

VERBATIM DE LA REUNION PUBLIQUE

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

Réunion organisée et animée par la Commission Particulière du Débat Public

—

2 novembre 2010

Asnières-sur-Seine

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC

Réseau de transport public du Grand Paris :

- François LEBLOND
- Laurence HENRIOT
- Didier SERRAT

MAITRISE D'OUVRAGE :

SGP (Société du Grand Paris) :

- André SANTINI, Président du conseil de surveillance de la Société du Grand Paris
- Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris
- Isabelle RIVIERE
- Jack Royer

La séance est ouverte à 20 h 24 sous la présidence de Monsieur François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Sébastien PIETRASANTA, Maire d'Asnières-sur-Seine : Messieurs les Ministres, Messieurs les Préfets, mes chers collègues Maires Jacques BOURGOIN, Maire de Gennevilliers, et Yves REVILLON, Maire de Bois-Colombes, Je salue également les représentants de la ville de Courbevoie, Monsieur le Député, Mesdames et Messieurs les élus, bienvenue à Asnières. Bienvenue pour ce débat public autour du Grand Paris qui a lieu dans notre ville. Je me félicite d'abord que ce débat public ait lieu, même si c'est pendant les vacances scolaires, ce qui va permettre aux Asniérois, aux Courbevoisiens, aux Bois-Colombiens, aux Gennevillois, à tous ceux qui le souhaitent, de pouvoir s'exprimer sur leurs attentes, sur un débat essentiel, celui des transports en commun, celui des transports dans notre département.

Il est fondamental que de tels sujets soient discutés avec les habitants de notre ville, parce que cela les concerne évidemment en premier chef. Ils sont concernés. C'est l'objet de ce débat public. Et je tiens à remercier les personnalités et les organisateurs de ce débat, les membres de la Commission Particulière du Débat Public, son Président Monsieur LEBLOND, Monsieur Didier SERRAT et Madame Laurence HENRIOT.

Les membres de la Société du Grand Paris, évidemment son Président Monsieur SANTINI, son Président du directoire général de la Société du Grand Paris, Monsieur VERON, Madame Isabelle RIVIERE et Monsieur Jack ROYER. Les personnalités politiques présentes ce soir : Monsieur CARUCCI, que je salue ; Monsieur BOURGOIN et Monsieur REVILLON que je salue également ; Rolland MUZEAU, le député de Gennevilliers, qui est également présent.

J'avais souhaité que ce débat puisse être organisé conjointement avec celui du débat Arc Express porté par le STIF et la région Île-de-France. Cela n'a pas été possible pour diverses raisons, et je ne m'y attarderai pas. Le débat organisé par la Commission particulière concernant Arc Express aura lieu le 13 janvier. Nous aurons d'ailleurs également l'occasion d'accueillir à nouveau le débat sur le Grand Paris avec une région un peu particulière sur la gare de Bécon-les-Bruyères, à priori en janvier, soit à Courbevoie, soit à Asnières.

Ce débat est évidemment essentiel pour les habitants de nos communes. Lors du dernier conseil municipal d'Asnières du 21 octobre, j'ai dit qu'il y avait des bonnes choses dans les deux projets. Dans les deux cas, il s'agit de la réalisation d'un métro entièrement automatique de banlieue à banlieue. Il s'agit bien sûr par ces projets d'améliorer les transports au quotidien avec une diminution des charges des lignes qui fonctionnent actuellement, mais aussi de favoriser l'usage des transports en commun, de soutenir le développement économique et urbain des territoires traversés, et de désenclaver certains de nos quartiers de l'agglomération parisienne.

Ces deux projets s'inscrivent d'ailleurs dans une logique de développement durable, car ils permettent bien sûr de limiter le recours à la voiture. Il faut aussi noter que les métros automatiques sont de faibles émetteurs de polluants, et notamment de gaz à effet de serre.

C'est un débat, excusez-moi de parler un petit peu d'Asnières mes chers collègues, mais c'est un débat évidemment très important pour nos territoires. Et pour Asnières en particulier, c'est un enjeu essentiel. Lors du dernier conseil municipal du 21 octobre, les élus d'Asnières ont exprimé de manière unanime le souhait que notre ville soit concernée par la réalisation de plusieurs gares sur son territoire. Ces gares pourraient se situer aux Grésillons, ce projet étant soutenu par le Maire de Gennevilliers, aux Agnettes, ce projet étant aussi soutenu par le Maire de Gennevilliers, et à Bécon-les-Bruyères, ce projet étant soutenu par le Maire de Bois-Colombes et le Maire de Courbevoie. C'est là pour partie l'objet qui nous sera présenté ce soir.

Les stations prévues dans les différentes hypothèses soumises au débat public constitueront des points d'appui forts dans des secteurs de notre ville en pleine mutation urbaine. Ces stations permettront aussi de prendre en compte les évolutions futures liées au fort potentiel de développement urbain et économique de notre ville. Il y a là également un enjeu important en termes de développement économique, car les deux tracés prévoient une liaison directe avec le pôle économique de La Défense.

Des projets pour le long terme mais évidemment, et là aussi c'est un enjeu, il ne faut pas oublier le quotidien : les aménagements de la gare de Bécon-les-Bruyères ; sa rénovation ; sa mise en accessibilité ; l'amélioration du service sur la ligne 13 qui reste la ligne la plus saturée du réseau Francilien ; la desserte des quartiers périphériques. Sur ces sujets, comme sur les autres, vous pouvez compter sur notre vigilance et la mobilisation constante de l'équipe municipale afin d'améliorer concrètement les choses. Je vous remercie.

François LEBLOND, Président de la Commission Particulière du Débat Public "Réseau de transport public du Grand Paris" : merci Monsieur le Maire. Je sais que Monsieur KOSSOWSKI n'a pas pu venir, et son représentant m'a demandé s'il pouvait l'excuser en 30 secondes. Vous avez la parole.

Pierre BORDEAUX, Représente Monsieur Jacques KOSSOWSKI, Député-maire de Courbevoie) : effectivement, Monsieur le Préfet, Mesdames, Messieurs les élus, je suis Pierre BODEAUX. Je représente Jacques KOSSOWSKI qui souhaitait véritablement être ici dans le cadre de cette réunion territoriale sur le Grand Paris. Mais évidemment, dans ce cadre-là sera abordée, et Monsieur PIETRASSANTA l'a bien dit, la gare de Bécon-les-Bruyères.

En plus de ses regrets de ne pas être présent aujourd'hui, Monsieur KOSSOWSKI voulait bien dire que derrière tout ce débat et ces débats publics des nouvelles infrastructures proposées pour la région capitale, c'est bien la manière que nous allons faire ensemble la Métropole. Et dans ce cadre-là non pas pour valoriser plus qu'il ne le faudrait le territoire de Bécon-les-Bruyères, mais pour dire que Bécon-les-Bruyères d'ores et déjà apporte beaucoup à la

Métropole, et que le choix d'éventuellement y poser une gare nous paraît particulièrement pertinent et intéressant à retenir. Concernant Bécon-les-Bruyères, les trois maires Monsieur REVILLON, Monsieur PIETRASANTA et Monsieur KOSSOWSKI ont signé un communiqué en début du mois de septembre pour dire combien ils étaient heureux que la Société du Grand Paris puisse poser le principe de poser une gare à Bécon-les-Bruyères. C'est un territoire qui concentre à la fois 82 000 habitants d'Asnières, 85 000 habitants pour Courbevoie, et 27 900 habitants de Bois-Colombes. C'est une zone d'activité très dynamique, la Zac des Bruyères, avec des grands groupes comme IBM et Aviva, mais également un tissu commercial de petit et moyen commerçants et d'artisans, aussi bien sur Asnières que sur Courbevoie. C'est également une ville qui est déjà prise dans la mobilité. Par exemple à Courbevoie, la population active de Courbevoie travaille à 76 % en dehors de la ville, en dehors de La Défense. C'est une population mixte : 33 % d'ouvriers et d'employés ; 21 % de professions intermédiaires ; 46 % de nos retraités sont des anciens ouvriers et employés. C'est donc un territoire qui a été maîtrisé, nous souhaitons continuer à le maîtriser de cette manière, et qui déjà apporte quelque chose à la Métropole.

Quand nous analysons les flux très brièvement, Monsieur LEBLOND, 54 % d'augmentation des trajets entre le domicile et le lieu de travail, entre Courbevoie et Rueil-Malmaison. 38 % vers Suresnes. 78 % vers Saint-Denis. Nous voyons que ce territoire et le choix de cette gare est pertinent pour ce territoire, et pour la Métropole. C'était dans ces éléments-là que nous voulions poser Monsieur le Président, en sachant que nous espérons véritablement que nous pourrions programmer une réunion à Bécon-les-Bruyères, pas trop tardivement, idéalement courant du mois de décembre, de manière à pouvoir travailler les uns avec les autres. Je vous remercie en tout cas.

François LEBLOND : bonjour à tous. Je voudrais à mon tour vous remercier d'être venus assez nombreux. Cela aurait pu être plus nombreux, mais nous ferons mieux la prochaine fois, parce que je crois que la communication n'a peut-être pas été faite comme nous l'aurions souhaité. Nous allons mettre cela au point. D'autre part, il y aura comme nous l'avons dit cette réunion de Bécon-les-Bruyères qui viendra compléter celle-ci. Au total, je pense que nous aurons entendu l'ensemble des élus de cette partie du territoire. Je salue Monsieur SANTINI qui ne s'est pas mis à la tribune, et qui m'a dit qu'il s'exprimerait de sa place dans un moment, comme Président du conseil de surveillance de la société du Grand Paris. Vous avez à la tribune mon ami, Monsieur SERRAT qui va démarrer, en vous présentant ce qu'est un débat public. Laurence HENRIOT à côté de moi m'aidera également à recueillir vos questions pendant la soirée. Nous essayerons de travailler à trois. Je vais lui laisser la parole pour qu'il vous explique ce qu'est un débat public, ce qui ne l'est pas et ce qui l'est, parce que c'est très important. C'est une loi qui a fixé les règles, et nous essayons de nous y tenir.

Nous avons un maître d'ouvrage qui présente son projet. Il va le faire dans un instant. Didier SERRAT introduira les personnes qui vont parler au nom du maître d'ouvrage dans un instant. Et après, vous aurez la parole pendant un temps qui sera forcément limité à la règle des 11 heures du soir, car nous considérons qu'au-delà de 11 heures du soir, nous ne

pouvons plus travailler. Voilà. Didier SERRAT va tout de suite présenter ce qu'est un débat public, et ensuite je demanderai au maître d'ouvrage de présenter son dossier. Didier SERRAT a la parole.

Didier SERRAT, Membre de la Commission Particulière du Débat Public "Réseau de transport public du Grand Paris" : merci Président. Bonsoir Mesdames, Mesdemoiselles, et Messieurs. Bienvenue à cette réunion du débat public sur le réseau de transport du Grand Paris. C'est un débat public qui s'inscrit dans l'organisation de la démocratie participative en France telle qu'elle est organisée depuis 1995 au moins par la loi BARNIER sur l'environnement, puis ensuite complétée par un certain nombre de dispositions législatives en 2002, et plus précisément pour ce qui concerne le projet Grand Paris par la loi du 3 juin 2010, qui a prévu d'organiser ce débat public du premier octobre au 31 janvier.

C'est un débat public qui est conduit par une autorité neutre et indépendante, la Commission du Débat Public, qui respecte un certain nombre de principes. Cinq principes exactement : le principe de neutralité qui veut dire que la Commission ne prend pas partie par rapport à ce projet en particulier ; le deuxième principe est celui de l'indépendance, vis-à-vis du maître d'ouvrage, c'est-à-dire la Société du Grand Paris ; le principe de transparence, pour veiller à la qualité de l'information transmise au public ; le principe d'égalité, qui dit qu'aucune parole n'est supérieure à l'autre, et que toute personne a le droit de poser une question, de donner un avis, de faire une proposition, élu ou non élu ; et enfin dernier principe, le respect. Nous veillons bien évidemment à ce que les opinions exprimées soient argumentées

Le débat public, c'est quatre mois pour s'informer. Il y a une information très complète sur le site de la Commission du Débat Public Grand Paris, et vous avez pu voir à l'entrée également toute l'information qui est disponible : le dossier du maître d'ouvrage ; un certain nombre de cahiers d'acteurs qui sont à format spécifique qui permet à certains acteurs de donner leur avis, que ce soit des entreprises, des associations, des communes. Mais ce débat permet aussi de formuler des avis, des propositions lors de débats comme celui d'aujourd'hui. Et nous avons une cinquantaine de débats qui sont prévus pendant ces quatre mois. Il y en a déjà plus d'une dizaine qui ont été tenus.

A l'issue de ces débats, la Commission fera une synthèse qu'elle remettra au maître d'ouvrage. L'ensemble des éléments de ces débats, les verbatims en particulier de cette réunion de ce soir, comme le verbatim des autres réunions, sera disponible en ligne sur le site de la Commission, et sera annexé au dossier d'ensemble qui servira de base à la Commission de Débat Public pour faire un certain nombre de bilans de ce débat.

Le maître d'ouvrage disposera ensuite de deux mois pour indiquer les conséquences qu'il tire du bilan de ce débat public. Les objectifs du débat, nous l'avons dit, c'est informer la population sur le projet, son opportunité, ses enjeux, et ses caractéristiques. Le maître d'ouvrage présentera ce projet dans quelques instants. Il permet également à la population de s'exprimer sur le projet en formulant des observations, des critiques, des suggestions, et

il permet aussi, ce débat public, d'éclairer le maître d'ouvrage par de nouveaux éléments d'appréciation. C'est donc une opportunité pour le maître d'ouvrage d'ajuster au plus près du terrain ce projet, en particulier sur le terrain de cette commune, et c'est encore plus vrai pour une réunion de proximité par rapport à des réunions thématiques que nous organisons, par exemple une réunion sur l'environnement, une réunion sur le rôle du réseau de transport du Grand Paris sur le développement des pôles de compétitivité, ou bien une réunion thématique sur le financement du projet.

Les questions en débat, c'est d'abord un débat de principe. Faut-il construire ce réseau, et pourquoi ? Avec des arguments économiques, cultures, environnementaux, et techniques. C'est un débat aussi sur les modalités de ce réseau. Quels trajets ? Quels arrêts ? L'emplacement des gares est un vrai sujet, nous l'avons bien compris. Quelles caractéristiques : vitesse ; tracé aérien ou souterrain ; technologique possible comme le pneu ou le rail ; les interconnexions ; la tarification, sujet bien évidemment complexe. Et c'est aussi une occasion de faire un bilan socio-économique des modalités de financement de ce projet.

Les règles du jeu. Comme nous l'avons dit, le projet sera présenté par le maître d'ouvrage. Ensuite, la parole est donnée à la salle. L'objectif est que chacun puisse s'exprimer, élu comme non élu. Les interventions doivent donc être courtes, tant en question qu'en réponse par ailleurs. Il y a un certain nombre de micros baladeurs qui seront donc distribués en fonction des souhaits d'intervention. Il y a également la possibilité de poser des questions écrites qui nous seront apportées, et que nous pourrons lire ensuite au fil des débats. Ce que nous souhaitons, c'est que vous puissiez vous présenter de manière très précise lorsque vous souhaitez intervenir de manière à ce que l'on puisse noter précisément les interventions. Nous vous rappelons donc que tous les éléments du débat, questions et réponses, feront l'objet d'un verbatim qui sera ensuite disponible en ligne, et qui sera versé au dossier.

Le débat public au 2 novembre, depuis un tout petit plus d'un mois, c'est concrètement quelques chiffres : plus de 50 000 visites sur le site Internet, ouvert le premier septembre ; presque 300 questions qui ont été reçues, dont les réponses sont publiées sur le site Internet ; 160 avis émis par le public ; 12 contributions publiées sur le site. Les contributions sont une manière de s'exprimer, d'exprimer un avis, une recommandation ou des questions de manière beaucoup plus libre que ne le sont les cahiers d'acteurs que vous avez vu à l'entrée, qui ont un format de quatre pages et 12 000 signes, de mémoire, et qui est imprimé et diffusé largement. Les contributions sont elles uniquement sur le site. 24 cahiers d'acteurs publiés sur le site, dont 10 communs avec le débat public sur le projet Arc Express.

