

VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE

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

Réunion organisée et animée par la Commission Particulière du Débat Public

—

18 janvier 2011

Argenteuil

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC

Réseau de transport public du Grand Paris :

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

MAÎTRISE D'OUVRAGE :

SGP (Société du Grand Paris) :

- Didier BENSE, membre du directoire de la Société du Grand Paris
- Denis MASURE, Société du Grand Paris
- Thierry BOSQUET, Société du Grand Paris

La séance est ouverte à 20 h 21 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.

François LEBLOND, Président de la Commission Particulière du Débat Public "Réseau de transport du Grand Paris" (CPDP) : Monsieur le Maire, c'est à vous.

Philippe DOUCET, Maire d'Argenteuil : Bonsoir à toutes et à tous. Merci de votre présence nombreuse ce soir. Je voudrais remercier nos amis de la Commission du Débat Public et nos amis de la Société du Grand Paris d'être présents ce soir sur l'agglomération Argenteuil – Bezons. Je vous prie d'excuser le Maire de Bezons, premier vice-président de l'agglomération, Dominique LESPARRÉ, qui est à l'étranger pour un déplacement prévu de longue date. Il y a quelques semaines, quelques mois maintenant, n'était pas prévu au départ un grand débat public sur l'agglomération Argenteuil – Bezons, qui est une des grandes agglomérations du Val-d'Oise. Nous en avons été un peu surpris. Avec Didier ARNAL, le Président du Conseil général qui est à nos côtés ce soir et le Préfet du Val-d'Oise, nous avons demandé conjointement que ce débat puisse avoir lieu, parce que cette agglomération, porte d'entrée du Val-d'Oise, lien avec le département des Hauts-de-Seine, est, nous semble-t-il, dans un lieu central de cette problématique du Grand Paris. Merci à toi Didier et merci au Préfet de nous avoir aidé à pouvoir organiser. Merci donc à nos amis d'avoir bien voulu, au milieu de très nombreuses autres réunions publiques, organiser cette réunion ce soir.

Bienvenue à tous. J'aurai pour ma part l'occasion d'intervenir, pas simplement en tant que Maire de la ville qui accueille ce débat, mais en tant que Président de l'agglomération, pour donner ce soir notamment les positions de l'agglomération sur les orientations sur le Grand Paris. Bonne soirée, bon débat !

François LEBLOND : Est-ce que le Préfet est là ? Je ne le connais pas personnellement. Un représentant de la Préfecture est là. Excusez-moi, mais comme je ne le connais pas physiquement, je me posais la question de savoir s'il était là.

Monsieur le Président du Conseil général, Mesdames et Messieurs les élus, mes chers amis, je me présente. Je suis François LEBLOND. Je suis Président de la Commission du Débat Public sur le Grand Paris. J'ai autour de moi Madame JOUSSET et Madame ESKENAZI qui sont membres de la Commission du Débat Public du Grand Paris. Nous avons à côté de nous la Société du Grand Paris, représentée par Didier BENSE, Denis MASURE et Thierry BOSQUET.

Je voudrais tout de même vous rappeler d'abord ce qu'est un débat public, parce que c'est une procédure que beaucoup d'entre vous ne connaissent pas. C'est normal. Un débat public est une procédure qui a été créée entre 1995 et 2002, dans le cadre de la convention d'Aarhus pour faire en sorte que, chaque fois qu'un grand équipement est programmé – pas seulement d'ailleurs des équipements, mais un grand sujet –, nous consultions les populations préalablement, sous la forme de ce que nous appelons le débat public. Ce débat

public est organisé par une commission au niveau national, qui est indépendante des pouvoirs publics. Elle est composée d'une façon très diversifiée et crée une commission particulière pour chacun des sujets qui lui sont soumis. Il m'a été demandé, le 3 juin dernier, de présider cette Commission Particulière du Débat Public sur le Grand Paris. J'ai accepté. Et depuis le 3 juin dernier, je me consacre presque en permanence à ce sujet. On m'a demandé également de constituer une équipe autour de moi, de 12 personnes. C'est le Parlement qui en avait décidé ainsi dans la loi du 3 juin 2010. J'ai constitué une équipe, pour la première fois constituée de six hommes et six femmes. Cela n'a jamais existé jusqu'à présent. Les équipes étaient toujours à dominante masculine.

Deuxièmement, cette équipe est composée de personnes qui sont en majorité en activité, et naturellement quelques retraités. Cela aussi est une différence avec ce qu'il se passe d'habitude, puisqu'habituellement les commissions sont composées de retraités. Vous voyez donc que nous avons constitué une commission extrêmement active. Il était nécessaire qu'elle soit très active, parce que le sujet est énorme. Il y a 12 millions d'habitants dans la région Île-de-France, 12 millions d'habitants que nous voulions consulter d'une façon aussi large que possible. À l'heure qu'il est, vous êtes nombreux dans cette salle, mais il faut savoir que nous avons tenu déjà 44 réunions et avons rassemblé au total 15 000 personnes. Cela ne s'était jamais vu. Les débats publics rassemblent en général un millier de personnes. Là, nous en avons rassemblé beaucoup plus. Ce qui veut dire que le sujet intéresse.

J'avais divisé la commission en quatre, correspondant aux quatre points cardinaux. Il y a ceux qui s'occupent de l'Ouest, du Nord, de l'Est et du Sud. Trois personnes dans chaque. Pourquoi l'ai-je fait ? Je voulais que ce débat puisse avoir lieu simultanément dans toutes les parties de l'Île-de-France, que nous ne disions pas qu'une partie est privilégiée par rapport à une autre. Ainsi, ce soir, un autre débat se tient au Kremlin-Bicêtre. Vous voyez, nous sommes dans des endroits extrêmement différents les uns des autres.

Ces réunions sont l'occasion d'échanger d'une façon très libre. Nous, nous ne prenons pas partie. Nous essayons de faire qu'un échange se fasse d'une façon bien équilibrée entre ceux qui proposent quelque chose de nouveau, le sujet qui sera évoqué dans un instant par nos amis de la Société du Grand Paris, dont je précise que c'est un établissement public, parce qu'hier la question s'était posée – ce n'est pas une société, mais un établissement public, bien qu'elle s'appelle « Société » – et de l'autre côté vous tous qui êtes dans la salle.

Nous essayons de faire en sorte que ces échanges se passent du mieux que nous pouvons, c'est-à-dire que nous demandons aux uns et aux autres de ne pas parler trop longtemps (deux à trois minutes) pour qu'un maximum de personnes puisse s'exprimer.

Voilà comment nous concevons notre rôle. J'ai souhaité – je parle sous le contrôle de monsieur le Président du Conseil général, puisque nous en avons beaucoup parlé – que nous fassions des réunions à des endroits où les projets existent, mais aussi au-delà de ces projets pour bien associer toutes les populations de l'Île-de-France – c'est très compliqué d'associer tout le monde, mais le plus possible. C'est comme cela que nous avons tenu une réunion à Cergy-Pontoise. Aujourd'hui, c'est la dernière réunion que nous tenons – je crois à la

demande des élus d'Argenteuil, à la demande du Président du Conseil général – en Val-d'Oise. Le Val-d'Oise, comme l'Essonne, comme la Seine-et-Marne avaient l'impression d'être un peu marginalisés dans ce projet. Donc, en réalité, il faut parler. Il faut voir ce qui peut être fait ou ne pas être fait dans tel ou tel domaine, pour aller au-devant des préoccupations des habitants de l'ensemble de l'Île-de-France. Nous savons bien que tout le monde ne sera pas traité rigoureusement de la même manière dans une affaire comme celle-là. C'est très lourd, c'est très compliqué. Mais en fait, la Société du Grand Paris exprime une idée qui a été évoquée aussi bien par l'État que par le Conseil général puisque la question sur les transports a été évoquée à la fois par l'État et par le Conseil général. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle ils parlent régulièrement. Ce n'est pas dans notre débat. Mais au-delà de notre débat, nous savons qu'ils se parlent. Le débat, jusqu'à présent, a plutôt fait en sorte que nous nous parlions davantage. Je pense que cela a été un élément positif de ce débat : faire en sorte que ceux qui ne se parlaient pas suffisamment puissent le faire. Il y a donc beaucoup de réflexions qui vont au-delà des réunions que nous tenons.

Mais il faut savoir que ce sont tout de même ces réunions qui ont été à la base de tout. Je peux vous dire que ce que nous faisons est très lourd pour nous. Cette semaine, trois soirs de suite pour moi. La semaine dernière, c'était pareil. Je peux vous dire que nous payons de notre personne. Mais nous avons l'impression qu'en payant de notre personne, nous travaillons pour l'intérêt général et pour vous. Nous pouvons vous permettre à ces occasions de vous exprimer alors que vous ne l'auriez pas fait autrement.

