ce que je voulais vous dire, et vous souhaiter encore une bonne année, et bonsoir.

Applaudissements

(Fin de la réunion à 23 h 05)