Très rapidement quelques prochaines réunions, avant de passer la parole au maître d'ouvrage. Vous voyez sur l'écran les dates des prochaines réunions dans la région Ouest de Paris, donc sept réunions jusqu'à la fin du mois de janvier.

François LEBLOND : à compléter par une réunion le 15 décembre à Gennevilliers.

Didier SERRAT : à compléter merci Monsieur, par une réunion le 15 décembre à Gennevilliers, une huitième réunion dans la région Ouest de Paris.

François LEBLOND : merci pour toutes ces précisions. Sur les questions de procédure, est-ce que cela appelle une question ou une autre ? S'il n'y a pas de question sur les procédures, nous allons passer au fond. C'est pour cela que vous êtes là. Je vous présente Monsieur VERON, qui est Président du Directoire de la Société du Grand Paris. Je vais demander à Monsieur VERON de présenter ses deux collaborateurs.

Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris : Madame Isabelle RIVIERE, qui est en charge en particulier de la partie Ouest du projet, et Monsieur Jack ROYER, qui est à sa droite.

François LEBLOND : merci beaucoup, la parole est au maître d'ouvrage. C'est vous, Madame, qui démarrez.

Isabelle RIVIERE, Membre du directoire de la Société du Grand Paris : bonsoir à tous. Bonsoir Monsieur le Ministre, Monsieur le Député, Messieurs les Maires, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs. Nous avons le plaisir de vous présenter ce soir le projet de métro Grand Paris. Pour commencer, nous allons vous projeter un film qui va vous donner un premier éclairage sur ce projet d'avenir. Vous allez le voir.

Projection de film

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

Rappelons qu'aujourd'hui, à Paris, 63 % des déplacements se font par les transports en commun. Aussitôt passé le périphérique, ce taux descend à 23 % pour les déplacements internes à la petite couronne, et seulement 10 % en grande couronne. En zone dense, le département des Hauts-de-Seine est bien desservi, et 45 % des déplacements se font en transport en commun. Cependant, pour répondre aux défis du département, les infrastructures actuelles ne répondent plus aux besoins des alto-séquanais. D'une manière générale, les déplacements en transport en commun de banlieue à banlieue sont difficiles, car le réseau de transport d'Île-de-France est en forme d'étoile, avec des RER et des lignes de métro qui convergent vers la capitale. Cela oblige certains à passer par Paris pour effectuer leurs trajets de banlieue à banlieue. Ce phénomène contribue à la saturation du réseau existant. Les voyageurs qui empruntent la ligne A, et la ligne 13 du métro, vivent au quotidien ces difficultés. Il faut savoir que 10 % des utilisateurs du métro passent par Paris pour aller d'une banlieue à une autre. Comment s'étonner dans ces conditions que 80 % de ces déplacements de banlieue à banlieue s'effectuent en voiture, et que l'on trouve dans les Hauts-de-Seine des voiries saturées, notamment l'A86, et des quais de Seine de part et d'autre de la Défense bouchés chaque matin ?

Répondre à la demande des voyageurs pour aller de banlieue à banlieue est effectivement un défi. Afin de ne plus se satisfaire de l'existant, le métro Grand Paris, c'est un réseau en rocade de trois lignes de métro automatique en souterrain, desservant une quarantaine de gares en correspondance avec le réseau de transport en commun. Ces 155 kilomètres permettent d'une part de répondre aux besoins des franciliens pour leur déplacement de banlieue à banlieue, et d'autre part d'assurer une liaison performante entre les aéroports, les gares TGV franciliennes, la Défense, et les pôles de recherche et d'enseignement. Ce réseau permet de positionner notre agglomération parmi les grandes métropoles mondiales. Le métro Grand Paris est une réponse globale à cette situation. Il répond aux attentes de nos concitoyens. Ils emprunteront ce métro pour aller de leur domicile à leur travail, pour leurs études, pour leurs loisirs, et aussi pour leur démarche de la vie quotidienne. Le métro Grand Paris répond également aux attentes des entreprises, qui ont besoin d'un réseau de transport fiable, rapide et efficace pour se développer. Les études de trafic montrent qu'ils seront 2 millions à emprunter chaque jour le métro Grand Paris à sa mise en service. Quelques années plus tard, ils seront 3 millions. A titre de comparaison, il y a aujourd'hui 3 millions de voyages par jour sur l'ensemble des RER.

Voyons maintenant les performances de ce nouveau métro. Le métro Grand Paris est un métro rapide qui va faire gagner du temps aux franciliens. 65 km/h en moyenne, avec un intervalle entre deux trains de 85 secondes aux heures de pointe, moins d'une minute et demie. Le métro Grand Paris est un métro automatique et souterrain qui propose une qualité de service optimale : régularité ; souplesse ; adaptabilité à la demande ; sécurité, avec ses façades vitrées sur les quais. Il est accessible aux personnes à besoin spécifique, personnes à mobilité réduite, personnes avec handicap visuel et auditif, parents avec poussettes ou voyageurs encombrés de valises.

Les gares : espace de vie au service des voyageurs, la gare du métro Grand Paris est un lieu d'échange avec les autres modes de transport, y compris les modes doux, cheminements piétons, et pistes cyclables. Asnières a fait du développement des circulations douces une de ses priorités, avec ses 6 kilomètres de voies cyclables. Ces atouts seront valorisés grâce aux futures gares du métro Grand Paris. La gare dispose également de connexions avec le réseau de bus, de déposes minutes pour les voitures, de services d'autopartage, de covoiturage, des stations d'autolib et de vélib. Au service de la ville, la gare de demain, lieu unique, accompagne le développement urbain dans son nouvel environnement. Nous y trouvons des commerces, des équipements publics au service des habitants, et des associations. Il s'agit travailler en concertation avec les collectivités locales qui ont des ambitions pour leur concitoyens. C'est un repère urbain au service du voyageur et de la ville.

Revenons maintenant sur chacune de ces trois lignes du métro Grand Paris, avec la ligne rouge pour commencer. Pour les altoséquanais, c'est une évidence et une nécessité. C'est une rocade qui répond aux besoins des déplacements banlieue-banlieue. Cette rocade, c'est 60 kilomètres de voies nouvelles. C'est 23 gares, dont 12 dans les Hauts-de-Seine. Cette rocade, c'est 800 000 voyageurs par jour dès la mise en service. A l'Est, elle offre une liaison rapide pour accéder au bassin d'emploi du Bourget, et grâce aux correspondances, aux

bassins d'emploi de Roissy et Marne-la-Vallée. C'est une grande avancée, notamment pour les habitants de secteurs compris entre Blanc-Mesnil et Montfermeil. Toujours à l'Est, la rocade dessert Chelles, la ville la plus peuplée de Seine-et-Marne. Dans le Val-de-Marne, d'Arcueil-Cachan jusqu'à Villiers-sur-Marne, la rocade reprend l'intégralité du tracé porté par l'association Orbival. A l'Ouest, dans les Hauts-de-Seine, la rocade assure la connexion avec le pôle financier et tertiaire de La Défense. Elle dessert finement le quartier de Bagneux, en son cœur de ville, les zones d'activités de Suresnes, et accompagne le développement des territoires de Bord de Seine avec des interstations courtes de l'ordre de 2 kilomètres, et des correspondances avec quatre lignes de métro en terminus : la ligne 1 ; la ligne 4 ; la ligne 9 ; la ligne 13 ; et deux lignes transiliens, les lignes L et U. Comme vous pouvez le constater, la rocade, grâce à son maillage, est indispensable pour les déplacements de banlieue à banlieue.

La ligne bleue, c'est le prolongement de la ligne 14 au Nord et au Sud. Elle assurera une liaison stratégique entre les trois plateformes aéroportuaires de Roissy, le Bourget et Orly, ainsi que plusieurs gares TGV, la gare de Roissy et la gare de Lyon, et également les futures gares à Saint-Denis-Pleyel et Orly. Elle facilite les échanges au sein de notre agglomération. Elle conforte également la dimension internationale de la région capitale. Sa longueur est de 50 kilomètres, dont neuf correspondent à la ligne 14 actuelle. Elle a un tronç commun avec la ligne verte entre Saint-Denis-Pleyel et Roissy. Elle comprend 22 gares, dont 13 gares nouvelles. Son prolongement au Nord permettra de désaturer fortement la ligne 13 du métro, lui redonnant ainsi confort et régularité.

La ligne verte maintenant, avec ses 75 kilomètres et ses 16 gares, va permettre de créer une nouvelle liaison directe avec les plateformes aéroportuaires de Roissy au Nord, et d'Orly au sud. Du Nord au Sud, elle dessert le parc des expositions de Villepinte, l'aéroport du Bourget, le Blanc-Mesnil, Saint-Denis, Gennevilliers. A l'Ouest, elle constitue une rocade de moyenne couronne, et offre un nouveau maillage avec le RER C à Versailles. Elle va également irriguer le plateau de Saclay qui a vocation à devenir un pôle scientifique et de recherche d'envergure internationale. Au Sud, elle se connecte sur le pôle de Massy où elle fait la jonction avec les RER B et C, et avec les lignes TVG à la gare de Massy. La ligne verte contribue enfin à la desserte en transport en commun de la plateforme aéroportuaire d'Orly.

Si nous faisons un petit zoom, à noter, il subsiste une variante sur ce tracé que vous pouvez voir apparaître en vert sur l'écran. Dans la boucle nord des Hauts-de-Seine, entre Saint-Denis et La Défense avec un passage par le port de Gennevilliers, le tracé de référence en vert foncé prévoit une gare aux Grésillons et aux Agnettes pour converger vers la gare de Bécon-les-Bruyères, afin de desservir les quartiers d'habitation et d'emploi comme nous le développerons plus tard dans notre exposé.

Maintenant, les bénéfices du projet. Le métro Grand Paris va apporter des bénéfices pour la collectivité dans trois domaines. Il va, dans un premier temps, améliorer les déplacements pour tous, habitants, salariés et étudiants, soutenir le développement économique et territorial, et participer enfin au développement durable. C'est la mise en cohérence de ces

trois aspects qui caractérisent et font la force du métro Grand Paris. Le métro Grand Paris facilite les déplacements en transport en commun dans des secteurs encore mal desservis aujourd'hui. En parallèle, c'est un ballon d'oxygène pour le réseau existant, car il va alléger la charge sur le réseau ferré. C'est donc plus de confort pour tous les voyageurs. C'est particulièrement vrai pour Asnières qui a un réseau de communication exceptionnel : métro ligne 13 avec trois stations ; le RER C ; des trains directs depuis Paris-Saint-Lazare ; une desserte autoroutière, l'A86 et l'A15, et le prolongement du T1. Avec le métro Grand Paris, nous constatons en moyenne une baisse de trafic de 10 à 15 % sur les lignes en correspondance. Pour le RER B, c'est une diminution de 30 % à l'heure de pointe sur le tronçon central. Pour le RER A, c'est une diminution de 15 % sur le tronçon central, et de 25 % sur ses extrémités. En complément des améliorations prévues dans le cadre du prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint Ouen, la ligne 13 verra son trafic allégé de près de 25 % grâce à la rocade du métro Grand Paris.

Pour ce qui concerne le développement économique et territorial, 9 territoires de développement ont été identifiés. Vous les voyez apparaître en ocre sur l'écran. Prenons par exemple le territoire Paris-la-Défense. La Défense est aujourd'hui le premier quartier d'affaire européen. Imaginé et construit depuis la fin des années 50, le quartier de La Défense se renouvelle sans cesse. Accueillant plus de 2 500 entreprises, dont une partie des plus grands groupes français, ce sont près de 150 000 salariés qui travaillent sur le site, et déjà plus de 30 000 sur Seine-Arche. Cet ensemble unique se mut en un quartier métropolitain agrégeant plus de 400 000 personnes. Mais au-delà du pôle de La Défense, l'attractivité d'une ville, pour l'implantation d'entreprises, pour son développement économique, pour l'arrivée de nouveaux habitants, est conditionnée par une bonne desserte en transports collectifs. Asnières-sur-Seine et les communes limitrophes de Courbevoie, Colombes, Bois-Colombes et Gennevilliers, répondent à ces critères. Il suffit de se déplacer de Courbevoie à Gennevilliers pour voir les évolutions extraordinaires de ces territoires. Pour porter les emplois de demain et améliorer la qualité de vie des Asniérois, les transports doivent être au rendez-vous. C'est pourquoi le tracé du métro Grand Paris qui vous est soumis ce soir constitue l'outil du progrès économique, mais également du progrès social et environnemental. Le métro Grand Paris a pour ambition d'accompagner la ville d'Asnières, et plus globalement les communes limitrophes de Courbevoie, Colombes, Bois-Colombes et Gennevilliers, dans leurs mises en œuvre de leurs politiques urbaines qui favorisent le renouvellement des territoires en répondant aux aspirations et aux besoins de tous, habitants, salariés, étudiants, dans le respect des équilibres existants et de l'identité des quartiers.

Pour la première fois dans le cadre d'un projet d'infrastructures de transport, nous avons réalisé une évaluation stratégique environnementale très en amont du débat public. Cette étude a permis la prise en compte des enjeux environnementaux dans la conception même du projet. L'étude a été réalisée sur un fuseau d'au moins 3 kilomètres de large, et nous avons pu ainsi proposer un tracé en conséquence et déterminer la profondeur du tunnel, en tenant compte par exemple de la nature du sous-sol.

Faisons à présent un zoom sur les lignes qui desservent les Hauts-de-Seine, et plus particulièrement Asnières. Asnières est un territoire attractif aux portes de Paris, de La Défense et de la Plaine-Saint-Denis. Sa superficie est de 485 ha pour une population de 83 000 habitants et 49 000 Asniérois actifs. C'est une ville facilement accessible. En moins de 10 minutes, les Asniérois peuvent rejoindre Paris tant par le train qu'en RER, ou par le métro. Asnières possède sur son territoire trois stations de métro et une gare ferroviaire. Les Asniérois ont également la possibilité d'utiliser les gares situées à quelques mètres des limites communales, la gare de Bécon-les-Bruyères pour le quartier Bécon-Flachat, la gare de Bois-Colombes pour le quartier Bourguignon Bac Magenta, et la gare des Grésillons sur la ligne C du RER pour les nouveaux habitants du quartier Asnières Bords de Seine. La ville est également bien desservie par un maillage dense de lignes de bus. La prochaine étape est désormais l'arrivée du T1 en 2012, dont le terminus sera la station des Courtilles en connexion avec la ligne 13. Son attractivité lui permet d'être aujourd'hui un bassin important d'activités et d'emplois avec plus de 5 200 établissements installés sur la commune. La spécificité des parcs d'activité d'Asnières est leur intégration dans un tissu urbain mixte et vivant, notamment le quartier du parc d'affaires, la Zac Bords de Seine, avec des entreprises comme l'Oréal, Lesieur, Fujitsu et Procter & Gamble. Le métro Grand Paris propose grâce à la ligne verte trois gares sur la zone d'influence d'Asnières. Le territoire très imbriqué permet à ces trois gares d'irriguer les communes de Courbevoie, Bois-Colombes, Colombes, évidemment Asnières, Gennevilliers, et d'apporter des bénéfices pour les habitants, salariés et étudiants, en proposant des gares au cœur des quartiers, pour les entreprises, en leur proposant un réseau puissant les reliant à toute l'Île-de-France en passant par La Défense, et par son maillage exceptionnel avec les réseaux existants.