Voilà ce que je voulais vous dire en ce début de séance. La façon de procéder est que la Société du Grand Paris vous présente son projet qui, effectivement, ne correspond pas toujours exactement, directement, à toutes vos préoccupations. Donc, il faut parler de vos préoccupations au-delà de ce projet. Après, nous ouvrons le débat. J'ai l'habitude de dire qu'il faut commencer un peu par ce qui est directement l'endroit où nous nous situons, Argenteuil, et progressivement au cours de la soirée élargir le sujet à d'autres endroits, d'autres perspectives pour avoir une vue de cette importante question, qui soit la plus globale possible, qui vous permette de repartir chez vous en vous disant – nous l'espérons – que vous avez appris quelque chose.

Je laisse tout de suite la parole à la Société du Grand Paris.

Thierry BOSQUET, Société du Grand Paris : Merci monsieur le Président. Mesdames, Messieurs, au nom de la Société du Grand Paris, je vous remercie d'être venus nombreux ce soir. Avant de vous faire une présentation détaillée, nous allons regarder un court film sur l'évolution des transports et du métro Grand Paris.

Projection d'un film

Après cette présentation, nous allons étudier les bénéfices qu'il apporte aux Franciliens, les bénéfices pour les Argenteuillais et les Bezonnais et enfin la mise en œuvre du projet.

Pour commencer, un rappel sur les déplacements en Île-de-France. 64 % des déplacements dans Paris se font en transport en commun. Passé le périphérique, ce taux descend à 23 %

pour s'effondrer à 20 % en grande couronne. Alors, comment s'étonner que 80 % des déplacements de banlieue à banlieue s'effectuent en voiture ? D'une manière générale, les déplacements en transport en commun de banlieue à banlieue sont difficiles, parce que toutes les lignes de RER, de transilien, convergent vers la capitale et obligent les voyageurs à passer par Paris pour effectuer des trajets de banlieue à banlieue. Ce phénomène contribue à la saturation du réseau au centre de Paris.

Pour répondre aux besoins des Franciliens, le métro Grand Paris est un réseau en rocade, composé de trois lignes, 150 kilomètres d'infrastructures nouvelles, 40 gares. Le métro offrira 2 millions de voyages à l'ouverture pour atteindre, à terme, 3 millions de voyage. La vitesse moyenne sera élevée : 65 km/h.

Je vais maintenant vous faire une description détaillée du réseau en commençant par la ligne rouge. La ligne rouge est une ligne en rocade, d'une longueur de 60 kilomètres, reliant la Défense à l'Ouest, à l'aéroport du Bourget au Nord. Elle sera ponctuée de 23 gares. Elle assurera 800 000 voyages par jour à sa mise en service pour atteindre, à terme, plus d'un million de voyages. À l'Ouest et au Sud-Ouest, son maillage fin du territoire de première couronne la met en correspondance avec les lignes de métro et les lignes de transilien. Au Sud-Est, son tracé sera en correspondance avec les lignes du RER, les transiliens aux gares d'Ardoines et Le-Vert-Maison. Enfin, dans la partie Est de son parcours, elle dessert Noisy-le-Champ et la Cité Descartes, Chelles, puis l'Est des territoires de Seine-Saint-Denis, actuellement mal desservi, Clichy, Montfermeil, pour atteindre l'aéroport du Bourget via Sevran et Aulnay.

La ligne verte est également une ligne de rocade de 75 kilomètres, ponctuée de 16 gares. Elle reliera les aéroports de Roissy, deuxième aéroport européen, et du Bourget, premier aéroport d'affaires européen, à Orly. Cette ligne desservira l'Ouest parisien, notamment le quartier d'affaires de la Défense, Versailles, où elle offrira un nouveau maillage avec le RER C et les lignes de transilien U, L et N. Le pôle de Saclay, qui a une vocation à devenir un pôle scientifique de recherche d'envergure internationale. Massy, ville en pleine expansion, en correspondance avec le RER B et C et sa gare de TGV. Orly et la plateforme aéroportuaire. À son ouverture, elle accueillera 400 000 voyageurs par jour, pour atteindre, à terme, 500 000 voyageurs. Plusieurs variantes ont été laissées à votre appréciation. Au Nord, une variante au triangle de Gonesse et une variante pour desservir le port de Gennevilliers. À l'Ouest, au niveau de Versailles et sur le plateau de Saclay.

La ligne bleue, longue de 50 kilomètres, véritable colonne vertébrale du réseau, prolonge la ligne 14, reliant au Nord l'aéroport de Roissy à celui d'Orly au Sud. Elle sera en correspondance avec le réseau existant par l'intermédiaire de 22 gares. Elle effectuera un million de voyages par jour. Elle desservira 3 aéroports, plusieurs gares TGV, le réseau de métro et du RER, et les lignes du réseau transilien.

Nous allons détailler les principales caractéristiques des rames. La vitesse commerciale moyenne sera de 65 km/h. À titre de comparaison, le métro du Grand Paris a une vitesse trois fois supérieure à celle du tramway, deux fois supérieure à celle du métro actuel,

supérieure à celle du RER, dont la vitesse commerciale est de 45 km/h. Les gares et les rames seront accessibles aux personnes à mobilité réduite. Le métro automatique permettra d'adapter l'intervalle des rames en fonction de la demande avec un minimum de 85 secondes. La capacité de places offertes variera de 10 000 à 40 000 places par sens et par heure. Les rames seront confortables et offriront la possibilité de circuler entre les voitures. Les quais seront équipés de portes qui éviteront les chutes sur les voies et permettront l'optimisation de la régularité en limitant le stationnement en gare.

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

Nous allons maintenant développer les bénéfices du projet dans les domaines des transports, du développement économique et du développement durable. Quel bénéfice le métro du Grand Paris apporte-t-il aux Franciliens ? Comme nous l'avons vu précédemment, en grande couronne, 10 % des déplacements se font par les transports en commun. Les déplacements internes de banlieue à banlieue ont augmenté de 50 % en 25 ans. 80 % des déplacements en Île-de-France se font de banlieue à banlieue. Le système actuel n'est pas adapté. Le métro Grand Paris est un métro de rocade. Il répond aux besoins d'aujourd'hui. C'est un réseau maillé. 85 % des gares sont en correspondance et permettent une meilleure accessibilité sur l'ensemble du réseau. Le métro Grand Paris apporte un véritable ballon d'oxygène au réseau actuel en évitant de passer par Paris. Quelques exemples de gain de temps : De Noisy Champs au Bourget, le trajet durera 18 minutes au lieu de 72 minutes actuellement. D'Orly à la Défense, 26 minutes au lieu de 70 minutes. Le Grand Paris désature le réseau ferré existant. Il allège de 10 à 15 % les lignes en correspondance, de 25 % la ligne 13 et de près de 30 % le RER B dans son tronçon central.

Quel sera son soutien pour l'économie ? Le métro Grand Paris est irrigué par 40 gares. C'est un levier important du développement et de l'attractivité de la région Île-de-France. Sur les huit grands pôles de développement identifiés et reliés entre eux, Argenteuil – Bezons est au contact des pôles de confluence Seine-Oise, Paris la Défense, la Plaine-Saint-Denis et Paris le Bourget. Une politique d'aménagement autour des gares du métro Grand Paris pourra être mise en œuvre en partenariat avec les collectivités locales et l'État, dans le cadre des contrats de développement territorial.

Comment le projet métro Grand Paris participe-t-il au développement durable ? Le projet du métro Grand Paris a fait l'objet dès le début d'une évaluation stratégique environnementale. C'est une première sur un projet de cette importance. Cela a permis de prendre en compte dès le début de la réflexion l'ensemble des problématiques liées aux questions

environnementales. Cette démarche innovante s'inscrit dans la lignée du Grenelle de l'environnement. Cette expertise s'est déroulée en trois temps : la connaissance exhaustive de l'état initial dans le domaine de l'air, du bruit, du paysage, de la faune, de la flore, du patrimoine architectural. Ensuite, une modélisation a été réalisée pour permettre d'apprécier les incidences prévisibles sur le projet. Enfin, un suivi sera mis en place pendant la durée du chantier et après la mise en service. L'étude a été réalisée sur un fuseau d'au moins trois kilomètres de large. Nous avons pu ainsi placer le tracé en conséquence. Cette procédure a permis très en amont d'identifier et de prendre les mesures visant à éviter, réduire et compenser leur impact. Le tracé présenté tire déjà les conclusions de ce travail.

En résumé, le métro du Grand Paris est un projet équilibré et cohérent, en apportant un bouclage complet autour de Paris. Le métro du Grand Paris, grâce à son maillage, apporte des capacités nouvelles pour se déplacer rapidement de banlieue en banlieue. Le métro Grand Paris répond aux besoins de mobilité des Franciliens d'aujourd'hui et de demain. C'est également un projet économique. En desservant les territoires à potentiel de développement social, sortant de l'isolement des secteurs mal desservis par les transports, le métro du Grand Paris permet d'accéder aux emplois et aux services de la région, d'aménagement urbain, favorisant les opérations de restructuration et renouvellement urbain autour des gares, dans le cadre des contrats de développement territorial. Enfin, son maillage avec le réseau TER et les lignes TGV renforce les liens de la région capitale avec l'ensemble du territoire national.