Examinons à présent la gare des Agnettes. Dans la zone d'influence de la gare des Agnettes, les villes d'Asnières-Gennevilliers développent des zones d'aménagement importantes à vocation mixte d'habitat, d'équipement et de tertiaire sur des friches industrielles. Vous voyez les photos que nous avons prises. Autour de la gare des Agnettes, des zones d'aménagement représentent un potentiel de construction de 3 400 logements. Le secteur centre ville, c'est 570 logements. Le secteur Carbone Lorraine : 950 logements. Le quartier des Agnettes : 250 logements, et l'opération Chandon-République, un écoquartier, 1 700 logements. Sur cette carte, vous voyez les projets en cours sur les territoires d'Asnières et du centre ville de Gennevilliers, qui bénéficieront de l'influence de la gare des Agnettes.

Maintenant regardons la gare des Grésillons. Autour de la gare des Grésillons, quatre zones de développement économique sur des friches industrielles ou des zones de faible densité, qui totalisent un potentiel de 510 000 m² de tertiaire, et 60 000 m² d'activités mixtes. La zone Laurence Elie Cabœuf : 260 000 m² de tertiaire. La zone Cabœuf Fossé Blanc : 70 000 m² de tertiaire. La zone Cabœuf Louis Roche : 60 000 m² de tertiaire, et 30 000 m² d'activités mixtes. La zone Pont de Saint-Ouen : 110 000 m² de tertiaire et 35 000 m² d'activités mixtes. Vous apercevez sur l'écran le plan du quartier des Bords de Seine, avec la gare actuelle transilien, les Grésillons.

Enfin la gare de Bécon-les-Bruyères pour laquelle nous aurons effectivement un débat public le 12 janvier prochain. La gare de Bécon-les-Bruyères dessert la Zac des Bruyères, qui est un véritable quartier de ville au-delà d'être un territoire d'élection pour de grands groupes tels que Colgate, Aviva, IBM, récemment GDF Suez et bientôt la COFAS et l'IMPI en 2013. Ce nouveau quartier accueillera à terme 10 000 salariés et 1 150 logements.

Sur cette carte, vous voyez le nouveau quartier des Bruyères. La gare du métro Grand Paris viendra compléter le maillage avec le réseau transilien, la ligne L. Enfin sur cette carte, vous voyez Asnières. Le métro Grand Paris est en service. Plus c'est foncé, plus vous gagnez du temps dans vos déplacements en transport en commun. Lorsque vous allez dans une zone en vert foncé, vous gagnez au moins 20 minutes par rapport à aujourd'hui. Si vous l'appliquez au déplacement des Asniérois qui transitent pour leur travail et leurs loisirs, cela donne des gains de temps de vie importants.

Regardons par exemple les gains de temps au départ des Agnettes. Nous serons au Bourget en neuf minutes seulement, à l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle en 24 minutes, et à La Défense en 5 minutes, ce qui intéresse tout à fait les entreprises qui sont sur le quartier de la ZAC des Bruyères. Soit un gain de temps d'à peu près une demi-heure pour les Asniérois et les Gennevillois. Au Sud, nous rejoindrons le pont de Sèvres en 18 minutes seulement, soit un gain de temps de l'ordre de 25 minutes en empruntant les lignes verte et rouge du métro Grand Paris.

Pour conclure, voyons la mise en œuvre du projet. Le projet que nous vous présentons est un projet ambitieux, d'intérêt national. Il nécessite entre 21 et 23 milliards d'euros selon les variantes de tracé, le nombre de gares retenus et la proportion de secteurs aériens finalement choisie. Ce montant prévisionnel comprend le coût des infrastructures, celui du matériel roulant, et également celui des acquisitions foncières. C'est évidemment un effort financier de première importance que nous devons envisager. Cela correspond, comme nous l'évoquions dans notre film d'introduction, à une troisième génération d'investissement. Après la création du métropolitain il y a plus d'un siècle, et la création du RER il y a 40 ans, le métro Grand Paris est la réponse au défi de la région Île-de-France du XXI^{ème} siècle.

Nous sommes aujourd'hui au lancement de notre débat public. A la fin janvier, à la clôture du débat, la loi impose à la société du Grand Paris de proposer un schéma d'ensemble, et par un acte motivé public, avant la fin du mois de mai 2011. Ce schéma d'ensemble devra tenir compte des observations et avis collectés par la Commission du Débat Public, et devra surtout constituer une base largement partagée. S'en suivra une période de 18 mois pendant lesquels les rencontres avec les citoyens, avec les élus et avec les partenaires seront permanentes pour élaborer la programmation, et concevoir finement les ouvrages. Il restera alors à réaliser les travaux dans les meilleurs délais, les mises en service se succédant de 2018 à 2023. Je vous remercie de votre attention.

François LEBLOND : je vous remercie pour cet exposé très complet qui va sûrement appeler beaucoup de questions. Monsieur le Président du conseil de surveillance veut-il écouter

quelques questions avec de dire quelques mots, ou vous voulez vous exprimez tout de suite ?

André SANTINI, Président du conseil de surveillance de la Société du Grand Paris : Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, mes chers collègues, c'est surtout vous que je suis venu saluer, et vous saluer d'autant plus qu'ici, le travail s'est réalisé dans un climat de consensus, je dirais de démocratie intelligente. Il y a des endroits où nous nous frictionnons un peu. Aujourd'hui, les aspérités commencent à diminuer. Nous avons tendu la main dès le début avec le Grand Paris, parce qu'il faut aboutir à ce que l'on appelle la convergence ou la synthèse entre les deux projets. Et nous ne démordrons pas de cette idée simple, parce que c'est l'avenir. Nous vous l'avons dit rapidement : 1900, c'est le métro ; 1970 c'est le RER ; 2010, c'est le Grand Paris. Pour ceux qui ont des problèmes financiers, je me permets de rappeler que l'on a fini de payer le métro en 1977. Vous ne le saviez pas. Un investissement de ce genre, l'historien CARUCCI vous le confirmera, c'est comme le canal de Suez et mieux que Panama. Nous n'avons donc pas tellement de danger. Nous pourrions trouver des investisseurs pour un investissement productif.

Tout simplement, vous avez bien travaillé ici, et je crois qu'incontestablement, votre secteur va être bénéficiaire de tout ce qui est prévu, parce que cela a été élaboré avec vous. Vous aurez encore un temps de travail après l'enquête publique pour affiner avec nos ingénieurs ce que vous souhaitez. Moi-même je donne le mauvais exemple, puisque la gare de chez moi, je vais la faire décaler plus loin parce que c'est finalement un nouveau quartier que je préférerais privilégier, et la connexion avec le RER. Le tramway a donné son plein, et nous devons orienter... Surtout avec l'opération que j'ai réalisée, le fort n'est-ce pas, il faut une desserte spéciale. C'est vous dire que vous aurez vous aussi la parole pour vous exprimer.

Et puis tout simplement, nous vous écoutons aujourd'hui. Nous vous écoutons avec les expressions que vous aurez manifestées. Et puis surtout déposez, surtout pour les élus, les cahiers d'acteurs, parce que cela figurera évidemment dans le dossier. Et je vous le garantie que nous en tiendrons compte. Finalement, le grand métro, le métro de Paris, Mesdames, Messieurs, mes chers amis, nous le faisons maintenant, ou nous ne le ferons jamais. Nous trouverons toujours un prétexte pour ne pas le faire. Alors évidemment, nous habillerons ces prétextes, mais la réalité est que si nous ne le faisons pas maintenant... Nous avons assez perdu de temps depuis 70. Et n'oubliez pas qu'il y a des franciliens, je n'ose pas dire des banlieusards parce que le mot est encore revenu. A un moment je disais on ne nous transporte pas, on nous roule. Mais aujourd'hui, moi j'en ai assez de me faire engueuler par des braves gens qui, pour aller travailler, doivent attendre deux ou trois RER et s'entasser. Et ce n'est pas en montant les étages dans les RER que l'on va résoudre le problème. Il faut attaquer maintenant toutes les opérations structurantes. Voilà ce que l'on vous propose en toute démocratie. Merci de m'avoir écouté.

François LEBLOND : je voudrais dire aux élus qui sont ici présents que la loi a prévu que les communes pouvaient donner leurs points de vue avant le 31 décembre, et que la Commission du Débat Public, la Commission Particulière, est très attentive à cette réception

des avis des communes. Nous en avons reçus quelques-uns, mais je tenais à le rappeler maintenant, parce que je crois que c'est une disposition de la loi qui n'a pas forcément été toujours entendue.

J'ouvre le débat. Alors comme l'a dit mon ami SERRAT tout à l'heure, nous, ce qui nous intéresse dans un débat comme celui-là, c'est d'une façon générale d'écouter bien sûr nos amis les élus de toutes les sensibilités qui sont dans cette salle, mais également d'entendre aussi des particuliers qui sont venus ce soir.

On aurait voulu qu'ils soient un peu plus nombreux. On est le 2 novembre. Ce n'est peut-être pas une très bonne date. Mais enfin, nous sommes quand même un nombre raisonnable dans cette salle. Et si quelques personnes sont là alors qu'ils n'ont pas de mandat électif, et sont là parce que cela les intéresse, nous pouvons les entendre. Les débats publics sont aussi là pour ça. Je voudrais leur dire qu'ils sont les bienvenus, et qu'ils n'hésitent pas à lever le doigt quand ils ont une question à poser. Alors Madame, vous avez dit beaucoup de choses. C'était très dense. Mais comme c'était très dense, cela veut dire qu'il y a sûrement beaucoup de questions que ce que vous avez dit appelle de la part de la salle, et puis des observations positives ou négatives des uns ou des autres sur tel ou tel aspect du dossier. Voilà, j'ouvre ce débat. La première question c'est toujours la main la première qui se lève. C'est toujours la plus difficile. Quelle est la personne qui veut tout de suite prendre la parole ? Oui Monsieur, allez-y.

Cevan TOROSSIAN : bonsoir, je m'appelle Cevan TOROSSIAN. Je suis très bientôt très Asniérois. Ma question porte en fait sur...

François LEBLOND : merci d'avoir dit votre nom et prénom parce que vos savez, comme il a été dit, que tout est retenu dans ce que vous avez dit dans notre débat. Il est très important que vous vous présentiez les uns et les autres. Voilà. Monsieur, vous avez la parole.

Cevan TOROSSIAN : je vous remercie. Ma question porte sur les tracés qui sont envisagés par la Société du Grand Paris. Ce que je remarque, c'est qu'Asnières a vraiment un gros atout avec sa gare, la gare d'Asnières-sur-Seine, qui est à l'interconnexion avec les lignes J et L du transilien. Ce sont deux lignes qui permettent, je vous le rappelle, d'aller jusqu'à Cergy Pontoise, Mantes-la-Jolie, Poissy, Ermont-Eaubonne, Versailles, Nanterre et j'en passe. Alors j'aimerais vraiment savoir pourquoi l'option d'une gare du métro du Grand Paris au niveau de la gare d'Asnières-sur-Seine n'a pas été retenue, quand nous savons que cette gare est vraiment importante au Nord-Ouest de Paris, et dans tout le secteur de la boucle nord.

D'autre part, c'est une seconde question, Asnières-sur-Seine souffre d'une réelle carence, je trouve, entre sa gare, son centre qui est très densément peuplé, et La Défense, pôle de 150 000 salariés, donc un quartier d'affaires de premier ordre en Île-de-France. Je voudrais savoir premièrement pourquoi cette option n'avait pas été envisagée. Et deuxièmement, que sera-t-il fait justement pour améliorer la desserte d'Asnières jusqu'à La Défense ? Je vous remercie.

François LEBLOND : Monsieur le Président ? Non ? Madame, c'est vous qui allez répondre.

Isabelle RIVIERE : je vais peut-être vous répondre d'un point de vue général, et ensuite mon collègue vous répondra de façon particulière.

On a la chance en fait, sur Asnières-sur-Seine, d'avoir un très bon exemple de ce que l'on a souhaité faire avec le Grand Paris. Nous avons trois gares qui répondent à des objectifs différents. Nous avons la gare de Bécon-les-Bruyères qui répond vraiment aux demandes des acteurs économiques. Là, je vois dans la salle le promoteur de la zone. Nous avons vraiment essayé de répondre à leur attente, puisqu'ils ont aujourd'hui effectivement une gare transilien, mais qui ne correspond pas complètement pas à leurs attentes. Ils en veulent un tout peu plus. Ils veulent vraiment avoir une desserte rapide qui les relie à La Défense, qui les relie aux aéroports, et qui permet à leurs salariés de toute l'Île-de-France de venir le plus vite possible sur le secteur. C'était donc vraiment le développement économique.

On a aussi la gare des Agnettes, là avec de l'habitat. Nous voulons vraiment répondre aussi aux habitants qui sont dans ces quartiers, et qui ont besoin en fait de pouvoir aussi rejoindre tous les pôles d'emploi Île-de-France. Et côté Gennevilliers, nous devons répondre aussi à tout ce renouvellement urbain et à toute cette problématique qu'est la ville de Gennevilliers qui, en quelques années, a complètement changé.

On a vraiment ces trois aspects qui sont extrêmement importants. Nous avons choisi ce secteur-là parce que justement, d'un point de vue de maillage, et comme nous vous l'avons dit, il y a vraiment énormément de transports qui sont déjà présents. Nous ne partions donc pas d'une page vierge, et c'était l'intérêt de travailler sur ce nœud modal que représente en fait Asnières. Mais quand nous disons Asnières, ce n'est pas uniquement Asnières. Comme vous l'avez vu, le territoire est extrêmement imbriqué. Quand nous parlons d'Asnières, nous traversons la rue, nous sommes à Gennevilliers, nous sommes à Bois-Colombes, et nous sommes à Courbevoie. Il faut absolument que l'on prenne en compte toutes ces communes, et c'est ce que l'on essaie de faire avec l'implantation de ces trois gares.

François LEBLOND : Madame, je reviens sur la question qui a été posée. Asnières-sur-Seine, si ma carte est fidèle, c'est au bord de la Seine. C'est donc un endroit où ne passe pas le projet qui est le vôtre. Le projet du Grand Paris ne passe pas à la gare d'Asnières-sur-Seine si j'ai bien compris. Alors, est-ce que vous pouvez sur ce plan-là me répondre, parce que moi j'ai la carte des chemins de fer là sous les yeux. La question qui vous est posée est importante. Ce n'est pas forcément une réponse négative, mais est-ce que je me trompe ?

Jack ROYER, Société du Grand Paris : ce que je voulais vous préciser, c'est que vous avez sous les yeux à l'écran la carte du réseau du Grand Paris à l'horizon 2023. Il s'appuie sur les autres réalisations qui sont actuellement en cours dont tous les projets, à la fois les projets de prolongement de lignes de métro, de prolongement de lignes de tramway, et de prolongement de lignes de tangentielle. Et le choix que nous avons fait, pour justement venir compléter le réseau existant, est d'offrir des intergares de l'ordre de 2 à 2,5 kilomètres. C'est ce qui nous a conduit, en nous appuyant sur les correspondances et les fréquences de

certaines lignes, en particulier du réseau transilien, à ne pas retenir par exemple la gare d'Asnières-sur-Seine qui est sur la ligne J, et plutôt rechercher la gare de Bécon-les-Bruyères qui est sur la ligne L, puisqu'il nous a semblé qu'il y avait d'autres possibilités de rejoindre le cœur du réseau du Grand Paris. Par exemple quand vous êtes à Asnières-sur-Seine ou à Bois-Colombes, vous avez une liaison relativement directe en omnibus qui vous permet d'accéder à la gare de Saint-Lazare en moins de 10 minutes. Et de là, de la gare Saint-Lazare, dans le cadre du réseau du Grand Paris, vous pourrez utiliser la ligne bleue qui vous fera gagner près d'un quart d'heure de temps de trajet pour relier les secteurs de Saint-Denis-Pleyel, ou encore l'aéroport du Bourget. C'est un choix, il est vrai, de ne pas avoir retenu des gares comme sur le territoire de la zone d'influence de la ligne J, puisque pour cette ligne que beaucoup d'entre vous sans doute prennent, la desserte nous semble suffisante aujourd'hui pour relier le cœur de la capitale, et en particulier le secteur Saint-Lazare.

François LEBLOND : l'intervenant a sa réponse, qui ne satisfait qu'à moitié si j'ai bien compris mais...

Isabelle RIVIERE : il y a un complément qui va être fait par Didier BENSE.