Nous allons maintenant aborder les bénéfices du métro Grand Paris pour le Val-d'Oise et la communauté d'agglomération d'Argenteuil – Bezons. Pour commencer, nous ferons un état des lignes existantes. La ligne J qui dessert Argenteuil, le RER C, la ligne H, les RER A, B, D et E, et la ligne L. Ensuite, nous regardons les projets de transport en commun de votre secteur à l'étude ou en cours de réalisation. Pour commencer, le prolongement d'Éole, qui consiste à aménager la ligne existante Mantes-la-Jolie la Défense et de percer un tunnel pour relier à Hausmann Saint-Lazare. Le débat public a eu lieu à l'automne 2010. L'objectif est de débiter les travaux en 2013. Le prolongement du T2 au pont de Bezons, la mise en service est programmée en 2012, avec un tramway toutes les 4 minutes aux heures de pointe. La Tangentielle Nord reliera à terme Sartrouville à Noisy-le-Sec, grâce à la création de deux voies nouvelles sur la grande ceinture. Le premier tronçon Épinay-sur-Seine, le Bourget, est en travaux. Et les tronçons Sartrouville Épinay et le Bourget Noisy-le-Sec seront réalisés à l'horizon 2018. Le TCSP Bezons Villepinte est actuellement au stade de projet et s'insère sur l'avenue du Parisis. Le prolongement du T1 a Asnières Gennevilliers et les Courtils, puis à Colombes et à terme à Rueil, mise en service vers Asnières les Courtils en 2012. Enfin, le tramway Saint-Denis, Épinay, Villetaneuse, sera mis en service en 2014.

Le réseau Grand Paris, dans le secteur Nord Ouest. La ligne verte avec les gares de la Défense, Bécon-les-Bruyères, les Agnettes, les Grésillons, Saint-Denis Pleyel et le Bourget, sans oublier la variante par Gennevilliers et le port de Gennevilliers.

La ligne rouge, en correspondance avec la ligne verte à la Défense, la ligne bleue et la ligne verte sur un tracé commun aux gares de Saint-Denis Pleyel et le Bourget.

Les connexions avec le réseau Grand Paris se font à la Défense avec le T2 depuis le pont de Bezons. Les Grésillons, Saint-Denis Pleyel avec la ligne H ou le RER C et D, via la gare d'Ermont-Eaubonne. Saint-Lazare depuis Argenteuil avec la ligne J. Le Bourget avec la Tangentielle Nord depuis les deux gares d'Argenteuil.

La communauté d'agglomérations d'Argenteuil – Bezons a été créée en 2006. C'est la porte d'entrée du Val-d'Oise. C'est un pôle urbain et économique dynamique avec 130 000 habitants, 40 000 emplois, dont 40 % dans le tertiaire, 25 dans l'industrie et 22 dans le commerce. Argenteuil – Bezons a l'objectif ambitieux de créer à moyen terme (5 à 7 ans) 15 000 emplois et de bâtir chaque année 600 logements.

Les projets de la communauté d'agglomérations d'Argenteuil – Bezons. D'abord, le croissant ferré. Le réaménagement des espaces situés entre les voies ferrées Paris Saint-Lazare et la grande ceinture permettra de développer à moyen terme un nouveau quartier dont l'attractivité sera renforcée avec l'arrivée de la Tangentielle Nord. Val d'Argent, l'ensemble du quartier fait l'objet d'un ambitieux projet de rénovation, en collaboration avec l'agence nationale de la rénovation urbaine, pour réhabiliter les logements, les espaces publics, les espaces verts et les commerces.

Cœur de ville : la ville de Bezons vient de lancer une concertation avec ses habitants sur le futur cœur de ville. Tête de pont de Bezons, l'arrivée du T2 au pont de Bezons permettra de développer un nouveau quartier avec des activités tertiaires, de réhabiliter et de développer les logements. Le projet des deux gares, la restructuration du port d'activité de la gare d'Argenteuil, vise à développer 95 000 m² d'activités tertiaires et 85 000 m² de logements, à l'horizon 2020-2025, à l'appui de l'arrivée de la Tangentielle Nord. Le quartier Joliot Curie, le projet de rénovation contractualisé avec l'agence nationale pour la rénovation urbaine permettra de rénover les équipements publics du quartier Joliot Curie, école, centre de loisirs, maison de quartier.

Enfin, le pôle mécatronique en façade sur la Seine. Un ensemble immobilier accueillera le pôle mécatronique et le siège de la communauté d'agglomérations. Ces premières opérations sont le point de départ du développement du pôle d'emploi au cœur de l'agglomération. Le pôle bénéficiera de l'environnement des berges de la Seine qui font l'objet d'un projet de requalification.

Les gares. Aujourd'hui, la ville d'Argenteuil est la troisième ville de la région qui possède deux gares en activité : la gare d'Argenteuil, établie à l'Est du centre-ville sur la ligne Paris Saint-Lazare – Ermont-Eaubonne et Paris Saint-Lazare – Mantes par Conflans. Cette gare est desservie par la ligne G du Transilien et accueille près de 50 000 voyageurs par jour. La gare du Val d'Argenteuil, construite dans les années 70, lors de l'urbanisation du quartier Val Notre Dame est desservie par la ligne Saint-Lazare – Mantes par Conflans. Le nombre de voyageurs se situe autour de 15 000 par jour.

Nous allons présenter les avantages du maillage avec le réseau métro Grand Paris et les gains de temps pour les Argenteuillais et les Bezonnais. Le trajet Argenteuil à l'aéroport Charles de Gaulle, via Saint-Lazare par la ligne G et la ligne bleue du métro Grand Paris prendra 45 minutes au lieu de plus d'une heure actuellement, soit un gain d'environ 21 minutes. Le métro Grand Paris ouvrira de nouvelles alternatives de mobilité. La gare d'Argenteuil permettra d'accéder à l'aéroport Charles de Gaulle via la Tangentiel Nord et les lignes bleues et vertes du métro Grand Paris. Le trajet prendra 36 minutes au lieu de plus d'une heure actuellement, soit un gain d'une demi-heure.

Le trajet Pont de Bezons – la Défense prendra 15 minutes au lieu de 51 minutes aujourd'hui, soit un gain de 36 minutes. Le trajet Pont de Bezons – aéroport Charles de Gaulle, via la Défense et la ligne verte du métro Grand Paris, prendra 41 minutes au lieu de 1 h 40, soit un gain d'environ 1 heure.

Nous allons maintenant aborder la mise en œuvre du projet. Le métro Grand Paris est un projet ambitieux d'intérêt national et régional. Le coup prévisionnel se situe entre 21,4 et 23,5 milliards d'euros, dont 80 % pour les infrastructures, 12 % pour le matériel roulant, le solde pour les acquisitions foncières. Les infrastructures, le matériel et les gares seront remis au Syndicat des transports d'Île-de-France, clé en main, après la mise en service du réseau.

Le planning d'avancement du dossier. Nous sommes aujourd'hui dans le débat public jusqu'à la fin du mois. La CNDP fera un bilan dans les deux mois suivants. La Société du Grand Paris proposera un schéma d'ensemble du réseau pour réaliser une enquête publique courant 2012. Les travaux commenceront en 2013. Les premières mises en service sont programmées en 2018 pour une mise en service complète du réseau en 2023.

Je vous remercie de votre attention.

François LEBLOND : Merci. Quand vous employez CNDP, il faut comprendre Commission Nationale du Débat Public.

Comme je vous le disais, nous allons démarrer. Mes deux collègues vont regarder attentivement les doigts qui se lèvent. Je voyais qu'il y avait déjà quelques remarques discrètes pendant que l'orateur s'exprimait, ce qui veut dire qu'il y en aura d'autres après. Mes deux collègues vont donc faire très attention aux uns et aux autres. Nous essayons toujours de donner la parole aussi aux élus lorsqu'ils la demandent, mais également à l'ensemble de la population parce que ces débats publics sont justement faits pour vous tous, pour que vous puissiez poser des questions. Comme je le disais, nous allons peut-être démarrer par les questions sur Argenteuil même et probablement pouvoir élargir un peu à l'ensemble du Val-d'Oise, conformément au désir de nos élus.

Si vous voulez bien, nous démarrons un peu par ceux qui sont des habitants d'Argenteuil et qui découvrent ce soir le projet qui leur est présenté. Est-ce qu'il y a une première question ?

Philippe DOUCET : Nous l'évoquons en aparté. Pardonnez-nous, parce que Didier ARNAL a dû vous faire la remarque à plusieurs reprises. Ce qui est toujours difficile pour nous, Val-d'Oisiens, c'est que quand nous voyons la carte de l'Île-de-France, nous voyons qu'une grande boucle va sur tout l'Est de la Seine-Saint-Denis, mais qu'il n'y a pas de grande boucle sur tout l'Ouest de l'Île-de-France et notamment le Val-d'Oise. De notre point de vue, cela restera un des péchés originels de ce projet. Pour ce qui concerne l'agglomération Argenteuil – Bezons, pour nous – vous l'avez dit Monsieur, et je vous remercie de votre présentation – c'est un vrai pôle économique en devenir autour de trois éléments que vous avez rappelés : le développement autour de la tête du pont de Bezons, le développement au cœur de l'agglomération sur les berges et la ZAC des deux gares Argenteuil, les deux gares, la gare du centre et la future gare de la Tangentielle avec, dans les 5 à 7 ans qui viennent, plus de 15 000 nouveaux emplois sur le territoire.

Ce qui nous gêne donc fondamentalement et sur quoi nous voudrions insister ce soir, c'est l'histoire des huit pôles. Nous pensons que le développement de l'Île-de-France n'est pas simplement le développement de huit pôles, mais le développement pour tous les habitants de l'Île-de-France, et pas simplement le pôle de Saclay, le pôle de Saint-Denis, etc. Parce que dans une métropole de cette taille en Île-de-France, il n'y a pas des territoires sous-développés et huit pôles. Nous pensons que le territoire d'Argenteuil – Bezons avec ses possibilités de développement peut être, demain, un territoire important. Il l'est déjà aujourd'hui. Il l'est historiquement. 40 000 emplois, des grandes entreprises présentes sur le bassin, un tissu de PME extrêmement dense. Donc, il n'y a pas que Saint-Denis, Saclay, etc. Il y a des territoires comme le nôtre qui peuvent tout à fait y porter. Là-dessus, il ne peut pas y avoir qu'une logique d'un certain nombre de grandes gares éloignées les unes des autres, mais il doit y avoir une densité de la circulation de banlieue à banlieue. Je me permets d'insister dessus : ce n'est pas bientôt huit gares pour relier huit pôles, mais c'est un tissu, un vrai maillage.

Nous avons deux demandes extrêmement fortes. La première : il ne peut pas y avoir le développement du Grand Huit ou d'Arc Express quels que soient au final les regroupements qui se feront, au détriment du budget de la Tangentielle. Vous l'avez vu, Mesdames, Messieurs, sur la carte. La Tangentielle qui est, pour nous, le moyen qu'Argenteuil – Bezons soit raccroché à l'ensemble des lignes de RER, donc d'avoir une vraie liaison banlieue – banlieue par toutes les lignes de RER, c'est le développement de la Tangentielle. Ma première adjointe, Chantal COLIN, me le glissait : quand nous en avons parlé il y a deux ans, c'était 2016. Quand j'ai vu la directrice générale du STIF il y a un an, c'était 2017. Nous allons essayer de ne pas nous revoir tous les six mois, parce que cela prend un an tous les six mois. Là, nous sommes à 2018. Pour nous, le budget de la Tangentielle doit être sanctuarisé et pas mis au détriment du développement du Grand Huit ou d'Arc Express. La Tangentielle est un enjeu majeur. C'est le seul moyen, nous semble-t-il, de rattraper le fait que la problématique du Grand Paris n'intègre par le Val-d'Oise, parce que finalement la Tangentielle est notre petit bout du Grand Paris dans le Val-d'Oise. Donc, il ne peut pas être sacrifié aux dépens des autres.

L'autre aspect, vous l'avez montré dans vos cartes – je ne sais pas si nous pouvons les remonter, mais elles sont tout à fait précises sur les avantages pour les Bezonnais et les Argenteuillais. Il faut pouvoir avoir la connexion, dont nous sommes ravis. La ligne J nous emmène à Saint-Lazare, avec beaucoup de trafic de qualité. Je remercie d'ailleurs nos amis de la SNCF et du Transilien qui sont là avec nous ce soir, ainsi que RFF, parce que nous travaillons bien avec eux. Cela n'a pas toujours été simple au départ, mais aujourd'hui il y a une bonne coopération. Nous souhaitons donc clairement que sur la ligne J qui va croiser au niveau de Bois-Colombes le Grand Huit, pas comme vous le disiez là, où il faudra que les Argenteuillais aillent jusqu'à Saint-Lazare, il puisse y avoir une gare. Elle existe, c'est celle de Bois-Colombes. Les trains non directs s'arrêtent à Bois-Colombes. Il faut non seulement que les Argenteuillais puissent descendre à Bois-Colombes, mais il faut qu'ils puissent monter dans le Grand Huit avec une gare de correspondance à la gare de Bois-Colombes. Il est vrai que la Tangentielle nous emmène vers le Bourget et donc vers Roissy, mais comment de la gare du centre d'Argenteuil allons-nous vers le Sud, vers la Défense ? Nous avons donc besoin de cette gare de Bois-Colombes.

La demande, ce soir, du Président de l'agglomération Argenteuil – Bezons est qu'il puisse y avoir cette connexion avec une gare à Bois-Colombes. Peut-être que certains techniciens m'expliqueront qu'il y aura une gare pas très loin de Bois-Colombes. Celle qui est prévue est Bécon-les-Bruyères. Sur le Grand Huit, est prévue une gare du Grand Huit à Bécon-les-Bruyères. Je ne voudrais pas, une fois de plus, une différence avec les habitants des Hauts-de-Seine qui auront une gare peu distante puisqu'entre Bagneux et Arcueil, je crois qu'il y aura une gare à Arcueil et une à Bagneux. Je ne vois pas pourquoi il ne pourrait pas y avoir une gare à Bécon-les-Bruyères, puisque c'est une demande des élus des Hauts-de-Seine, et une gare de correspondance à Bois-Colombes.

Et vous l'avez indiqué, mais c'est dans le projet de reconquête des berges que nous avançons avec la région et le Conseil général, le TCSP pour qu'effectivement il puisse y avoir sur notre projet des berges, entre le pont de Bezons et les deux gares du centre d'Argenteuil cette logique du transport en commun, parce que notre développement économique tel que nous le voyons, ce n'est pas le tout-voiture. C'est simplement que nous pensons que nous pouvons faire sur ce territoire le développement économique, mais avec le développement des transports en commun, parce que c'est l'avenir. C'est tout simplement l'avenir, si nous voulons que nos habitants puissent vivre correctement. Je ne vois pas pourquoi les Parisiens peuvent ne pas avoir de voiture et se déplacer et aller travailler en transport en commun, alors que les habitants de la grande couronne seraient condamnés à regarder les pâquerettes sur des voies saturées. Notre développement économique, c'est avec le développement des transports en commun.

Donc, préservation du budget de la Tangentielle et gares de correspondance avec le Grand Huit à Bois-Colombes. Merci.

François LEBLOND : Ne demandons-nous pas à la Société du Grand Paris de dire quelques mots là-dessus ? Monsieur le Maire l'a rappelé, j'ai oublié de dire que nous avons des

représentants de la SNCF et de RFF. J'ajoute un représentant de la RATP également. Si nous avons besoin de compléments d'information, ils sont là pour nous aider. Monsieur BENSE ?

Didier BENSE, membre du Directoire de la Société du Grand Paris : D'abord, bonsoir à tous. Quelques éléments d'éclaircissement par rapport à cette proposition qui est faite dans le Grand Paris. Je crois qu'il faut remettre les choses en perspective. Le Grand Paris est quelque chose qui a été conçu en tenant compte d'un environnement. L'environnement, c'est l'existence des réseaux que nous vous avons présentés, mais c'est aussi l'existence d'un certain nombre de projets de maillage et de desserte des territoires. En particulier, parmi ces projets, il y a celui qui a été évoqué fortement par monsieur le Maire, à juste titre bien sûr, qui est celui de la Tangentielle Nord. Ce projet, au moment de la conception du réseau Grand Paris, était évidemment dans le paysage. Il était déjà d'ailleurs assez bien engagé puisque les financements étaient bouclés. Donc, il n'était pas question pour le Grand Paris d'aller faire des propositions de tracé qui soient quelque part en concurrence ou en coexistence trop proche par rapport à cette ligne, dont je souligne moi aussi l'importance presque vitale en matière de desserte et de transport de banlieue à banlieue pour toute la communauté d'agglomérations, en particulier pour Argenteuil et toutes les gares qui sont desservies. C'est vraiment quelque chose, quand nous regardons les gains de temps et d'accessibilité sur votre territoire et sur l'ensemble des communes desservies, qui est essentiel à l'avenir pour les déplacements quotidiens.

Donc, nous avons surtout veillé aux complémentarités par rapport aux projets existants. Je cite la Tangentielle Nord parce que cela a été évoqué. Nous avons également évoqué dans notre présentation l'existence du projet de prolongement du tramway T1 qui irrigue, lui aussi, une partie de la boucle des Hauts-de-Seine à hauteur de Colombes. Donc, il fallait travailler dans les interstices avec, malgré tout, deux considérations qui nous semblaient importantes, deux pôles – je m'excuse d'y référer quand même – un secteur de la Défense qui continue à croître, à jouer le rôle de locomotive en matière d'activité économique, qui attire les entreprises, qui crée de l'emploi et aujourd'hui qui crée également du logement. C'est un élément à prendre en compte bien sûr. Et il faut accompagner le développement de ce secteur qui est, quelque part, tout à fait emblématique en matière de transport en commun. 85 % des déplacements vers la Défense se font en transport en commun. De ce point de vue là, c'est quelque chose qui est assez réussi. Je n'irai pas sur les autres considérations de la Défense. C'est le côté Ouest. Et pour le côté Est effectivement, tout le secteur de Saint-Denis Pleyel dont nous connaissons tous aujourd'hui la dynamique et les développements qui vont se prolonger encore facilement sur les quinze prochaines années. Et donc, nous avons ces deux points d'ancrage. Il fallait trouver dans l'interstice le tracé.