François LEBLOND : Monsieur Didier BENSE, qui est directeur adjoint, membre du Directoire.

Didier BENSE, Société du Grand Paris : de la société du Grand Paris, effectivement. Juste en ce qui concerne spécifiquement la gare d'Asnières, d'abord en termes d'importance de trafic, elle est tout à fait comparable, je pense que les collègues de la SNCF pourraient probablement le confirmer, à ce qui se passe sur Bécon-les-Bruyères. Ensuite, en termes de choix pour ce qui concerne l'interconnexion, comme vous l'avez noté, nous proposons un réseau qui est très interconnecté. 85 % des gares ont un objectif de correspondance avec un autre mode lourd. Pour qu'une correspondance fonctionne bien, il faut qu'elle soit efficace, et que les temps de correspondance soient considérés par les usagers comme acceptables. Or la topographie des lieux fait que dans le quartier, c'est spécifiquement vrai pour la gare d'Asnières, vous savez très bien que cette gare est en viaduc, nous sommes en souterrain. Et donc les problématiques de correspondance dégradent très fortement l'utilité de cette correspondance-là par rapport à des voies qui sont à niveau. Il est donc vrai que l'on est plutôt porté sur des choix comme Bécon-les-Bruyères qui, au-delà de ça, proposent effectivement une capacité de développement économique qui nous a semblé intéressante, et qui a d'ailleurs été soulevée par Monsieur le Maire et par Monsieur BORDEAUX.

François LEBLOND : merci, autre question. Il n'y a pas de question ? Allons-y. Maintenant nous pouvons... Une question devant.

Jean SICRE, Amicale de locataires Émile Zola : je suis Président d'une amicale de locataire qui se trouve justement au pied du métro les Agnettes. Je voudrais savoir si.... C'est un projet très séduisant que vous avez là effectivement, très intéressant de parler de banlieue à banlieue. Je voudrais savoir s'il était prévu en, même temps que ces stations, des parcs de stationnement, parce que depuis que l'on a cette ligne prolongée qui est intéressante, la 13,

avec station les Agnettes et au terminal, il n'y a pas du tout de parc de stationnement. C'est une galère pour stationner. Il faut quand même savoir que si nous avons le métro du Grand Paris qui s'arrête aussi aux Agnettes, nous allons avoir des gens qui vont venir d'Argenteuil, qui vont venir de Pontoise, puisqu'il y a l'autoroute, pour prendre ces connexions qui vont les rapprocher et qui vont éviter de traverser Paris. Je pense qu'en parallèle, ce n'est peut-être pas de votre ressort, mais en parallèle il serait très bon de prévoir des parcs de stationnement importants un petit peu comme quand nous voyons les parcs de stationnement aux gares de TGV par exemple en province. Voilà.

François LEBLOND : mais la loi sur le Grand Paris, à ma connaissance, a parlé d'intermodalité, et a donc probablement dû demander au maître d'ouvrage d'aborder ce sujet. Est-ce que vous pouvez nous répondre sur ce problème très important des parcs de stationnement ?

Isabelle RIVIERE : Ce que l'on va essayer de faire de cette gare, c'est ce que l'on vous a dit, c'est vraiment un lieu unique. C'est-à-dire qu'il y a 40 gares qui vont être proposées dans le cadre du Grand Paris. Il n'y aura pas 40 gares qui vont être identiques. Elles vont à chaque fois prendre en compte les spécificités des quartiers, et les attentes des élus et des concitoyens. Ce sera vraiment un travail ensemble. L'objectif que l'on souhaite évidemment pour ces gares, c'est de pouvoir y accéder le plus facilement possible puisque ce que l'on veut, c'est vraiment rendre la vie plus agréable et plus facile, et les transports en commun plus faciles pour l'ensemble des personnes qui habitent sur les communes, pas uniquement les gens qui transitent pour les déplacements domicile-travail, mais tout simplement pour les habitants, pour les salariés, pour les jeunes étudiants qui vont d'un point à un autre.

En fait, cela sera à travailler avec les élus. Mais effectivement, l'objectif est qu'il y ait des rabattements bus qui soient faciles, qu'il n'y ait pas d'opposition entre la voiture particulière et les transports en commun. Nous avons tous besoin dans notre quotidien d'utiliser soit la voiture soit les transports en commun. Mais ce qu'il faut, c'est effectivement faciliter l'usage de tous ces modes, y compris les modes doux, pour que l'on puisse venir à pied dans de bonnes conditions, qu'il y ait des voies cyclables, qu'il y ait des parcs à vélo. Comme nous l'avons dit, pour certaines communes limitrophes de Paris, nous travaillerons avec autolib et velib. Ce qu'il faut, c'est que l'on puisse maximiser l'arrivée en fait sur les sites de ces gares. Nous travaillerons ces aspects-là avec les collectivités locales concernées. Donc là, en l'occurrence, nous travaillerons avec la ville d'Asnières et la ville de Gennevilliers.

François LEBLOND : cette réponse vous convient Monsieur ? Il y avait une autre main qui se levait, oui, pardon, au troisième rang.

Laurent GUILLARD, Adjoint au Maire aux espaces verts et au développement de la ville Asnières-sur-Seine : j'ai étudié attentivement en fait le tracé, et pour sortir un petit peu du contexte altoséquanais, il y a quelque chose qui m'avait un peu surpris. L'idée, j'ai bien compris, c'était de faire une boucle autour de la ville de Paris, principalement la petite couronne. Et nous voyons parfaitement que les Hauts-de-Seine et le Val-de-Marne sont très

bien desservis. Par contre, ce qui me surprenait un petit peu sur le trajet Est, c'est l'excroissance que cela produisait, en fait sur le tracé rouge particulièrement, avec en fait les abords de Paris qui sont très urbanisés et qui sont un petit peu les oubliés en fait, et notamment de populations qui vont en plus travailler notamment dans l'Ouest parisien, et particulièrement La Défense, et qui ne sont pas très bien desservies en matière de déplacement, qui sont obligées de traverser Paris et qui, par ce tracé-là, à mon humble avis, et suite à ma première impression, ne bénéficieraient pas finalement de gain en termes de temps pour aller travailler dans l'ouest parisien. Je voulais savoir est-ce qu'il n'y avait pas une alternative qui était possible notamment sur le trajet Est de ce circuit, plutôt que celui qui est envisagé actuellement ?

François LEBLOND : nous ne sommes pas tout à fait dans le débat de ce soir, mais je pense quand même que Monsieur VERON pourrait répondre là-dessus.

Marc VERON : oui. Peut-être qu'il faut revenir quelques pas en arrière sur la manière dont le tracé et la localisation des gares ont été proposés dans le dossier de débat public. D'abord, il faut rappeler qu'après le discours du Président de la République à la Cité de l'architecture le 29 avril 2009, il y a eu une très large concertation qui a précédé l'examen par le Parlement du texte dit du Grand Paris. Et au cours de cette concertation, essentiellement avec les Maires mais pas uniquement, il y a eu évidemment des ajustements par rapport aux idées qui avaient pu être émises avant le 29 avril.

Par la suite, avec l'adoption de la loi le 3 juin dernier, il y a eu à nouveau de larges concertations. Il faut donc bien voir que le tracé résulte d'ajustements successifs à travers ce processus. Par définition, le tracé du Grand Paris ne peut pas desservir toutes les communes qui mériteraient de l'être. Il y a donc eu un certain nombre de choix qui ont été effectués autour de la notion suivante : comment maximiser par le tracé, par la localisation des gares, à la fois la satisfaction quotidienne puisque évidemment, il y a des problèmes de déplacement et notamment aux intersections... Cela vous explique pourquoi la proportion de gares d'intersection est aussi élevée dans la liste des gares proposées. Mais également comment maximiser le développement des communes et des quartiers traversés ? Nous sommes en plein dans le sujet puisque parmi les gares qui vous ont été tout à l'heure rappelées, certaines participent de la première, et d'autres de la seconde catégorie. En matière de développement, c'est totalement clair que la justification qui a été faite par la commune de Gennevilliers et des Grésillions est très exactement dans ce champ de définition. Il y a toujours compromis. Disons que le compromis qui a été trouvé à la suite de ces concertations successives vise en effet à concilier ces deux impératifs de développement et de proximité des zones denses, et les points d'interconnexion avec les réseaux existants.

François LEBLOND : autre question.

Vincent DOURME, Association des grands utilisateurs de bureaux de la ZAC des Bruyères : j'appartiens à l'une des sociétés du groupe GDF-Suez qui vient de s'installer à la ZAC des Bruyères. Je voudrais là plutôt faire un constat que poser une question, et dire que les

entreprises qui se sont installées sur cette ZAC sont bien évidemment très intéressées par toute nouvelle offre de transport qui peut faciliter l'accès de ses collaborateurs à ces nouvelles implantations. Je voudrais demander à ce titre si la Société du Grand Paris peut éventuellement venir faire une présentation du projet au comité de pilotage de l'association des grands utilisateurs de bureaux de la ZAC des Bruyères, qui regroupe la société IBM, la société Colgate, la société AVIVA et les sociétés de GDF-Suez. Si la Société du Grand Paris peut venir à notre prochain comité de pilotage du mois de décembre, cela pourrait nous aider en tant qu'entreprises à mieux participer au débat public qui sera organisé sur la gare de Bécon-les-Bruyères. Je voudrais enfin juste faire un dernier commentaire, et noter les propos de Monsieur le Maire d'Asnières dans son introduction, disant qu'il n'oubliait pas les projets qui étaient d'ores et déjà envisagés pour aménager la gare de Bécon-les-Bruyères actuelle dans des projets qui sont à l'horizon 2014 avec le STIF. Merci.

François LEBLOND : oui. Alors Monsieur, avant de donner la parole à la Société du Grand Paris pour qu'elle vous dise quelle réponse elle peut vous apporter, moi je voudrais quand même au titre de la Commission Particulière du Débat Public vous rappeler que vous avez deux catégories de contribution que vous pouvez apporter. Il y a la contribution qui est quelque chose qui est mise sur notre site Internet, mais qui n'est pas imprimée, et puis il y a un document qui s'appelle « le cahier d'acteurs », qui est un document de 12 000 signes - c'est très précis - et que nous imprimons et que nous distribuons dans chacune des réunions publiques qui sont organisées. Je pense qu'il serait opportun, compte tenu de ce que vous venez de dire, que vous formuliez tout cela sous la forme d'un cahier d'acteurs. Et naturellement, ce cahier d'acteurs sera mis sur la table lors de la réunion de Bécon-les-Bruyères s'il nous arrive à temps. Voilà, c'était la proposition que je vous fais. Peut-être que la Société du Grand Paris peut dire quelque chose de plus ?

Isabelle RIVIERE : ce sera avec plaisir que je viendrais vous présenter ce projet, puisque l'on a vraiment suivi l'émergence de ce nouveau quartier de ville. Effectivement, cela ne date pas d'hier. Nous avons vu l'arrivée d'abord de Colgate. C'étaient les premiers. Ensuite AVIVA. Il n'y avait quand même pas grand-chose dans le quartier. Ce qui est intéressant, c'est qu'il y a eu une volonté de mixité. Il y a du logement puisque comme je vous l'ai dit tout à l'heure, il y aura à terme 1 150 logements. Cela s'est fait par tranche, et ce qui est intéressant c'est que l'on a vraiment là travaillé sur l'aménagement du territoire. C'est-à-dire que l'on a prévu les transports avec des dessertes de bus qui passent au centre de cette zone d'activités, et qui font que justement, on permet aux salariés d'y arriver. Mais pour bien connaître ce secteur, après AVIVA, IBM est arrivé, GDF Suez tout dernièrement. Comme vous l'avez dit, la COFACE arrive en 2013 avec l'IMPI. Et pour bien connaître les entreprises de cette zone d'activités, ils ont mis en place des dessertes dédiées pour les relier plus facilement à La Défense. Il y a un vrai besoin d'une desserte rapide sur La Défense de la part des salariés, mais aussi des habitants du quartier, qui veulent aussi pouvoir aller sur d'autres territoires. C'est la raison pour laquelle nous avons implanté cette gare au sein, au cœur en fait de ce nouveau quartier de ville. Ce sera avec plaisir que je viendrais vous rencontrer, et pour vous faire une présentation.

François LEBLOND : merci Madame. Il y avait d'autres mains qui se levaient. Oui monsieur.

Stéphane RÉNIE : j'avais une question sur l'aspect budgétaire des choses, une question méthodologique tout d'abord qui s'adresse vraisemblablement à la Commission du Débat Public. On nous demande aujourd'hui d'évaluer en quelque sorte un projet qui coûte entre 21 et 23 milliards, et nous nous exprimerons d'ici quelques semaines sur un autre projet qui en coûte à peu près trois fois moins. Je voudrais savoir comment méthodologiquement vous avez organisé ce débat, parce que j'ai un peu l'impression à date que l'on est en train de comparer des choux et des carottes quelque part. C'est en tout cas très difficile pour citoyen lambda comme moi de pouvoir véritablement peser les choses sur des projets qui sont de nature aussi différente.

Ma deuxième question, sur l'aspect Grand Paris spécifiquement, est de savoir... Par rapport à aujourd'hui, sur les 21 milliards, sauf erreur de ma part, il y en a à peu près 7 qui sont sécurisés par l'État, sauf erreur de ma part encore une fois. Naïvement, j'ai en fait deux questions par rapport à cela : d'où peuvent venir les sources complémentaires de financement pour financer ce beau projet, et d'où peuvent venir les sources de compromis pour faire revenir le projet à des dimensions un peu plus réalistes si tant est qu'il faille faire des compromis budgétaires. Voilà, je vous remercie.

François LEBLOND : je vais répondre à votre première question, et je laisserai la société du Grand Paris répondre à la deuxième. La première question, c'était pourquoi vous n'avez pas fait un débat unique à Asnières. Alors je dois dire, je parle sous le contrôle de Monsieur le Maire d'Asnières, que vous l'aviez demandé Monsieur le Maire. Vous l'aviez demandé. Moi, j'avais répondu que je ne voyais pas du tout d'inconvénients. Je n'y voyais que des avantages. Cela dit, nos amis de l'autre débat ont préféré venir présenter seuls leur projet. C'était un choix qu'ils ont fait, et je le respecte. S'ils m'avaient dit le contraire, j'aurais été exactement dans votre sens. Mais puisqu'ils m'ont demandé de venir séparément, j'ai retenu leur volonté et leur désir. Ils viendront s'expliquer sur leur projet, et voilà. C'est tout ce que j'avais à dire à cet égard. Effectivement, plus il y a de débats communs, plus c'est satisfaisant pour l'esprit, pour tout le monde. Nous avons organisé plusieurs débats avec Arc Express, un nombre relativement important, qui a même accru. Mais il est vrai que sur Asnières, ils ont souhaité venir seuls. Je n'ai pas d'autres observations à faire.

Marc VERON : en termes de méthode sur la question des financements, je recommanderai que l'on traite également les deux projets qui sont soumis à l'appréciation du public de la même façon. C'est-à-dire qu'il faut d'abord évidemment donner les caractères physiques de chacun des deux projets, ce qui permet d'apprécier les modes de calcul des coûts. C'est quand même la première des choses. Je vous avoue qu'aujourd'hui, je ne comprends pas très bien le mode de calcul dont s'est servi Arc Express, peut-être d'ailleurs parce qu'il y a des variantes dans ce projet. Mais dans la mesure où le tunnel qui permet de faire circuler le métro me paraît, dans les deux cas, présenter des caractéristiques identiques, c'est après une question de longueur, puisque ces tunnels sont réputés passer en zones denses à peu près aux mêmes endroits. Quand nous regardons les tracés généraux proposés dans l'un et

l'autre des cas, il n'y a pas de différences très considérables. Nous ne voyons donc pas pourquoi ce serait plus simple dans un cas que dans l'autre. Alors après, il y a une question évidemment de nombre de stations et les caractéristiques de ces stations. Il y a bien entendu la question de savoir si nous y incluons ou non le matériel et comment est-il composé, et puis la question de savoir si nous avons pris la précaution bien entendu d'intégrer ou non les coûts du foncier qu'il faut acquérir pour s'assurer des emprises nécessaires, et faire passer les infrastructures. Il me semble que méthodologiquement, la première idée qui vient à l'esprit serait d'apporter de la clarté dans le débat à travers les précisions physiques que chacun des deux maîtres d'ouvrage peut donner, et de précisions quant au mode de calcul.