Après, sur les gares que nous proposons dans la boucle Nord des Hauts-de-Seine, nous sommes, comme nous l'avons évoqué dans notre présentation sur l'idée d'un tracé assez rapide puisque, vous l'avez compris, le réseau que nous proposons agit à l'échelle régionale. Nous ne sommes pas en train de faire du cabotage ou de la desserte fine. Cela est l'objet des projets complémentaires, des lignes de tramway, des lignes de bus. Bien sûr, il faut que tout cela soit fait en bonne intelligence, mais nous sommes là en train de « chausser les bottes de

sept lieues » pour offrir des capacités de déplacement assez rapides d'un endroit à l'autre de la région, d'un endroit à l'autre des départements.

Juste deux chiffres à l'appui de cela. Aujourd'hui, le temps de déplacement moyen en transport en commun d'un Francilien est de 40 minutes. En voiture, c'est 20 minutes. Vous voyez que si nous voulons agir sur ce que nous appelons le transfert modal, c'est-à-dire dissuader le Francilien de prendre sa voiture pour aller vers le transport en commun, il faut incontestablement aborder la problématique de la vitesse de déplacement en transport en commun et les modes qui cabotent un peu ne provoqueront pas ce transfert de la voiture au transport en commun pour les déplacements les plus longs, ceux qui font aujourd'hui 20 minutes en voiture.

Voilà un peu pourquoi nous sommes sur un inter gare relativement élevé, même si, quand nous sommes dans les zones denses, ce qui est le cas de Hauts-de-Seine, nous avons quelque chose qui vaut deux kilomètres à peu près.

Après, nous avons fait les choix qui sont les nôtres. Nous ne les avons pas faits tout seuls. Nous avons travaillé avec les maires, les maires de Gennevilliers, d'Asnières, de Bois-Colombes. Nous étions hier en réunion publique à Bécon-les-Bruyères. Les propositions que nous avons faites, globalement, reçoivent tout à fait l'assentiment des élus et des populations locales.

Voilà la situation par rapport au tracé alternatif dans les Hauts-de-Seine.

Après, comparer la situation de Bois-Colombes Bécon, par rapport à la situation de Bagneux et d'Arcueil dans les Hauts-de-Seine, ce n'est pas tout à fait la même situation urbaine. Bagneux est un quartier qui va totalement se développer, qui a vraiment besoin de cette gare. Entre Bagneux et Arcueil, il y a tout de même une grande coupure qui s'appelle la Nationale 20. Les distances sont proches, mais en même temps il n'y a pas d'évidence pour les Balnéolais à se rendre sur Arcueil. En réalité, ils prennent le bus pour aller sur Châtillon Montrouge quand ils veulent se déplacer vers Paris. Donc, nous sommes dans une problématique un peu particulière. Et effectivement, il n'y a pas cette connexion de Bois-Colombes.

Très rapidement, quelques éléments là-dessus. Effectivement, nous avons peut-être mal jugé puisque depuis le début des débats publics, force est de constater que cette demande d'interconnexion manquante au profit du Val-d'Oise est dans le paysage. Pourquoi l'avons-nous mal jugé ? Quand nous nous sommes intéressés à tout ce problème-là, nous avons vu d'abord une desserte d'Argenteuil qui sera complétée par la Tangentielle, de très bonne qualité. Je crois qu'aujourd'hui, le temps de déplacement et la qualité de la desserte que vous avez à partir de la gare d'Argenteuil est assez bonne. Vous êtes en 10 minutes à Saint-Lazare et bénéficiez aujourd'hui d'une grande majorité de trains directs, par rapport à l'offre à l'heure de pointe. Donc, il y avait cet élément dans le paysage. Et quand vous êtes en 10 minutes à Saint-Lazare, vous êtes finalement assez rapidement à la Défense. Premier élément.

Pour les omnibus, c'est vrai qu'en s'arrêtant à Bois-Colombes, nous allons gagner un peu, mais en allant à la station derrière, vous êtes à Asnières. Et d'Asnières, vous récupérez les liaisons que vous évoquez avec une offre qui est, là encore, de relativement bonne qualité. Tous ces éléments nous ont effectivement amenés peut-être à sous-évaluer le besoin de cette correspondance avec la ligne J. Nous nous sommes dit qu'entre Asnières qui permet rapidement d'aller à la Défense, entre la Tangentielle Nord qui permet d'aller au Bourget pour accéder à tout le secteur de la Seine-Saint-Denis et la plateforme de Roissy, entre le direct de Saint-Lazare – c'est la gare de surface – qui permet d'accéder ensuite à tout le réseau métropolitain en réalité à travers la ligne 14, le besoin de cette gare de Bois-Colombes n'est peut-être pas aussi avéré que cela. Cela dit, nous avons entendu cette demande à peu près dans toutes les réunions du Val-d'Oise et même dans d'autres, incontestablement. Donc, c'est quelque chose que nous examinerons. Sur le plan de l'accessibilité, c'est-à-dire de la connexion que cela offre, effectivement il y a un intérêt pour les personnes qui ont une destination spécifique sur le tracé de la ligne verte. Il y a un gain de temps. Ce à quoi nous ne voudrions pas aboutir, c'est d'être dans un schéma où nous commençons à arrêter des trains qui sont directs, parce que là nous ferons perdre du temps à tout un tas de population dont ce n'est pas forcément l'objet de se reconnecter à cette ligne verte. Il y a tout de même une réflexion à apporter entre les personnes à qui cela bénéficie et les personnes qui pourraient éventuellement « perdre du temps » à cause de cet arrêt supplémentaire sur la ligne J. Voilà la problématique dans laquelle nous sommes. Je pense que nous aurons l'occasion d'y revenir au cours de la soirée.

François LEBLOND : Merci.

Francis GABOULEAUD, habitant d'Argenteuil : Bonsoir. Effectivement, c'est un très grand projet qui pose un certain nombre de questions. La première qui me vient au bout des lèvres est la place de la démocratie dans ce projet à partir de la citoyenneté, je trouve la capacité de pouvoir apporter une plus-value et son appréciation sur les propositions et de pouvoir peser aussi sur ces propositions, que cela ne reste pas un projet de gratte-ciel, mais un projet où les personnes se retrouvent à partir des besoins qui sont les leurs. D'une les transports, qui sont complètement intégrés dans cette présentation, mais aussi de mieux vivre dans sa localité, de trouver du travail, d'avoir un environnement qui permet de vivre avec une qualité de vie. Ma question concerne la démocratie directe des citoyens, pesée sur les propositions, sur le projet, mais aussi la place des élus du Conseil général, du conseil municipal, des cantons qui seront renouvelés au mois de mars. Comment cette démocratie indirecte peut-elle continuer à jouer pleinement son rôle ? Je ne suis pas sûr, telle que la conception du Grand Paris a été faite, que cela laisse la place aux citoyens et aux élus de pouvoir intervenir. Merci.

François LEBLOND : Je vais peut-être intervenir parce que vous évoquez la place du débat public. Il faut bien avoir présent à l'esprit la loi du 3 juin 2010. La loi du 3 juin 2010 a prévu un débat public. Vous êtes là. Je crois que nous pouvons dire que le débat public fait tout de même partie des instances de concertation. Sinon, vous ne pourriez pas vous exprimer. Il faut savoir que, comme cela a été dit tout à l'heure, mais je le répète, le débat public dure

quatre mois. Ensuite, nous avons deux mois pour tirer les leçons de ce que nous avons entendu. Nous répercutons d'une façon très précise et neutre de notre part tout ce que nous avons entendu de votre part au maître d'ouvrage. Ce dernier aura deux mois pour dire ce qu'il a retenu de ce que nous avons dit. J'ajoute que nous ne nous contentons pas des réunions. Nous avons aussi ce que nous appelons des cahiers d'acteurs. Plus de 200 cahiers d'acteurs nous ont été envoyés de toute la région. Nous avons des contributions. Nous avons un site internet qui a été déjà consulté par 200 000 personnes. Il y a eu 200 000 connexions sur notre site internet. Tout cela montre tout de même une volonté de notre part de faire passer un message de dialogue sur un sujet comme celui-là.

Il y a une seule chose, c'est que la Commission du Débat Public part d'un dossier qui lui est envoyé par le maître d'ouvrage. Le dossier comprend un certain linéaire en matière de voix. C'est le dossier du maître d'ouvrage. Il explique son dossier. À partir de ce dossier naturellement, nous essayons de faire parler la population pour savoir comment elle s'engage dans un sens ou dans un autre par rapport à ce dossier.

Mais cela ne suffit pas. Vous avez parlé des élus. Les élus de toute la région d'Île-de-France ont été sollicités pour donner, par commune, leur point de vue. Nous avons reçu 130 ou 140 délibérations de conseils municipaux sur les 1 500 communes. Mais c'est normal, parce qu'il y a des communes qui sont très loin. Dans la Seine-et-Marne, il y a 750 communes je crois. Donc, au fin fond de la Seine-et-Marne, on n'avait peut-être pas envie spécialement de donner son point de vue. Mais globalement, nous avons reçu des points de vue de toutes les parties de l'Île-de-France. Ce sont donc les élus avec leurs conseils municipaux qui se sont exprimés. Les Conseils Généraux se sont exprimés. Le Conseil régional s'est exprimé. En réalité, vous voyez que sur un sujet comme celui-là, nous faisons en sorte, nous, commission indépendante de tout, que le dialogue soit le plus riche possible. Il n'est jamais satisfaisant. Il y aura toujours des choses qui manqueront dans un dialogue de cette nature. Mais en tout cas, je peux vous dire que nous faisons tout ce que nous pouvons pour que ce dialogue existe et que vous puissiez vous exprimer. Voilà ce que je voulais dire au nom de la commission. Maintenant, je vous laisse continuer.

Jean-Claude CAVARD, ancien habitant de Bezons : M'autorisez-vous, Monsieur le Président, à lire mon texte.

François LEBLOND : Veillez à ce qu'il ne dépasse pas trois minutes.

Jean-Claude CAVARD : Je verrai, mais n'hésitez pas à m'arrêter si je dépasse 2 minutes 50. Je suis Jean-Claude CAVARD, ancien enseignant de géographie. J'ai suivi depuis très longtemps les problèmes d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France et ceux du Val-d'Oise, ayant habité Bezons, ayant d'ailleurs enseigné au Lycée Romain Rolland et ayant gardé un excellent souvenir de ce lycée.

Quatre points. Je crois qu'il faut tout d'abord féliciter les membres de la CPDP pour la mise sur internet, et ce, de la manière la plus rapide, la plus remarquable qui soit, des verbatim et diverses contributions. Nous suggérons que dans quelques mois à la fin du débat et quand

vous aurez remis votre rapport, messieurs les Présidents, puisqu'il y a deux commissions (Arc Express et Grand Paris), l'ensemble du dossier soit versé à Beaubourg. Il y a en effet là une richesse informative sur la problématique des transports de tout premier ordre. C'est la première fois en France qu'un tel débat sur ce sujet – vous l'avez dit, monsieur le Président – a drainé autant de monde et contributeurs. Il serait dommage que cette somme reste la seule diffusion des spécialistes. Deuxièmement, nous nous félicitons qu'une réunion de la CPDP ait lieu à Argenteuil, la première ville du département par la population et la première à être devenue avec Bezons un foyer industriel, et ce, depuis la fin du XIX^e siècle, et des industries de pointe pour l'époque. J'ai connu par exemple, étant beaucoup plus jeune, la ville ouvrière en tant que telle et cette tradition est tout de même tout à fait remarquable.

Je crois qu'il faut dire que, jusqu'à une date récente, en gros une vingtaine d'années, sauf erreur de ma part, les villes d'Argenteuil, Bezons ont été un peu les oubliées de l'État. Je me rappelle par exemple qu'en 1990, au moment du lancement du CDRIF, la ville d'Argenteuil avait été étonnée de ne pas être citée, me semble-t-il, par les premiers documents, sauf erreur de ma part. Ce que nous nommons le Parisis, ou pour reprendre cette excellente expression inventée en 1990, « rive de Seine » est un bassin de vie et d'emploi du Val-d'Oise tout à fait important et qui – monsieur le Maire l'a rappelé tout à l'heure – ne doit pas être oublié. Je ne sais pas si techniquement il aurait été possible de faire arriver un métro. Peut-être le trafic n'aurait-il pas été au rendez-vous. Je ne sais pas.

Cette partie du Val-d'Oise est historiquement liée à la petite couronne. Elle l'a toujours été et dépendra beaucoup de ce qui se fera à Gennevilliers et plus largement dans les Hauts-de-Seine.

Un point sur l'A15 qui, effectivement, n'est pas l'objet du Grand Paris, puisque le Grand Paris aborde essentiellement les transports ferroviaires. Mais il semble que l'A15 a été peut-être un peu escamoté par la réunion de Sannois. Les gares nouvelles, dont nous pouvons nous réjouir dans les Hauts-de-Seine, ne régleront pas le problème récurrent de l'A15 que tout le monde connaît. Ce n'est pas moi parce que tout ceci a été dit depuis longtemps. Il nous semble que l'erreur capitale qui a été commise au début des années 70 fut de ne pas relier Cergy et la Vallée de Montmorency par un transport collectif très rapide qui aurait suivi l'autoroute A15. Nous pensons au projet mort né de l'aérotrain de Bertin, avec des gares intermédiaires tout le long de l'autoroute. Maintenant, il a été préconisé parfois de relier l'A15 au périphérique, mais nous savons que le périphérique est saturé. Je ne rappelle pas l'ouverture du viaduc en 1976, ouverture d'un viaduc en 1990, saturation de l'autoroute dès 6 heures 30, me semble-t-il, 183 000 véhicules par jour. Le viaduc draine aussi bien sûr le Parisis.

Ma question : le maître d'ouvrage a-t-il réfléchi au problème spécifique de l'A15 ? En effet, les automobilistes qui s'engouffrent sur ce collecteur ont des raisons de ne pas prendre les transports collectifs. Comment inciter le rabattement du plus grand nombre des voitures de l'A15 vers les gares qui sont ancrées dans les Hauts-de-Seine ? Le débat s'achèvera dans quelques jours. Pouvons-nous espérer qu'à la dernière réunion commune du

31 janvier 2011, la sagesse l'emportera et que les membres des commissions Arc Express et Société du Grand Paris pourront annoncer qu'un compromis aura été trouvé ou sera en bonne voie entre la région et l'État ?

Il nous semble cependant qu'Arc Express, du côté de la section Ouest des Hauts-de-Seine a organisé un maillage peut-être plus fin et plus dense que la Société du Grand Paris ne le fait. Merci de votre attention.

Didier BENSE : Nous allons essayer de donner un certain nombre d'éléments de réponse à tout cela. D'abord, vous avez commencé en disant que vous avez l'impression que votre territoire, il y a vingt ans, a été l'oublié de l'État. En matière de transport en commun structurant, pratiquement tout le monde a été oublié de l'État et de la région. Nous avons agi avec les moyens que nous avons, mais si nous regardons ce qui s'est passé en matière de transport structurant depuis une vingtaine d'années, nous avons fait la ligne 14, nous avons fait Éole. Ces deux infrastructures ayant d'ailleurs un objet à peu près identique de dé saturer la ligne A déjà à l'époque, si nous nous en rappelons. Et nous allons continuer Éole pour continuer à dé saturer la ligne A. Bref. Ceci pour dire qu'il n'y a pas eu beaucoup d'investissements sur l'ensemble des transports structurants, c'est-à-dire ferroviaires lourds en Île-de-France, au profit de la banlieue d'une façon générale et des déplacements de banlieue à banlieue en particulier.

L'idée des projets, que ce soit d'ailleurs Arc Express ou métro Grand Paris, c'est en même temps que nous faisons la modernisation, que nous faisons le maillage fin des territoires à l'aide des tramways, des bus à haut niveau de service, etc., nous n'oublions pas de préparer l'étape d'après, en posant sur le territoire un réseau structurant, qui organise de façon différente les déplacements, notamment de banlieue à banlieue pour éviter que les personnes convergent de façon systématique vers le centre de la capitale, en engorgeant au passage l'ensemble des lignes qui convergent vers les grandes gares parisiennes. Donc, je crois que nous sommes tout à fait dans cette problématique là. C'est vrai que cela pose le problème qui a été évoqué par monsieur le Maire en préliminaire : comment préserver les programmes de modernisation, la Tangentielle Nord, les tramways, sans que ces projets structurants ne deviennent finalement un peu l'origine d'un assèchement financier. Nous verrons si nous aurons l'occasion d'y revenir dans la soirée. Un certain nombre de propos ont été tenus sur ce sujet-là. Vous en trouvez d'ailleurs l'essentiel sur le site de la CPDP.

Après, sur les questions de détourner les flux massifs routiers, l'A15 en particulier, mais c'est vrai sur tous les flux, d'où viennent ces personnes ? Où vont-elles ? Dire que nous organiserons quelque chose quand ces personnes sont déjà dans les Hauts-de-Seine, c'est-à-dire ont déjà franchi la rivière, parfois assez péniblement, ce n'est probablement pas la bonne solution. Pour l'A15 qui vient notamment de la région de Cergy, il faut se poser un certain nombre de questions sur la qualité des transports qui sont offerts de Cergy vers Paris, de Cergy vers la banlieue. Nous connaissons tous aujourd'hui les problèmes de la ligne A par exemple pour ce secteur, et l'absence de quelque chose de tangentiel entre le Val-d'Oise et les Yvelines, en gros le projet Tangentielle Ouest. Tous ces projets, quelque

part, doivent être regardés dans le même temps que nous regardons ces projets de rocade structurants automatiques. Vous l'avez un peu évoqué. C'est vrai que ces projets doivent rencontrer leur public et leurs voyageurs. Ce sont des projets qui s'adressent plutôt à des charges en voyageurs relativement élevées. Nous avons cité le chiffre, de l'ordre de 10 000 voyageurs par heure sur le tronçon le plus chargé jusqu'à 40 000. Ce sont des infrastructures que nous n'évoquons pas dans des banlieues un peu plus lointaines, où la densité de population ne permet pas de trouver ce public, et donc ne permet pas d'avoir une « rentabilité » socio-économique du projet et donc des données publiques. Nous sommes donc tout à fait dans cette problématique-là.