Après il y a la question des financements. Je crois qu'elle se pose dans des termes assez semblables aux deux projets. C'est-à-dire qu'aucun des deux maîtres d'ouvrage n'a la somme nécessaire pour couvrir intégralement son projet sur fonds propres. Cela veut dire faire appel à l'emprunt dans les deux cas. Alors on peut en parler pour Arc Express, mais je n'en ai pas la qualité. Pour ce qui concerne la Société du Grand Paris, comme nous l'avons indiqué dans le dossier de maître d'ouvrage, l'État se fait fort pour 4 milliards d'euros d'apporter une dotation initiale, ce qui devrait se vérifier à la fin de ce mois-ci à travers les discussions au Parlement sur la loi de finance pour 2011, et la loi de finance rectificative pur 2010.

Ensuite, pour cet emprunt, la question est de savoir comment il est amorti dans la durée. Tout à l'heure, Monsieur SANTINI vous disait quelle est a été la durée d'amortissement des emprunts qui avaient été rendus nécessaires pour achever la construction initiale du métro de Paris, des emprunts de long terme. Nous raisonnons sur une période de 40 années. Bien entendu, ce sont des emprunts dits revolving. Aucun emprunt aujourd'hui ne couvre une période aussi large. Et quant à l'amortissement, il n'y a que trois catégories envisageables pour l'amortissement, avec d'abord la catégorie fiscale : assurer des ressources pérennes pour amortir en fonction de la richesse qui aura été créée, car quand nous ouvrons une gare, nous créons une polarité nouvelle. Indubitablement nous favorisons l'expansion de cette zone. Nous permettons à des entreprises de s'y implanter, à des sièges sociaux, à des activités industrielles, que sais-je. Et donc par-là, il est assez légitime de récupérer une partie de la richesse qui a été créée par la voie fiscale. Il y a évidemment une deuxième ressource qui est une ressource de caractère commercial. Alors je n'aborderais, s'agissant de cette ressource de caractère commercial, qu'un point seulement, et je dirais tout de suite pourquoi. C'est la ressource commerciale procurée non par le ticket des voyageurs, mais par les gares.

En effet, la Société du Grand Paris n'exploitera pas le réseau qu'elle aura livré clé en main entre-temps. Il appartiendra au STIF de le faire. Les espaces gares, tels que conçus aujourd'hui, et de part la loi même, sont des sources de valorisation considérables, puisque l'on envisage d'implanter dans les gares des activités commerciales, des bureaux, des services tertiaires, etc.

Cette valorisation va évidemment jouer comme elle joue à peu près dans tous les pays qui ont un système ou des systèmes de gares équivalentes. Et enfin troisièmement, ce dont nous parlons le plus, mais qui est dans le temps le plus éloigné de nous, c'est tout ce qui, à travers la valorisation foncière ou immobilière, peut être dégagé de plus-value, dont une part peut être prélevée au bénéfice des investisseurs, en l'occurrence l'État, et les grandes collectivités publiques qui auront assuré les financements initiaux.

Résumons-nous : dans le temps, un échelonnement qui va depuis le prochain vote des lois de finance et finance rectificative à une création de valeur commerciale le jour de l'ouverture au trafic, c'est-à-dire entre 2018 et 2023, comme vous l'avez vu dans les slides précédents et enfin au-delà, mais c'est du long terme, c'est vraiment du long terme, une ponction d'une partie de cette valorisation foncière et immobilière. Je précise, pour qu'il n'y ait pas de confusions, que ce dont est chargé la Société du Grand Paris, c'est bien entendu de l'investissement de l'infrastructure du système de transport, et donc du matériel roulant. En aucune manière, la société n'est en charge de l'exploitation. Ce dont il est question à travers mon propos, c'est d'amortir dans la durée le capital fixe induit par cet investissement d'origine.

Isabelle RIVIERE : ce que je voulais rajouter c'est qu'effectivement, cela devait être un peu complexe d'avoir deux projets de transport en même temps. Simplement, le maître d'ouvrage n'est pas là. C'est un petit peu compliqué de parler d'Arc Express sans eux, mais ce que l'on peut retenir, c'est que s'il faut trouver des différences, Arc Express a à peu près 50 kilomètres. Nous, nous en faisons 150 à 155. Eux, il s'agit en fait de deux arcs pour Arc Express. Nous, il s'agit vraiment d'une rocade qui est bouclée. C'est vraiment tout l'intérêt. C'est une double boucle, ce qui permet vraiment du trafic sur nos réseaux et des connexions avec l'ensemble des modes de transport existants. Nous ne partons pas encore une fois de page vierge. L'intérêt était vraiment de travailler un maillage avec l'existant. Il y a aussi des caractéristiques de 420 mètres, alors que pour Arc Express, c'est 50. Une capacité de train plus importante. Une rapidité : 85 secondes entre les trains. Il y a des différences de matériel. Il y a des différences d'équipement. Il y a des différences de tracé qui font qu'effectivement, les coûts sont différents. Et ils s'expliquent.

Laurence HENRIOT, Membre de la Commission Particulière du Débat Public "Réseau de transport public du Grand Paris" : nous signalons que la Commission va organiser un débat sur ce sujet, du coût et du financement du projet particulièrement, le mercredi 5 janvier.

François LEBLOND : je voulais à cet égard préciser qu'en dehors des réunions que nous tenons géographiques et de proximité, nous avons des débats thématiques. Nous en avons eu déjà deux à ma connaissance : l'un sur l'influence de Paris dans le monde, tout ce qui fait la force et la faiblesse de Paris aujourd'hui ; un deuxième sur l'urbanisme. Nous en aurons un sur l'environnement, et celui sur les finances sera le 5 janvier comme il a été dit. Nous essayons toujours d'avoir, en dehors des réunions géographiques, des réunions qui permettent à des personnes qui ont des compétences dans tel ou tel domaine de pouvoir s'exprimer, d'apporter leur point de vue, qui peut être critique à l'égard du dossier par

définition, puisque c'est un débat dans lequel nous avançons des arguments dans un sens ou dans un autre. Nous essayons de rendre ce débat le plus équilibré possible, et nous le faisons sous la forme notamment de réunions thématiques. C'est dans ce cadre-là que le 5 janvier, nous organiserons cette réunion sur les questions financières qui, comme cela a été dit par la Société du Grand Paris, seront plus faciles à aborder quand le parlement se sera déterminé sur un certain nombre des lois de finances et sur un certain nombre de crédits qui sont proposés au Parlement par le gouvernement.

C'est cela notre méthode. Nous essayons d'écouter un peu tous les points de vue à tous égards. Est-ce que... autres questions. Je vois qu'il y a des doigts qui se lèvent. Il y a Monsieur qui pose une deuxième question, mais nous allons donner la parole à une autre personne avant vous. Allons-y.

Serge DANLOS, Adjoint au Maire à l'intercommunalité à Asnières : je suis ravi de voir toutes les villes avec lesquelles nous travaillons sur l'intercommunalité qui sont présentes, mais ce n'est pas la question. Je suis un peu surpris Monsieur quand vous parlez du financement de taux revolving. Est-ce qu'il ne serait pas plus astucieux, sur une période où les taux sont extrêmement bas, de tenter de lancer un grand emprunt sur la région parisienne, ou en émettant en ce moment, avec un taux à la Caisse d'épargne à 1,50 que vous multipliez par deux à 3 %, vous devez couvrir votre financement assez rapidement, parce que je vous jure que sur 15 ans, il m'étonnerait que les taux restent aussi bas. C'est un conseil que je donne. C'est mon métier la finance. A mon avis, n'allez pas sur des revolvings. Profitez des taux bas et lancez un contre-emprunt. Ce n'est pas une question, mais la question est : pourquoi ne finance-t-on pas la partie par un grand emprunt en ce moment ? Voilà.

François LEBLOND : merci. Nous allons donner la parole à la société du Grand Paris, mais compte tenu de ce que vous venez de dire, je vous invite cordialement à la réunion du 5 janvier.

Marc VERON : je me rangerai en tant qu'organisme d'État à l'avis du trésor.

François LEBLOND : autre question. Monsieur ?

Gilles CATOIRE, Maire de Clichy : je suis coprésident de la Commission transport et déplacement du syndicat mixte Paris-Métropole. J'essaie d'assister à ce titre, j'étais à celle de Nanterre, au maximum de réunions avec la mission un petit peu que l'on s'est fixée de tenter tous les rapprochements possibles entre le projet de la Société du Grand Paris, Arc Express, et les autres projets, puisque nous avons un pluralisme politique maintenant où toutes les familles sont représentées pour essayer de trouver des solutions ensemble. Maintenant, je voudrais simplement m'adresser à Monsieur LEBLOND puisqu'il abordait la question des réunions. Nous nous étions vus, et en ce qui concerne Clichy, nous avons noté une réunion à la porte de Clichy. J'ai appris, mais sans être consulté, qu'elle avait supprimée pour réunion à Pont Cardinet. Cette station du Pont Cardinet semblent déjà, pour nous ce n'est pas une priorité. Cela préjuge d'un choix. Et par ailleurs, j'ai entendu avec intérêt André SANTINI dire qu'il a déplacé sa gare. Nous, dans le projet du STIF, il y a d'ailleurs encore une

réunion cette semaine, il y avait une gare Clichy-Levallois avec des sorties sur Clichy et pas une gare C du RER. C'est un détail, mais c'est aussi lié à la desserte de la maison du peuple qui va bientôt être classée au patrimoine mondial d'humanité, et d'autres éléments. Et puis si nous voulons que les Clichois de ce quartier ne prennent pas la ligne 13, ils n'iront pas jusqu'à la ligne C du RER. Il y a certainement des choses à faire bouger dans ce domaine. Mais notre demande, c'est quand même d'avoir une réunion sur Clichy. Je sais que certains ont dit que j'ai monté cela avec vous pour qu'il n'y ait pas de réunion sur Clichy, et pour empêcher le débat. Nous sommes complices qu'il n'y ait pas de débat sur Clichy. Vous le lirez sans doute dans la presse, mais je ne dirai pas qui dit ça. Mais le Maire de Gennevilliers doit s'en douter. Je souhaiterais vraiment que l'on puisse avoir aussi une réponse pour une réunion sur Clichy.

François LEBLOND : Monsieur CATOIRE, je vais vous satisfaire, puisque tout à l'heure, j'ai programmé une nouvelle réunion sur Clichy en plus des réunions qui avaient été prévues. Elle aura lieu seulement en janvier, parce que nous avons un plan de charge qui est trop lourd d'ici là. Autre question.

Marie-Aimée PÉNET, Habitante d'Asnières-sur-Seine : je voulais poser une question sur l'environnement, parce que le Grand Paris a fait une étude environnementale. Nous savons son importance, puisque c'est imposé par le Grenelle de l'environnement. Le trajet de la future ligne à grande vitesse Paris-Normandie - nous n'en avons pas parlé - va dépendre justement de cette analyse des tracés. Je voudrais savoir si Arc Express l'a fait aussi, et quels ont été les résultats ? Merci.

Isabelle RIVIERE : je ne peux pas répondre sur la ligne TGV puisqu'en fait, ce soir, nous ne débattons que du débat du Grand Paris, et donc des gares qui concernent en fait le tracé Grand Paris. Par contre, effectivement, sur notre projet du Grand Paris, c'est une grande première. Nous n'avons pas l'habitude de faire ce type d'études. Elles sont faites a posteriori, et cela fait perdre du temps dans la mise en place des projets. Encore une fois, je suis un petit peu gênée parce qu'Arc Express n'est pas là. Le maître d'ouvrage n'est pas là, mais je sais qu'ils n'ont pas fait cette étude. Nous sommes les seuls à l'avoir fait précédemment, de façon à ce que nos tracés prennent bien en compte les problématiques environnementales et sociétales. En gros, le triptyque n'est pas uniquement la faune et la flore.

François LEBLOND : je pense que vous avez aussi intérêt à venir à la réunion sur l'environnement, qui est la réunion que nous tenons en thématique sur l'environnement. Vous aurez la possibilité de vous exprimer à cette occasion. Mais je voudrais ajouter quelque chose de méthodologique. Vous savez qu'il y a plusieurs débats publics en ce moment. Nous avons parlé d'Arc Express, mais il y a un débat public sur Eole. Nous allons tenir à La Défense très prochainement, le 18 novembre, une réunion conjointe avec Éole, Arc Express et le Grand Paris. Et seront présents des gens qui ont des responsabilités sur la future ligne TGV, puisqu'elle doit normalement en tout cas passer par La Défense même si après, nous pouvons nous poser des questions diverses. Je crois qu'il y a quelqu'un de RFF qui est

présent dans la salle. Réseau Ferré de FRANCE est-il présent ? Oui, vous êtes là. Attendez, je vous donnerai la parole après si vous le voulez bien. Je voulais dire qu'il y a ces réunions conjointes pour bien marquer que les sujets sont toujours complexes et qu'il faut les traiter ensemble. C'est vrai aussi pour Orly. Ce n'est pas le cas ici, mais pour Orly, il y a un projet d'interconnexion TGV-aéroport à Orly qui fait l'objet d'un débat public particulier qui démarre en décembre. Et j'ai demandé que dès janvier, nous puissions avoir une réunion commune avec ce débat, avec ceux qui organisent le débat d'Orly. Nous essayons d'avoir des communications entre toutes les procédures qui sont en cours, et qui ne sont pas toujours simples à mettre en œuvre simultanément.

Je donne la parole au représentant de Réseau Ferré de France. J'en profite quand même pour dire que nous avons le secrétaire général de la préfecture ici présent. Nous avons également la SNCF qui est présente, Réseau Ferré de France qui est présent, et la direction régionale de l'équipement qui est présente. Toutes ces personnes sont en mesure le cas échéant de vous apporter des réponses sur des sujets qui ne sont pas de la compétence à la Société du Grand Paris.

Dominique PONS, Réseau ferré de France (RFF) : vous avez, Président, donné une partie de la réponse. Justement sur la ligne grande vitesse de Paris-Normandie, nous allons saisir la Commission du Débat Public au mois de février pour organiser justement un débat sur cet axe-là, Paris-Normandie, dans les mois qui arrivent. Février. Nous allons vous saisir en février.

François LEBLOND : au-delà de notre débat. Merci beaucoup. Nous continuons. Monsieur, vous aviez redemandé la parole. Nous vous redonnons la parole.

Jean SICRE : merci. Je voudrais savoir si ce projet ne va pas amener à une suppression drastique du réseau d'autobus. Je m'explique : nous avons sur Asnières depuis Gennevilliers les Agnettes et Bécon-les-Bruyères, nous avons le 178, qui passe à Bécon-les-Bruyères. Lorsqu'il y aura cette ligne, est-ce que l'on ne va pas dire : nous supprimons cet autobus parce que l'autobus dessert des stations intermédiaires. Et je vous dis pourquoi, parce que lorsque l'on a eu la prolongation de la ligne 13, nous avions un autobus qui venait jusqu'à Gabriel Péri, qui passait aux Agnettes. Maintenant, il a été supprimé. Entre les Agnettes et Gabriel Péri, il y a deux stations d'autobus. Les gens vont à pied, etc. Et il a fallu que l'on se batte pour garder Boulevard Pierre de Coubertin l'autobus qui allait au Pont Levallois. Il était moins une que nous le supprimions. C'est très bien ce projet, mais il faudrait aussi toujours penser à ce que l'on ait quand même des autobus pour être entre les stations. Je vous remercie.

François LEBLOND : est-ce que la Société du Grand Paris a une réponse sur les autobus ?

Isabelle RIVIERE : oui. Effectivement, il n'appartient pas à la société du Grand Paris de pouvoir présager ce qui va venir, mais l'objectif, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, c'est de ne pas supprimer, mais c'est de travailler en complémentarité sur le maillage. Nous n'allons pas faire en sorte que les bus ne parviennent plus à nos gares, puisque l'objectif,

c'est au contraire de pouvoir les rendre plus accessibles aux gares. Il y aura certainement des ajustements qui seront nécessaires à faire, mais l'objectif, c'est vraiment au contraire de travailler sur les bus, de façon à ce qu'ils puissent être présents et répondre aux besoins de rabattement sur nos nouvelles gares. Le 178, ce sera a priori la RATP, puisque c'est effectivement la RATP qui est exploitante. Mais nous travaillerons à ce moment-là avec eux. Il n'y a pas de raison spécifique pour que cette ligne disparaisse.

François LEBLOND : vous êtes satisfait de la réponse ? Monsieur ?

Luc TESSIER, Conseiller municipal délégué d'Asnières : L'expérience montre que chaque fois que l'on développe des projets d'infrastructure, les valeurs foncières et immobilières autour des points de jonction et des gares augmentent de manière significative. Nous, à Asnières, nous avons la chance d'avoir un projet qui prévoit trois implantations dans Asnières, ou à proximité immédiate. Nous sommes très sensibles, et nous avons la volonté de conserver notre harmonie et notre habitat. Nous ne voudrions pas que les valeurs foncières explosent tout au bord et déstabilisent le marché immobilier et la population qui y habite, ou qui veut y habiter. Qu'est-il envisagé pour contrôler justement l'évolution à la hausse de la spéculation foncière et immobilière ?

François LEBLOND : je crois que c'est Monsieur VERON qui va répondre.

Marc VERON : ce que vous constatez, c'est un phénomène indéniable. Maintenant, je voudrais juste faire un petit retour en arrière sur une notion que vous trouverez dans la loi, qui est celle de contrat de développement territorial. Qu'est-ce que cela veut dire ? Cela veut dire que là où se trouvent des gares, la commune en question, mais également toutes les communes adjacentes, dès lors qu'il y a un principe de continuité territoriale, ont la possibilité de passer avec l'État un contrat dans les 18 mois qui suivent la promulgation par décret en Conseil d'État du tracé définitif et de la localisation des gares. Dans ce contrat de développement territorial, il y a bien entendu les questions d'aménagement, d'urbanisme, de mixité urbaine, etc. Pourquoi je dis cela ? Parce qu'en permanence, dans les discussions que nous avons eues jusqu'ici dans les débats publics, nous naviguons entre deux reproches qui s'annulent d'une certaine façon, mais les contrats me paraissent en l'occurrence une bonne réponse entre ces deux extrêmes. Ou bien on nous reproche de vouloir absolument maximiser la rente foncière, de vouloir construire, de vouloir créer du béton massif autour des gares, reproche que vous imaginez d'un certain point de vue. A l'autre extrémité, évidemment, c'est le reproche inverse. C'est-à-dire celui de... qui voudrait au contraire que l'on se désintéresse du phénomène que vous avez décrit. Il faut bien considérer que dès lors qu'il y a, par l'investissement public, encore une fois par l'investissement public, une source de valorisation, qui n'est pas aisée à situer et à chiffrer dans le phénomène de la plus-value, il est assez légitime qu'une partie de cette plus-value retourne à l'investisseur public en l'occurrence pour financer son projet, pour amortir l'emprunt dans la durée. Mais bien entendu, ce type de raisonnement connaît sa limite, et c'est là où le contrat de développement territorial peut avoir sa valeur en respectant les équilibres à l'intérieur de la cité, pour ne pas en effet que cette pente qui voudrait que l'on maximise l'exploitation du

foncier pour construire de façon très dense, se trouve avoir une limite, se trouve avoir un frein. Et qui peut mieux, dans un dialogue avec l'État, que les communes trouvaient ce juste point d'équilibre ? Voilà la raison entre autres d'un dispositif tout à fait novateur dans la loi du 3 juin.

Isabelle RIVIERE : un complément, Monsieur, par rapport à votre question précédente sur les modes de surface. La Société du Grand Paris n'a pas vocation à remplacer le STIF. Tous les modes de surface, les bus, et les réaménagements qui devront être faits le seront... Et c'est le STIF. C'est de son autorité et de sa compétence, et ce n'est pas à la compétence de la Société du Grand Paris. Mais je pense que comme nous, ce qu'ils souhaitent, c'est que le réseau soit le plus attractif possible. Ils travailleront dans ce sens-là avec nous. Il n'y a aucune raison que ce soit dans le sens inverse.

Daniel VIDAL, SNCF : je voudrais faire une intervention sur la complémentarité des réseaux telle que la voit la SNCF. Bien qu'aujourd'hui, je n'ai pas entendu de reproche sur la circulation du réseau actuel, réseau RER C ou les lignes de Saint-Lazare, j'en suis très heureux, je vous en remercie, des problèmes subsistent malgré tout, et notre première priorité est d'essayer de rénover ce réseau qui est à bout de souffle, qui pose d'énormes problèmes de régularité, et qui bien sûr ne satisfait pas le service que nous offrons aux clients. Pour nous, la SNCF, le premier temps, c'est qu'il faut remettre à niveau le réseau des RER, le réseau existant.

Ensuite, ce réseau qui transporte actuellement 2,8 millions de voyageurs tous les jours est complètement saturé. Il est aujourd'hui impossible ou quasiment impossible de rajouter un train sur une ligne. Cela veut dire que nous aurons du mal à suivre l'évolution du trafic. Notre projection aujourd'hui à 2030 fait apparaître une fréquentation de 4,5 millions de voyageurs/jour. Même s'il y a des recoupements avec le métro automatique, il va y avoir une augmentation du trafic sur le réseau. Par ailleurs, comme nous venons de nous l'expliquer très justement, le métro automatique va se connecter avec un maximum de lignes RER, un maximum de lignes de réseau ferré. Ces connexions vont engendrer des flux, et ces flux vont eux aussi... Le métro automatique, avec 2 à 3 millions de voyageurs, va entraîner des flux. Nous ne savons pas trop dans quel sens, mais il y en aura.

Cela nous permet de penser qu'il va falloir accroître de manière notable la capacité de notre réseau. Cet accroissement de la capacité du réseau RER va d'ailleurs passer par une augmentation des fréquences. Et par ailleurs, pour ne pas avoir deux types de réseau un petit peu différents, un métro automatique tout neuf et un réseau RER qui est ce qui depuis 30 ans, pas d'investissement, il va falloir que l'on relève le niveau de service de ce réseau RER pour ne pas avoir un métro ou un réseau de transport francilien à deux vitesses. Cela nous paraît important. Nous proposons que sur le réseau RER, nous obtenions une augmentation de la fréquence des trains, une fréquence qui ferait en sorte que l'on ne se pose plus la question à quelle heure passe le train. Nous pensons une augmentation de 25 % grâce à un nouveau système d'exploitation du réseau. Cela nous permettrait d'avoir pour les transiliens un réseau homogène et performant qui serait global pour tout le monde.

D'une autre manière, nous avons aussi le réseau des rocales, des tangentielles, dont le préfigurateur est la tangentielle nord. Ces rocales sont complémentaires du métro automatique. Comme cela a été dit à différentes réunions, surtout dans l'Est, cette rocade pourra transporter jusqu'à un million de voyageurs. C'est une rocade qui sera desservie par un métro, par un tram/train qui peut rouler sur les voies ferrées, mais qui peut aussi rentrer dans les villes, dans les zones denses, sur les voies du tramway. Cette rocade sera aussi construite. Nous irons dans 80 % des cas à côté en parallèle de la grande ceinture sur la plateforme de la ferroviaire de la grande ceinture, c'est-à-dire sans consommer d'espace supplémentaire.

Voilà un peu pour le transilien, pour les connexions que nous imaginons à la SNCF. Et puis, concernant ces deux projets, construire le fer sur le fer, cela augmente la capacité du réseau RER. Si nous construisons à proximité de l'AGC, nous restons sur des espaces qui sont toujours ferroviaires sans créer de grands bouleversements dans le patrimoine foncier des voisins, des populations riveraines.

Enfin, pour l'ouverture du réseau du Grand Paris sur le monde extérieur, c'est-à-dire sur la France et sur l'Europe, nous avons bien sûr les connexions TGV. Comme nous l'avons dit plus haut, le réseau est saturé. Mais ce qu'il faut savoir aussi, c'est que les gares parisiennes terminus, origines de TGV, sont saturées. En plus, ces gares TGV sont situées dans Paris Intra-muros. Elles ne sont pas très accessibles pour les gens qui habitent en grande couronne. L'idée de la SNCF, c'est de créer de nouvelles gares en rocade autour de Paris, des gares à l'identique de Roissy, de Marne-la-Vallée. Ces gares pourraient les interconnexions sud qui seraient Orly et Massy, mais que l'on peut imaginer aussi à Nanterre ou dans le nord parisien. Comme nous ne pouvons plus créer de TGV origine Paris, nous pourrions imaginer des TGV origine par exemple Bordeaux qui traversent sur la rocade en arrivant sur Massy. Ils traversent la rocade. Nous nous arrêtons à Massy. Nous nous arrêtons à Orly. Nous ramassons des voyageurs comme des trains origine Paris, et nous repartons sur Londres ou sur l'Est, ou autre.

Voilà un petit peu les idées de complémentarité qu'imagine la SNCF, et qui pourraient être intéressantes à coupler avec le métro automatique. Mesdames, Messieurs, merci.

François LEBLOND : je remercie d'ailleurs la SNCF d'avoir déposé aussi un cahier d'acteurs sur ce sujet-là. Je crois que RFF en a déposé un aussi. Vous voyez que le débat est très ouvert. Il y avait une question devant.

Jacques BOURGOIN, Maire de Gennevilliers : j'attendais la deuxième moitié du débat pour m'exprimer parce qu'effectivement, comme vous, je pense que c'est important dans ces débats publics que puissent intervenir des citoyens ou des acteurs locaux. D'abord, ce que je voudrais indiquer, c'est que la ville de Gennevilliers et son conseil municipal se sont déjà clairement positionnés. Le point de vue a été envoyé, ainsi que le cahier d'acteurs. Volontairement, notre position n'est pas partie d'un positionnement soit pour Arc Express soit pour le réseau du Grand Paris, mais de la réalité des besoins de nos concitoyens. Et les

besoins de nos concitoyens aujourd'hui, c'est effectivement d'avoir des réseaux de transport multiples qui fonctionnent bien, et qui permettent d'aller dans l'ensemble des directions notamment pour les relations lieu d'habitat-lieu de travail.

Il y a eu un certain nombre de progrès ces dernières années. Le dernier en date, c'est le prolongement de la ligne 13 qui fait que maintenant, nous avons trois stations communes sur Gennevilliers et sur Asnières, dont je voudrais souligner tout l'intérêt pour nos concitoyens, et indiquer à Monsieur qui parlait tout à l'heure des problèmes de stationnement de voiture que ce problème existe, mais que j'observe d'abord à Gennevilliers que l'on a de plus en plus de piétons dans les rues parce que où que vous habitez à Gennevilliers, vous êtes au maximum à 10 minutes à pied d'une station de métro. C'est tout à fait essentiel pour le développement de la qualité de la Vie. Évidemment, cela soulève en même temps d'autres questions, parce que tout à l'heure a été évoqué le RER, c'est la qualité de transport notamment sur cette ligne 13. C'est pour cela que même si ce n'était pas l'objet du débat, nous avons réinsisté, et je le redis ce soir, sur la question du dédoublement de la ligne 13 parce que, j'y viendrai tout à l'heure, pour ma part, je ne suis pas convaincu que l'ensemble du projet sur la ligne 14 jusqu'à Roissy, sur lequel je n'ai aucun problème, apporte les résultats indiqués en termes de désaturation de la ligne 13.

Ceci d'autant plus qu'il faut regarder la réalité non pas aujourd'hui, mais la réalité au travers du développement des territoires. Cela a été indiqué dans la présentation qu'a faite Madame RIVIERE, et je la remercie. Oui nous sommes dans des territoires en plein développement que ce soit à Gennevilliers, à Asnières, à Bois-Colombes, ce qui fait qu'à moyen terme, disons à échéance 10 ans, le nombre d'emplois sera encore beaucoup plus important qu'aujourd'hui, et le nombre d'habitants, en tous les cas pour Gennevilliers, sera plus important. De ce point de vue là, la question qui est déjà une question d'actualité de la connexion en rocade, prendra de plus en plus d'importance à la condition, et c'est pour nous une question tout à fait essentielle, que ce métro de rocade desserve bien l'ensemble des territoires, ou permette la connexion de l'ensemble des territoires tant du point de vue du développement économique que du point de vue du lien entre lieu d'habitat et lieu de travail. Pour nous, c'est vraiment tout à fait essentiel.

C'est à partir de ces considérants que nous nous sommes prononcés clairement pour, en ce qui concerne Gennevilliers, les deux stations qui ont été présentées ce soir, la connexion avec le RER C sur la station des Grésillons qui est un secteur, cela a été indiqué, qui a de grande capacité de développement tant sur Asnières que sur Gennevilliers, et puis la gare des Agnettes en liaison avec la ligne 13 où là aussi, sur Gennevilliers, nous avons des secteurs de développement particulièrement importants. Cela permet à la fois de tenir compte du développement des territoires, mais aussi je crois de tenir compte du maillage nécessaire, cela a été dit, avec le RER C, avec la ligne 13. Et je ferais remarquer que sur les propositions qui sont indiquées, dans le Nord des Hauts-de-Seine, nous avons le maillage avec les trois types de transport, à savoir RER, métro et SNCF. Et je crois que c'est important que l'on garde bien ce maillage complet qui permet par ailleurs de relier l'ensemble des territoires de la boucle nord, et puis par le RER C, d'aller jusqu'en dans le Val-d'Oise.

Un avant dernier point quand même, brièvement. Il y a une variante qui fait passer le projet par le port. Volontairement, nous, nous souhaitons, et je tiens à y insister ce soir, à ce que la connexion avec la ligne 13 se fasse sur les Agnettes. C'est aussi l'avis du port. Pourquoi ? Parce que la fonction du port est bien de jouer pleinement son rôle d'activité fluviale pour toute la partie dense de Gennevilliers, et non pas d'être un secteur où des terrains en apparence en friche auraient demain d'autres fonctions, je pense notamment en termes de développement tertiaire. Il est important que l'on retrouve dans la proche banlieue parisienne l'ensemble de ces fonctions. Et donc de ce point de vue là, la connexion sur la ligne 13 aux Agnettes, et le prolongement de la ligne 13 jusqu'au port, répondrait tout à fait aux nécessités de développement dans ce secteur.

Mon dernier point, mais je serai très bref, c'est de bien penser dans l'interconnexion, même si ce n'est pas le débat de ce soir, mais ça l'est quand même, que ce réseau de transport et que ces propositions que l'on nous fait n'ont de sens que s'ils permettent un maillage de qualité. Cela a été dit par Monsieur tout à l'heure sur le bus. Nous demandons au STIF d'avoir une ligne de bus qui aille des Agnettes jusqu'au RER C, parce qu'il y a toute une partie de Gennevilliers qui n'est pas desservie par les bus. Il y a le problème de la ligne 13. Je l'ai indiqué, et je n'y reviens pas. Il y a le problème du T1 parce que demain, le T1 va arriver de Seine-Saint-Denis aux Courtilles. Mais à quand le T1 en direction du centre du département ? Je crois donc qu'il faut que l'on veille dans ce débat public à bien donner un point de vue qui permette d'avoir une globalité de réseaux de transport demain adaptée à chacune de ces fonctions.

François LEBLOND : merci beaucoup Monsieur le Maire. Est-ce que il y a des réponses que vous voulez apportez à Monsieur le Maire.