Quant à votre rappel à la convergence et à la synthèse des projets, je crois que depuis le début de ce débat, que ce soit du côté de la Société du Grand Paris ou du côté du Syndicat des Transports Île-de-France, ou du côté gouvernement, du côté Conseil général, les mots de convergence et de complémentarité sont prononcés. Après, la difficulté est de trouver sur quel objet nous devons nous décider. Il y a aujourd'hui en discussion un certain nombre d'items, d'abord la question des tracés. Là, je crois qu'il y a tout à fait matière à trouver un terrain d'entente dans la mesure où nous savons tous, depuis le début, qu'à 70 % les tracés d'Arc Express sont compatibles avec les propositions du Grand Paris. La deuxième exigence, que nous portons également, est de préserver le financement des opérations pour la modernisation des RER, pour tous les projets complémentaires. À ce sujet, je voudrais rappeler quelques chiffres. Le plan de mobilisation dans son ensemble, porté par la région, est un plan à 19 milliards d'euros, qui se rajoutent donc à ce qui vous est présenté par le Grand Paris. En réalité, dans ces 19 milliards, un certain nombre sont couverts par l'infrastructure de rocade métro automatique qui sera décidée à l'issue de tout cela. Il reste à peu près 14 à 15 milliards à décider, dont la région nous dit qu'il y a 12 milliards de garantis par la région, le STIF, les collectivités territoriales. L'État a récemment porté des assurances en disant qu'il contribuera à hauteur de 2 milliards dans les différents contrats de plan, + 1 milliard qu'il apporte très récemment. Le Préfet de région a reçu un mandat de la part du gouvernement pour discuter avec la région d'un contrat complémentaire spécifiquement fléché sur la modernisation des RER, en particulier les RER C et D.

Donc, le compte est bon. Il y a 12 milliards garantis, aux difficultés des finances des collectivités locales près – nous savons que c'est difficile pour tout le monde, mais enfin qui ont été fléchés du côté des collectivités locales. Il y a 3 milliards du côté de l'État. Aujourd'hui, la garantie de la visibilité est bonne sur ces projets. Ils peuvent être lancés et il faut les lancer. Il faut avancer le plus vite possible sur ces projets-là. Il faut maintenant prendre conscience que l'équation financière sur laquelle Monsieur HUCHON, à juste titre, voulait être rassuré, est tout à fait à portée de main.

Après, il y a des sujets de gouvernance qui ont un peu été évoqués. Et le sujet de mettre tout le monde d'accord. C'est quelque chose de probablement beaucoup plus compliqué par les temps qui courent.

Voilà un peu le contexte dans lequel nous nous trouvons. C'est un effort tout à fait considérable, mais je crois que ce que nous entendons à travers tous ces débats publics – Arc Express, Éole, le Grand Paris – il y aura eu plus de 70 réunions publiques au total, c'est tout de même partout une exigence citoyenne, certaines souffrances aussi au quotidien. La région devient trop difficile en matière de transport. Nous avons vu que les personnes arrivaient en retard à des réunions importantes ce soir. Que ce soit en voiture ou en transport en commun, cela devient difficile. C'est long, c'est pénible. Et nous sommes en train de nous habituer à cela. Cette situation n'est pas normale. Il faut absolument agir et agir fort. Il faudra faire des efforts financiers pour que, tous ensemble, nous arrivions à un projet partagé et sécurisé.

François LEBLOND : Bien.

Georges MOTHRON, Député Argenteuil – Bezons : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, Georges MOTHRON, député d'Argenteuil – Bezons. J'ai aussi préparé, comme Monsieur avant moi, quelques petites antisèches et je voulais simplement reprendre quelques propos qui ont été dits en premier, notamment qu'en deuxième couronne Argenteuil et Bezons ont longtemps été délaissés par les pouvoirs publics, en ce qui concerne les transports. Pas de gare à Bezons. Une à Argenteuil, jusqu'à la création d'un arrêt supplémentaire, il n'y a que 40 ans au Val d'Argenteuil. La RATP, à part quelques intrusions radiales sur nos deux territoires, est peu présente, ce qui ne nous aide pas à traverser la frontière naturelle qu'est la Seine. Le doublement du pont de chemin de fer il y a cinq ans a enfin permis d'un peu mieux respecter les horaires et surtout d'augmenter très sensiblement – cela a été dit tout à l'heure – la fréquence de desserte de la gare centrale.

Cependant, cela n'empêche pas l'Argenteuillais du Val d'Argent de payer plus cher sa carte ou son billet pour aller à Paris que l'Argenteuillais du centre-ville. Je ne crois pas qu'il soit pour autant plus Argenteuilais. De plus, monsieur de la SNCF, mon voisin, l'Argenteuillais du Val d'Argent se voit supprimer régulièrement son train de 7 heures 29 vers Paris, pour « avarie de matériel », entendons-nous par les haut-parleurs sur le quai. Que dire de celui qui veut rejoindre Cergy-Pontoise ou Roissy par transport en commun ?

Sous l'impulsion de nombreux élus des Hauts-de-Seine et de Monsieur LESER, ancien maire de Bezons, le tramway T2 permettra dans quelques mois la jonction Issy-les-Moulineaux – Bezons en passant par la Défense. Voilà une liaison tangentielle qui, certes, désengorgera le Nord-Ouest parisien, mais qui doit être prolongée vers les zones d'activité de Sartrouville, Cormeilles et Val d'Argenteuil par la RD 192. Dans le même chapitre, il convient d'accélérer la liaison Ouest de la Tangentielle Nord – cela a été dit tout à l'heure, cela a été repris par le Maire avant moi – en la prolongeant d'Épinay à Sartrouville par Argenteuil. Ces deux tangentielles reliées l'une comme l'autre à la boucle du Grand Paris réduiront très sensiblement les temps de parcours.

J'insiste encore une fois sur la création d'un transport à haut niveau de service, présenté tout à l'heure comme transport en commun complémentaire. Celui-ci reliera Bezons à Villepinte en site propre. Profitons de l'emprise du bip, le boulevard intercommunal du

Paris. Il concernera, je le rappelle, plus du quart de la population du Val-d'Oise et desservira ainsi les pôles d'emploi de la Défense, comme de Roissy.

Avant-dernier point que je souhaiterais aborder. Nous avons vu il y a quelques instants que la ligne 13 du métro, actuellement bondée, verra sa fréquentation diminuer d'une trentaine de pourcents. Pourquoi alors ne pas effectuer une traversée de la Seine complémentaire en prolongeant jusqu'à Argenteuil ?

Dernier élément que je voudrais aborder ce soir : les impressionnistes sont de plus en plus vénérés à travers le monde. La Seine leur a très souvent servi d'inspiration, tout en remettant les uns après les autres, collectivité après collectivité, ces berges en valeur pour ses riverains franciliens ou d'ailleurs, il serait bon de penser, après le net regain du fret fluvial, au transport de personnes. Sans pour autant revenir au temps des bateaux à aubes, pourquoi ne pas étudier de très près un marché de navettes fluviales de la confluence Seine – Oise jusqu'à la Défense.

Voici donc une contribution complémentaire à ces riches participations ici, comme dans une cinquantaine d'autres lieux, qui permettront de remettre dans quelques années Paris et sa région à la place qu'elle mérite, au cœur du top mondial. Merci.

Joëlle FODOR ESKENAZI, Membre de la CPDP sur le projet de réseau du Grand Paris : Il y a une question au fond de la salle.

François LEBLOND : La société du Grand Paris n'a pas de réponse. Juste sur le fluvial, peut-être.

Denis MASURE, Société du Grand Paris : Bonsoir. Il y avait une précision sur la ligne 13. Monsieur le député, vous avez évoqué un pourcentage de désaturation de la ligne 13 qui est effectivement important. Il faut bien distinguer sur la ligne 13, qui est un des métros sur lequel l'ensemble des décideurs est bien sûr le plus préoccupé, le tronçon central et les deux branches d'une part Asnières – Gennevilliers et d'autre part Saint-Denis – Université. Il faut savoir que la « désaturation » est de 30 % sur le tronçon central et estimée à 15 % sur la branche qui nous concerne ici, Asnières – Gennevilliers. Quant à la question de la prolonger ultérieurement, je pense qu'aujourd'hui l'état de la ligne 13 nécessite surtout une « désaturation » avant de voir comment cela se passe et un prolongement ultérieur, mais ce sont des décisions qui appartiennent avant tout au syndicat des transports d'Île-de-France et ne font pas l'objet de la présentation ce soir de la Société du Grand Paris.