Isabelle RIVIERE : je ne sais pas si c'était une question, mais par contre, effectivement, je suis ravie que vous ayez été dans notre sens. C'est-à-dire que l'on a vraiment essayé, et je pense que vous l'avez retenu, de vraiment travailler sur ces trois axes, c'est-à-dire trois gares qui correspondent à du développement économique, mais en même temps à de la desserte de quartier, et à un travail sur le maillage existant. C'est ce que l'on a fait avec ces trois gares qui permettent d'avoir ces atouts complémentaires pour avoir un réseau efficace, pas uniquement pour le développement économique, mais aussi pour les habitants. C'est ce que nous avons essayé de faire.

François LEBLOND : par rapport à la position qu'à prise Monsieur le Maire sur le port, je pense qu'il n'y a pas de personne qui veuille dire quelque chose de différent. Cela peut intéresser tout le monde, mais je ne crois pas. Si ce n'est pas le cas, Monsieur ?

Frédéric MAZALLON, Habitant de Colombes : j'habite Colombes, une commune qui est limitrophe à Asnières, en particulier dans la zone nord, et je pense que beaucoup d'habitants de Colombes pourraient au contraire être intéressés par une étude sérieuse de l'autre tracé qui passerait par le port de Gennevilliers, qui serait plus proche de notre ville. A mon avis, ces deux tracés méritent un vrai débat de fond. Et je ne développerai pas plus, car je crois

qu'il y a une réunion qui est prévue à Colombes. Je pourrais davantage en parler à ce moment-là, le 2 décembre me semble-t-il.

François LEBLOND : d'accord, nous prenons acte. Justement, je crois que le but de ces débats publics, c'est de pouvoir entendre tout le monde. Est-ce que sur ces sujets-là, vous avez deux options qui sont... Il y en a une qui est plus verte que l'autre, mais...

Isabelle RIVIERE : nous avons un tracé effectivement de référence. Encore une fois, s'il faut faire des différences, puisque Monsieur, vous demandiez tout à l'heure entre les deux projets, l'avantage du nôtre, c'est d'avoir effectivement un tracé de référence avec des gares que l'on a situées. Cela veut dire qu'elles sont soumises au débat. Il n'y a pas des fuseaux avec différentes possibilités, en sachant qu'au bout du compte, il y aura quand même qu'un seul tracé. Nous avons posé un tracé qui effectivement soulève des questions, et certaines communes peuvent vouloir des gares. Ce soir, nous venons en fait vous expliciter les raisons pour lesquelles nous avons posé trois gares sur ces secteurs-là, qui nous semblent être un secteur vraiment en développement. Il y en a d'autres, mais il faut faire des choix. Nous avons décidé de vous proposer un tracé de référence sur lesquels nous débattons ce soir.

François LEBLOND : je regardais si Arc Express avait prévu une réunion à Colombes. Il n'y a pas de réunion à Colombes qui soit prévue. Pardon, je n'en vois pas. Alors peut-être que j'ai mal lu... Je ne la vois pas. Monsieur VEDRINE, je ne vois pas de réunion Arc Express le 2 décembre.

Jack ROYER : il y a une autre réunion Arc Express qui est en préparation à Colombes pour le mois de janvier. Je profite d'avoir le micro pour faire une petite remarque sur la carte qui nous a été présentée juste avant, en indiquant quand même qu'il y a sur la boucle nord, avec les enjeux de développement qui sont en discussion à travers l'intercommunalité, mais pas seulement sur ce secteur, un petit vide quand même sur la boucle entre Gennevilliers et Nanterre. C'est le secteur de Colombes. Il y a effectivement à réfléchir sérieusement au maillage complet de la boucle nord, comme l'évoquait Jacques BOURGOIN tout à l'heure.

Isabelle RIVIERE : comme nous l'avons dit, il y aura une quarantaine de gares. Il y a donc forcément des choix à faire, et comme nous vous l'avons dit, nous avons essayé en fait de travailler sur du maillage. Cela veut dire que le réseau du Grand Paris va se mailler à de l'existant, ou à des projets qui vont arriver sur le secteur. Le T1, qui vous concerne à Colombes, permettra ces jonctions avec le projet du Grand Paris. Il n'y a pas des gagnants et des perdants. L'objectif est de desservir au mieux la région parisienne avec les transports en commun existants et à venir. Nous travaillerons avec Colombes. Nous avons là des cartes isochrones qui montrent que les habitants de Colombes seront gagnants avec l'arrivée du Grand Paris par le biais des correspondances qui vont être réalisées avec les transports existants et à venir. Quant aux zones d'activité, nous savons très bien que sur Colombes, il y a la ZAC Kléber. Nous savons très bien que vous aussi, vous avez des zones à desservir. L'intérêt en fait de la ZAC des Bruyères, c'était de pouvoir avoir mixé l'habitat avec l'emploi. Nous avons fait un choix, mais nous en débattons ce soir. Nous sommes ouverts à vos questions.

François LEBLOND : de toute façon, ce sont questions tout à fait importantes, et vous avez raison de les poser. Il y avait d'autres questions, oui.

Lionel MARQUANT, Habitant d'Asnières : j'avais plusieurs questions sur le projet. Nous parlons d'une ligne qui fait le tour de Paris, voire un peu plus large, d'une ligne 14 qui est réutilisée. Et dans les deux projets, mais Arc Express n'est pas présenté là, on n'imagine pas une ligne qui traverserait Paris par exemple entre Issy et le Bourget, une ligne assez rapide, du style ligne 14. En gros, nous ne parlons que d'une ligne périphérique à Paris.

Autre petite question, la station Maison blanche qui était évoquée à un moment sur la ligne 14, est-ce qu'elle disparaît ou pas ? Deux autres questions plus larges sur les projets présentés : nous avons une ligne aujourd'hui qui est entre Saint-Denis-Pleyel et Créteil en gros, et commune au projet Arc Express, à quelque chose près. Est-ce que dans le projet final, il ne pourrait pas être pensé ou avoir finalement un projet commun sur cet axe entre... On voit une fusion des lignes verte et rouge sur une partie du territoire, et avec une séparation de la ligne rouge sur l'Est de Paris. Et dernier point, c'est sur Saclay. Nous parlions tout à l'heure d'écologie qui avait été pensée à la réalisation de ce projet du Grand Paris. Saclay pose un gros problème en dehors du problème de métro, des gros problèmes écologiques également, dans la volonté du Chef de l'État de créer ce gros pôle universitaire à Saclay. Quand nous voyons le projet du Grand Paris, il n'y a pas grand-chose entre Rueil et puis Orly, à part deux points qui sont Versailles et Saclay. Est-ce que c'est parce que le projet Saclay ne va peut-être pas avoir lieu, Saclay Université et grand pôle technologique ? Et puis justement, ce problème écologique d'apport de tout ce qui est énergie par exemple dans un plateau qui est en retard par rapport au reste de l'Île-de-France, comment faire venir de l'eau, de l'électricité, et autres ?

François LEBLOND : cela fait beaucoup de questions. Monsieur VERON, vous voulez peut-être rassembler les réponses ?

Marc VERON : je vais prendre les deux dernières parce que c'est celles... Ici, il y a un écho absolument épouvantable de sorte que je capte à peu près un mot sur trois de ce qui se dit dans la salle. Sur les deux dernières, j'ai cru à peu près comprendre les questions. C'est la raison pour laquelle je me jette sur les deux dernières. D'abord sur les tracés communs, je crois que vous avez tout à fait raison dans l'observation que vous avez faite. Je mets de côté les variantes, car elles vont au fur et à mesure, je pense, décanter. À partir du moment où les acteurs locaux, les Maires etc., au cours du débat public, se seront prononcés comme j'ai entendu qu'ils le faisaient ce soir, progressivement va s'imposer un tracé. Et personne n'imagine qu'à la sortie du débat public, quelle que soit la qualité des synthèses qui seront faites par les deux Commissions Particulières du Débat Public, il puisse y avoir deux projets en parallèle, deux tunnels, deux séries de gares, etc. Personne n'imagine cela. C'est bien évident que la synthèse s'imposera. J'utilise exprès ce mot, et pas le mot de complémentarité, parce que dans cette affaire-là, l'antériorité n'est à personne. L'antériorité, c'est de constater simplement qu'il y a une forte attractivité à poser une gare dans tel coin, et à fournir tel type de service. La synthèse s'imposera donc, ce qui, entre

parenthèses, par rapport à la question du financement qui a été évoquée tout à l'heure, va faire tout de même réaliser une économie nette, parce que ce qui ne sera pas fait en double par définition sera une économie nette. Ce n'est pas une incantation. C'est un principe de réalité qui fera qu'à un moment donné, donc dans le premier semestre de l'année prochaine, je ne peux pas dater la chose, on verra. Mais à l'évidence, il y aura une synthèse. Entre qui et qui ? En fonction de ce qui sera sorti du débat public et des expressions fortes qui se seront fait sentir, entre toutes les collectivités et l'État. Voilà.

Alors sur Saclay, je crois que vous avez très bien posé la question. La question est de savoir si le métro va au-delà de Rueil. Personne ne peut imaginer qu'il y ait un terminus Versailles. Cela n'aurait pas de sens. Alors en apparence, le handicap au delà de Rueil, c'est qu'il faut traverser la plaine de Versailles. Alors évidemment, quand on traverse la plaine de Versailles, par définition, il n'est pas question de mettre le nez dehors. On est donc en souterrain constamment jusqu'à Versailles. Au-delà de Versailles, il y a des débats qui montreront probablement d'autres utilités que simplement de s'arrêter à Saclay, mais n'anticipons pas. En tous les cas, Versailles s'est prononcé assez clairement pour des questions de développement économique. Et le choix de la gare qu'ils ont fait... Je ne me hasarderai pas à faire des comparaisons entre Versailles et Gennevilliers, car je pense qu' j'y risquerai beaucoup. Mais toutes choses égales par ailleurs, il y a une zone de développement un peu comme quand on se pose aux Grésillions, à Gennevilliers, il y a une forte zone de développement et d'attractivité.

Alors maintenant, il y a la question de Saclay. Je pense que tout est lié : Versailles ; au-delà de Versailles ; un peu plus au sud de Versailles ; Saclay, un peu plus à l'ouest vers Massy ; etc. Tout est lié. Concernant Saclay, si la question est simplement de déménager des grands établissements d'enseignement qui dépendent de l'État, quelle que soit la dépendance des départements, Défense ou autres, ce sera donner une immense satisfaction d'agglomérer des grands établissements dépendant de l'État. Mais cela n'a jamais fait un cluster. Pour faire un cluster, il faut bien entendu avoir des grands établissements d'enseignement et de recherche. Ils sont essentiellement étatiques, et je ne reviens pas là-dessus. Mais il faut aussi des industries. Il faut aussi des services, etc. Et ça c'est largement l'initiative privée. La question est de savoir si l'initiative privée peut être intéressée par, disons, le plateau de Saclay, mais cela pourrait être Satory également, qui est formellement un petit peu à l'écart du plateau de Saclay.

Pour avoir une expérience personnelle du plateau de Saclay datant d'il y a 25 ans, puisque j'étais en charge d'un organisme de recherche sur le plateau, je peux vous dire que les investissements privés ne se sont pas précipités. En dehors d'un centre de Danone, rien. En 25 ans, c'est peu, le la même façon que la très pauvre création d'entreprises à partir des fonds de recherche et de développement de tous ces organismes étatiques de Saclay, de quelques unités par an. Cela se compte en général sur les doigts d'une seule main. C'est un record de faiblesse de ce point vue là à l'échelle mondiale quand on compare les grands potentiels entre eux. On voit bien que l'investissement privé ne va pas venir spontanément. S'il n'y a pas des raisons fortes notamment du point de vue des dessertes et du point de vue

des moyens d'infrastructure, il n'y a aucune raison de venir s'installer à Saclay. Il faut savoir, peut-être que vous connaissez, mais je rappelle quand même que c'est une modeste départementale, la même qu'il y a 25 ans, qui permet de passer d'Est en Ouest. Si vous avez la curiosité un matin, mais c'est un peu du vice, d'aller vous présenter au CRIS de Saclay, vous êtes sûr de faire du surplace pendant très longtemps. Quand vous sortez à centre universitaire, si vous avez la curiosité de prendre la N18, vous allez également stationner très longtemps. C'est totalement incompréhensible dès lors qu'on veut faire un cluster. Si on veut laisser en l'état évidemment, il faut surtout ne rien faire. Mais dès lors qu'on veut faire un cluster, c'est-à-dire dès lors qu'on veut amener des intérêts privés, dès lors qu'on veut mettre autour de ces grands établissements d'enseignement les moyens de valoriser ce qui sort de ces établissements d'enseignement et de recherche, il faut se donner les moyens en termes d'infrastructure. C'est ce qui n'existe désespérément pas, je le répète, pour une connaissance toute personnelle des lieux depuis 25 ans. Il serait peut-être en effet temps de s'en occuper.

François LEBLOND : il y a d'autres réponses à ce Monsieur ?

Isabelle RIVIERE : mon collègue prendra la parole mais juste pour rappeler en fait les objectifs du projet. C'est vraiment faire de la desserte de banlieue à banlieue. C'est vraiment de désaturer les lignes existantes. C'est la raison en fait de la ligne rouge que vous voyez. Et ensuite, nous avons prolongé la ligne 14 qui est existante pour pouvoir relier les aéroports entre eux puisqu'en fait, on est une des seules capitales européennes à ne pas être reliée en fait aux aéroports. L'objectif, c'était d'arrêter avec ces lignes en étoile, puisqu'en fait, on a eu depuis des décennies des prolongements de lignes de métro, et enfin répondre à la demande des franciliens, des habitants. C'est vraiment de travailler sur des dessertes de banlieue à banlieue parce qu'aujourd'hui, des déplacements se font de banlieue à banlieue. Et aujourd'hui, on est obligé de passer par Paris pour pouvoir aller du Nord au Sud du département. On est obligé, quand on est à Nanterre, si on a envie d'aller dans le Sud du département, de reprendre la ligne A et de prendre la ligne B ensuite, pareil pour la ligne 13. On est vraiment à chaque fois obligé de passer par Paris, alors qu'en fait, on a besoin de faire un déplacement de banlieue à banlieue. Notre réponse est donc les trois lignes qu'on vous a proposées : la ligne rouge qui est vraiment une rocade complète et j'insiste sur le fait qu'elle soit complète, ce n'est pas deux arcs, c'est une rocade complète ; la ligne verte, comme vous l'a dit Monsieur VERON, qui est nécessaire, parce qu'en fait on travaille sur de l'aménagement du territoire, et il faut le prévoir et l'anticiper ; et la ligne bleue, qui est vraiment l'ossature du réseau, et qui relie les aéroports les uns aux autres.

Jack ROYER : pour compléter le propos d'Isabelle RIVIERE, là aussi, le métro du Grand Paris, c'est 85 % de correspondance avec le réseau existant. La majorité des 42 gares seront en correspondance demain avec le maillage du réseau. Et il va de soi qu'on va continuer à travailler finement à la fois pour définir le tracé définitif qui vous est proposé aujourd'hui, bien entendu dans le cadre du débat. Et on verra les opportunités ou non de retenir des implantations de gares qui seraient plus ou moins éloignées les unes des autres.

Pour le cas de Maison Blanche, la question nous a été bien entendu posée également par la ville de Paris. De notre point de vue, il n'est pas justifié pour l'instant de faire une station à Maison Blanche. Ceci étant, bien entendu, nous allons continuer à regarder cette possibilité, mais l'objectif que l'on veut maintenir absolument, c'est d'avoir un réseau de bonne qualité avec une vitesse commerciale élevée de l'ordre de 65 km/h. Et si on était amené à multiplier le nombre de gares pour en faire une tous les 1 km ou 1,5 km, comme c'est un peu l'objectif du réseau Arc Express, nous dégraderions sensiblement à la fois le dynamisme du réseau, et sa capacité à répondre aux défis de demain. C'est un choix là aussi que de vouloir plaquer et poser le réseau de demain qui va sans doute servir à deux générations, bien entendu. Le réseau que vous avez sous les yeux est un réseau pensé, finement étudié, et sur lequel les variables d'ajustement sont maintenant à définir ensemble dès lors que les tracés seront retenus, ainsi que les gares.

François LEBLOND : j'ai une question écrite qui est pratiquement la même que celle d'une personne qui a posé cette question par oral, mais qui est un tout petit peu différente dans sa finalité. La ville d'Asnières dispose d'un formidable atout avec sa gare à Asnières-sur-Seine. On en a parlé tout à l'heure. C'est là où les seules gares ont proposé deux lignes de transilien, J et L, avec le tracé proposé par... C'est là où la question est un peu différente de celle de tout à l'heure, et c'est pour cela que je me permets de la poser : Pontoise, Ermont, Argenteuil, empruntant la J, seront laissés pour compte et les grands oubliés du Grand Paris. Voilà ce qui est dit par cette personne qui s'est exprimée par écrit. Vous voyez que c'est un peu la même question que tout à l'heure, mais elle est posée en termes de relation avec le Val-d'Oise. Nous sommes allés dans le Val-d'Oise il n'y a pas très longtemps, et nous avons bien regardé avec les habitants du Val-d'Oise, ceux qui étaient venus, toutes les possibilités ou non-possibilités de liaison entre les lignes existantes et le projet de Grand Paris. Ce sujet-là, à ma connaissance, n'avait pas été abordé à la réunion de Pontoise. Est-ce que vous pouvez dire un mot sur ce sujet-là ? Sur les solutions que vous cherchez à un problème qui est réel. Vous voyez ce que veut dire ? Peut-être que la SNCF peut apporter quelque chose, mais c'est vous-même d'abord.

Jack ROYER : oui. Concernant les habitants du Val-d'Oise, certains d'entre eux ont la possibilité de rentrer dans le réseau par le biais de Cergy. Il se trouve à ce moment-là sur la ligne A du RER. La ligne A du RER verra sa capacité fortement augmenter avec la mise en service du métro du Grand Paris, et plus de régularité, plus de fiabilité, et plus de confort pour les habitants du Val-d'Oise. L'accès à La Défense sera garanti. A La Défense, pour ses habitants, ils auront la possibilité là aussi d'utiliser les deux lignes de rocade, soit la ligne verte pour rejoindre la boucle nord des Hauts-de-Seine et au-delà, soit le secteur de Rueil et Versailles bien entendu, et également d'aller chercher la ligne rouge qui desservira le sud du bassin parisien. Là aussi, La Défense constituera une porte d'entrée pour ses habitants.

Sinon, pour ceux qui utiliseraient la tangentielle Nord, je suis plutôt de l'autre côté du secteur de Val-d'Oise, il y aura bien entendu, dès lors que cette tangentielle Nord sera en service, une possibilité de rejoindre le Bourget. Et une fois qu'on est au Bourget, là aussi, on

est en connexion avec les lignes bleue et verte. On est à nouveau en porte d'entrée sur le métro du Grand Paris.

François LEBLOND : autre question. Oui Monsieur le Maire ?

Yves REVILLON, Maire de Bois-Colombes : Je peux dire que comme les autres Maires de la boucle Nord, nous voyons les projets de transport en commun se développer, parce que c'est vrai que la boucle Nord était très enclavée. Nous avons eu les trams qui se développent. J'ai visité ce matin le chantier du T2 pour le tram, et j'ai hâte que le train avance. Comme nous avons discuté avec la RATP pour le développement de diverses lignes de bus, et c'est avec un grand plaisir que je vois cette ligne du Grand Paris prendre place dans le paysage, je suis comme mes collègues tout à fait d'accord sur la position des gares que sont les Agnettes, les Grésillons et bien sûr Bécon-les-Bruyères. Bécon-les-Bruyères a quand même un avantage, c'est une grosse gare qui est une gare avec aussi bien des entreprises maintenant, que des habitants. C'est quartier que nous avons développé, puisque c'est moi qui ai lancé les Bruyères. C'est un quartier qui est agréable à vivre aujourd'hui, mais c'est un quartier qui est en développement. Il reste encore des espaces à développer. Et nous discutons autour de Bécon-les-Bruyères avec les Maires de Courbevoie et d'Asnières pour le développer le plus intelligemment possible. Et je peux assurer les entreprises présentes que les trois maires vont faire pression sur RFF, la SNCF et le STIF, pour que la gare soit le plus rapidement refaite.

D'un autre côté, je peux aussi assurer les entreprises et les habitants que nous allons développer tout ce qui est circulation piétonne, vélo, et que nous sommes en train également de prévoir des parkings souterrains près de la gare de Bécon. Les terrains qui existent notamment sur Bois-Colombes, autour de la gare de Bécon-les-Bruyères, permettront de créer une gare avec les services dont j'ai entendu parler tout à l'heure. J'espère que nous le verrons le plus tôt possible, parce que ce sera un vrai plus pour toute notre région. Et je peux dire que la coulée verte qui est prévue grâce au démontage des voies stratégiques permettra d'avoir une coulée verte qui ira jusqu'à la gare de Colombes, et aux vallées, ce qui permettra aussi aux gens de revenir dans la gare de Bécon-les-Bruyères à pied ou en vélo, plus facilement. Les entreprises ou les habitants peuvent compter sur la volonté des trois maires pour se battre pour avoir ces stations de métro, et avoir une station de métro et une gare absolument agréables à fréquenter tous les jours. Merci.

François LEBLOND : Monsieur le Maire, je crois que c'est une observation qui n'appelle pas a priori de réponse de la part de la Société du Grand Paris, mais nous prenons acte de ce que vous dites de Bécon-les-Bruyères. Il sera naturellement intéressant de reprendre tout cela en détail lors de la réunion qui se tiendra dans cette partie. Monsieur le Maire d'Asnières voudrait dire quelque chose. Je croyais que vous aviez levé le doigt.

Isabelle RIVIERE : juste un mot : la ZAC des Bruyères, c'est quand même 20 hectares pour ceux qui ne savent pas. Ce n'est pas un tout petit territoire. C'est vraiment un quartier de ville, et on le voit sur une des photos.

François LEBLOND : qu'est-ce qui fait 20 hectares ?

Isabelle RIVIERE : c'est la ZAC des Bruyères. C'est vraiment un quartier de ville. Et comme on le voit sur une des photos, ce n'est pas juste une zone d'emploi. Il y a de l'habitat très dense et très beau, avec des espaces verts qui sont très intéressants.

François LEBLOND : très bien. Il y a une question là.

Pierre GAUTHROT, Habitant d'Asnières (association ATTAC) : je me posais une question par rapport à la ligne 14 et la ligne 13. La ligne 14 est actuellement assez agréable, c'est vrai, mais aux heures de pointe, il y a quand même pas mal de monde. Cela commence à être bien plein et si la ligne 14 fait la liaison entre les deux aéroports, est-ce qu'on ne va pas avoir très rapidement une saturation de cette ligne aux heures de pointe ? Est-ce qu'à ce moment-là, il est possible d'augmenter les capacités de cette ligne ? Et par rapport à la ligne 13, pour désengorger la ligne 13, les deux branches de la ligne 13, les deux branches nord, le problème est effectivement un peu complexe. D'un côté, il y aura la ligne 14. Elle est même complète déjà d'un côté. Et de l'autre côté, avec l'autre branche qui va vers Asnières-Gennevilliers, il n'y aura pas dédoublement. Par contre, il y a toujours un métro sur deux puisqu'à partir de la fourche, il y aura un métro sur deux. Et là, il n'y a pas de solution. Pourquoi est-ce que cette ligne se trouvera désengorgée ? Est-ce que c'est parce que vous avez fait des études montrant qu'une grande part des utilisateurs du métro font des voyages transversaux et non pas radiaux ? Si vous avez des chiffres là-dessus, merci.

François LEBLOND : des questions sur la ligne 14 et ses prolongements. Vous avez...

Isabelle RIVIERE : on va vous passer... On a préparé des petites slides pour vous montrer un petit ce qui se passe, et la raison pour laquelle on emprunte beaucoup la ligne 13. Je vais laisser mon collègue peut-être les expliciter. Il est dans la salle. Il s'appelle Fabrice POGGI, et il travaille spécifiquement sur le secteur des Hauts-de-Seine avec Jack et moi-même.

Fabrice POGGI, Société du Grand Paris : bonjour. J'avais préparé deux ou trois slides pour montrer - cela s'applique ici, mais cela s'applique partout - comment la rocade finalement va aider à désaturer. Elle va désaturer la ligne B, la ligne A, y compris la ligne 14, et la ligne 13. Aujourd'hui, j'ai fait une recherche, et j'ai regardé que pour aller de Saint-Denis à La Défense, voilà ce qu'on nous propose sur les différents sites de recherche d'itinéraire. C'est un passage par Saint-Lazare. Saint-Lazare, c'est 18 minutes sur la ligne 13. On fait de la correspondance plus le temps d'attente. Et après, on se rend via la ligne L jusqu'à La Défense. On a un trajet de 36 minutes. C'est l'état actuel.

Si demain on réalise la rocade qui est en l'occurrence la ligne verte, on a la possibilité d'aller... Un changement à Saint-Denis-Pleyel, beaucoup plus court pour atteindre Saint-Denis-Pleyel. Et ensuite, on a la ligne verte qui est une ligne rapide qui permet de se rabattre sur La Défense. Ce qui fait avec le calcul 19 minutes au lieu de 38 tout à l'heure, je crois.

On a déjà une vraie accélération pour se rendre à La Défense. Et puis vous le voyez, j'ai mis en pointillés... C'est la ligne 13, aussi avec toutes ces personnes qui veulent aller de banlieue

à banlieue et qui n'ont pas à passer par Saint-Lazare pour aller à leur bonne destination. Je vous l'ai dit, c'est vrai pour la ligne 13. Mais lorsqu'on fait un voyage d'Antony à La Défense ou n'importe où, on n'a pas à passer par Paris, et on désature la ligne B et la ligne A. Cela veut bien dire que la rocade a un bénéfice pour les gares qui desservent les populations, mais également pour tous ceux qui continuent par le réseau Grand Paris. Effectivement, la ligne bleue du métro Grand Paris double la portion entre Saint-Denis-Pleyel et Saint-Lazare, ce qui permet de donner de l'oxygène à la ligne 13.

En ce qui concerne la branche de la ligne 13, je n'ai effectivement pas connaissance de projet. Il y a eu un projet à un moment, mais aujourd'hui, il n'a pas été retenu le fait de supprimer les branches. On continuera d'exploiter la ligne 13 avec deux branches.

Et le dernier point concerne la ligne 14, qui a encore aujourd'hui une réserve de capacité, puisqu'elle est exploitée avec six voitures. Et on pourra augmenter le nombre de voitures pour arriver jusqu'à huit voitures. C'est déjà une grosse réserve de capacité qui est prévue à l'horizon 2018, et plus proche à l'horizon 2012. Ce qui est prévu aussi, c'est de réduire l'intervalle pour augmenter la capacité des lignes.

François LEBLOND : merci beaucoup pour ces observations. Je crois que sur la ligne 14, vous aviez peut-être aussi d'autres éléments à nous donner.

Isabelle RIVIERE : non je pense que Fabrice POGGI a bien expliqué. Il y a plus de voitures et en même temps un intervalle plus court, qui vont redonner la capacité à la ligne, et de l'oxygène. L'objectif est de faire en sorte de fragiliser le moins possible le réseau. Plus on multiplie les correspondances et les possibilités d'utiliser des trajets alternatifs, plus on rend le réseau fiable.

François LEBLOND : autre question. Monsieur. Il n'y a plus de question. Non. Il y a Monsieur PICCIOTTO qui veut parler.

Carmelo PICCIOTTO : bonsoir. Je souhaitais faire autant une question qu'une remarque. D'abord, comme c'est le jour ce soir des défunts, je souhaitais rendre hommage aux victimes du métro parisien qui ont été un peu oubliées. Puis j'avais peut-être déjà posé la question. Peut-être que le réseau du Grand Paris faisait preuve d'un manque d'ambition en ne considérant pas l'ensemble du bassin parisien ? Et justement, comme il existe une commune jumelle d'Asnières à Bourges, dans laquelle la gare n'existe plus pour rembourser comme l'avait indiqué Monsieur SANTINI, la construction du métro de Paris, il me semblait qu'éventuellement, on devrait sortir un peu de l'égoïsme citoyen et penser également aux populations rurales qui méritent elles aussi des transports ferrés naturellement. Justement d'ailleurs, il y avait une...

François LEBLOND : quelle est la question que vous voulez poser Monsieur ? Vous aviez dit que vous alliez poser une question. Est-ce que vous pourriez poser cette question s'il vous plaît ?

Carmelo PICCIOTTO : oui. Est-ce qu'il n'y a pas une hypocrisie en prétendant faire une rocade avec une radiale, ce qui est le cas de la prolongation de la ligne 14 ? Et d'autre part, est-ce qu'il n'est pas dommage tout de même de détruire des installations ferroviaires comme le chemin de fer de Courbevoie à Colombes pour créer quelque chose en souterrain ? Cela me semble être une preuve d'une dichotomie entre les services de l'État et le gouvernement.

François LEBLOND : ce sont les deux questions que vous posiez ?

Carmelo PICCIOTTO : oui, exactement.

François LEBLOND : la société du Grand Paris va vous répondre sur ces deux questions.

Carmelo PICCIOTTO : je vais m'arrêter là, mais...

François LEBLOND : oui, parce que je pense que la Société du Grand Paris a sûrement des réponses à apporter à ces deux questions précises. Madame ?

Isabelle RIVIERE : je vais même en reprendre une autre, puisque vous en avez trois. Vous nous avez parlé de la province. J'espère que notre projet est suffisamment ambitieux pour pouvoir justement essayer de permettre aux personnes qui habitent en dehors de l'Île-de-France de venir plus facilement au sein de la région parisienne. Je pense que la personne de la SNCF pourra peut-être aussi répondre, mais l'objectif est vraiment, comme on vous l'a dit, un maillage avec les lignes TGV. Cela va permettre effectivement d'avoir ces connexions avec les régions. On n'a pas oublié les régions. La desserte aéroportuaire permet aussi de pouvoir aller plus facilement de la province vers Paris, et de Paris vers la province. C'est une réponse, une première réponse. Notre projet nous semble justement ambitieux. D'ailleurs certains nous le reprochent. Nous pensons qu'effectivement, c'est le métro du XXI^{ème} siècle qui doit répondre aux enjeux d'aujourd'hui, mais aussi aux enjeux de demain, raison pour laquelle la ligne verte nous paraît extrêmement importante.

Pour le souterrain, nous avons utilisé ou nous préférons en tout cas... Il y a un débat public sur le souterrain et l'aérien. Le souterrain pose moins de problème en termes de nuisance. L'étude environnementale que nous avons faite va dans ce sens-là. Ce n'est pas qu'on délaisse les voiries existantes. C'est tout simplement que nous essayons d'avoir un réseau qui soit le plus fiable, le plus régulier et le plus rapide possible. C'est possible grâce à un métro en souterrain, et c'est ce que nous essayons de proposer ce soir lors de ce débat.

François LEBLOND : est-ce qu'il y a encore une question ? Pas d'autre question ? S'il n'y a pas d'autre question, je crois que je vais proposer qu'on mette fin à ce débat de ce soir qui je crois a été riche, puisqu'il y a eu pas mal de personnes qui étaient autres que des élus. J'étais content qu'il y ait ce monde. Il est dommage que nous n'ayons pas pu être un peu plus nombreux. Nous allons faire très attention au problème de la façon dont on invite tout le monde dans les réunions. Il y a probablement quelques ajustements à faire. Monsieur le Maire, vous m'avez posé cette question en début de la séance, en disant : on aurait dû faire mieux en cette matière. Je prends acte de cela, et j'espère qu'à Bécon-les-Bruyères, on aura

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

la possibilité de compléter utilement cette réunion de ce soir. En tout cas, je vous remercie tous pour les questions que vous avez bien voulu poser. Je remercie aussi la Société du Grand Paris pour les efforts qu'elle a faits de répondre aussi précisément que possible. Bonsoir à tous.