Daniel GUIVARCH, habitant d'Argenteuil : Bonsoir. Je suis Monsieur GUIVARCH, Argenteuillais. Deux constats. Le premier avec un regret, parce qu'effectivement Argenteuil, troisième ou quatrième ville d'Île-de-France en fonction des dates, troisième en nombre d'habitants. La gare centrale d'Argenteuil, vous l'avez dit Monsieur le Président, accueille 50 000 voyageurs par jour, plus le Val 60 000. Cela fait plus de 12 % sur la gare Saint-Lazare. Cette gare, aujourd'hui et demain, avec le grand projet, le Grand Huit ou l'Arc Express, ne sera reliée à aucun RER, à aucun métropolitain. C'est tout de même un peu lourd pour une ville de 100 000 habitants et 60 000 voyageurs.

Ma grande crainte est la Tangentielle Nord de la deuxième étape, à savoir Sartrouville – le Bourget, le Bourget – Noisy-le-Sec. Il n'est actuellement pas financé et pas prévu au niveau du financement. Le seul financement qu'il y a est Épinay – le Bourget, avec 600 millions financés. Le reste, non. Quand je vois ici qu'il faut 21 milliards et la région, grosso modo, a 12 ou 14 milliards d'emprunts, j'ai peur pour pouvoir faire la Tangentielle qui, pour nous, Argenteuillais, était un arc Sartrouville – Noisy-le-Sec, qui faisait du cabotage de banlieue à banlieue. Cela était intéressant pour tous les banlieusards, y compris Argenteuillais. Et là, je crains, je ne sais pas si Monsieur le Président, vous pouvez répondre ce soir pour la Tangentielle, mais il y a des personnes de RFF qui sont là. Je ne vois pas comment cette Tangentielle sera financée. J'ai une grande crainte pour cette Tangentielle finale. Merci.

Marie-Laure JOUSSET, membre de la Commission Particulière du Débat Public réseau :
Nous allons peut-être demander au représentant de RFF de nous dire un mot.

Roger OUVRARD, Maire honoraire d'Argenteuil : Je voulais justement enchaîner sur cette question. Monsieur OUVRARD, Maire honoraire d'Argenteuil, ancien conseiller général. Je voudrais tout d'abord dire que je partage les interventions qui ont été faites par les élus qui m'ont précédé, tant le Maire que le Député. Ce qui m'inquiète, ce n'est pas ce grand projet pour Paris, c'est sans doute un projet ambitieux pour l'avenir. Ce qui m'inquiète, c'est que Paris encore, et ce grand projet, risquent de se faire au détriment d'une agglomération parisienne bien plus vaste. J'ai entendu parler ces dernières années, et j'étais au cœur du sujet, d'un plan Marshall pour les banlieues. Il s'est réduit à une peau de chagrin, vous le savez tous. Après vingt ans de mise en œuvre du grand projet urbain, nous avons l'impression d'assister aux balbutiements seulement d'une transformation urbaine. Tout à l'heure, je vous entendais parler, Monsieur BENSE, d'assèchement des finances publiques. Tout le monde le sait bien, les déficits de l'État, les collectivités de plus en plus en difficulté, et cela n'ira pas en s'arrangeant.

À propos de la Tangentielle, j'étais le premier à poser la question en 1988, au Conseil général. Tous les groupes en dehors du mien disaient : « C'est un projet utopiste ». En 1994, les pouvoirs publics se sont penchés sur la question et en 1999, je tenais une conférence à Stains en présence du ministre des Transports, en disant : « Il faut accélérer le mouvement ». Les travaux devaient démarrer en 2004 pour la Tangentielle. Nous avons obtenu le doublement du pont sur la Seine, la transformation des gares, etc. Je disais : « C'est sur de bonnes voies, sur de bons rails. » Mais là, aujourd'hui, je suis fortement inquiet. J'entends 2018. Vu mon âge, je ne la verrai pas... ! Enfin, avouez que les projets sont longs à se mettre en œuvre quand il s'agit des banlieues. Nous tenons toujours ces territoires à l'extérieur. Et nous nous étonnons après qu'il y ait des problèmes et des révoltes justifiées. Par rapport à la Tangentielle, j'aimerais que vous précisiez les financements pour la partie qui nous concerne.

Deuxième chose, je me suis bien démené avec le Maire de Bezons, qui était en première ligne, aussi bien Monsieur LESER que Monsieur LESPARE, pour l'arrivée du tramway au pont de Bezons. J'avais obtenu des transports parisiens – et les discussions étaient fort

avancées – que le tramway remonterait Bezons par la RN 192, desservirait donc Sartrouville, Bezons d'abord, atteindrait à terme peut-être Cormeilles, mais surtout entrerait dans le Val d'Argent. Les études étaient même engagées pour savoir comment passer sous la dalle. Nous étions tout de même en 1998. Il s'est déjà passé un certain nombre d'années. Je ne suis pas pessimiste de nature parce que je pense que l'intervention des citoyens à un moment donné peut faire débloquer les choses. Nous l'avons vu dans d'autres pays, ces jours-ci. Quand les gens se prennent en main, on bouscule les choses. Je me réjouis de ce débat. Cela permet pour les plus conscients qui sont là de poser des questions.

Il faut dire tout de même que le gouvernement avait un autre objectif, celui de contourner les institutions et les collectivités locales pour mettre en œuvre ce projet. Il y avait des intentions sans doute cachées. Vous me rassurez peut-être en disant qu'il n'y en avait pas tant que cela. En fait, que voulons-nous faire de Paris ? Une grande place économique et financière dans le cadre de la mondialisation, pour concurrencer les autres capitales. Mais au-delà de cela, il faudrait peut-être penser à la vie des personnes, et surtout de nos banlieues qui en ont tant besoin.

J'espère que vous tiendrez compte de ces observations. Et j'espère, avant la fin pour moi, que j'assisterai quand même à l'inauguration de certaines réalisations tant nécessaires pour les Argenteuillais. Merci.

Marie-Laure JOUSSET : Est-ce que le représentant de RFF pourrait dire un mot de la Tangentielle Nord ? Merci de lui donner le micro.

Stéphane MENARD, RFF, directeur du projet Tangentielle Nord : Bonjour. Je vais vous donner quelques éléments factuels, sachant que le débat ne porte pas sur la Tangentielle Nord, mais sur le Grand Paris. La Tangentielle Nord est un projet en deux phases. Le premier tronçon Épinay – le Bourget est en cours de travaux, avec une mise en service prévue fin 2014. La deuxième phase qui concerne le prolongement à Sartrouville et à Noisy-le-Sec est en étude d'avant-projet. Usuellement, il faut comprendre qu'en Île-de-France les études d'avant-projet sont financées par l'État et la région. C'est à l'issue de ces études d'avant-projet que se bâtit la convention de financement pour la réalisation des travaux. Aujourd'hui, nous finalisons ces études. Elles sont prévues d'être instruites par RFF à l'été et présentées au STIF ainsi qu'à l'ensemble des financeurs à la fin de l'année. C'est vraiment à la fin de l'année que se négocie avec les financeurs que sont l'État, la région, le département du Val-d'Oise, le département des Yvelines, Réseau Ferré de France, la convention de financement qui permettra donc de financer ces travaux.

Le problème du financement est un faux problème. Aujourd'hui, nous sommes en étude. Et comme pour tous les projets d'Île-de-France, c'est à l'issue de ces études que s'établit cette convention de financement. Voilà où nous en sommes.

Je peux ajouter qu'il n'y a pas d'opposition marquée sur ce projet. Il y a bien une volonté de l'ensemble des partenaires de voir aboutir ce projet. Nous, côté RFF, nous sommes assez

confiants pour que, comme l'a dit la Société du Grand Paris et nous confirmons, fin 2017, début 2018, la Tangentielle arrive dans la commune d'Argenteuil et de Sartrouville.

Joëlle FODOR ESKENAZI : Il y avait quelqu'un au fond de la salle.

Abdelkader SLIFI, Vice-président de l'agglomération d'Argenteuil – Bezons, adjoint au Maire d'Argenteuil, en charge de l'emploi : Bonsoir à tous. Évidemment, je parlerai des 40 000 emplois du bassin d'Argenteuil. Ces emplois, pour la moitié, sont considérés comme n'étant pas desservis par des transports en commun. Évidemment, les actifs qui viennent pour une grande majorité de l'extérieur du territoire d'Argenteuil viennent souvent en voiture et non pas en transport en commun. Dans l'optique de réduire la place de la voiture dans les déplacements, il faut faciliter l'accès au bassin d'Argenteuil pour les actifs extérieurs au territoire.

Inversement, les Argenteuillais travaillent, pour une majorité, à l'extérieur du territoire. Vous savez que les problèmes de mobilité sont l'un des principaux freins à l'emploi. Nous travaillons avec la mission locale, en lien avec le GIP Emploi de Roissy, par exemple, entre autres. Lorsque des emplois nous sont proposés à Roissy, nous proposons aux jeunes de les aider à passer le permis de conduire. Il me semble que c'est une éducation qui n'est pas trop bonne pour des nouveaux actifs. Si nous avons la possibilité de leur dire de prendre des transports en commun, nous le ferions. Malheureusement, souvent ils embauchent très tôt, à 5 heures du matin. Et évidemment, la seule solution est d'avoir une voiture. Ceux qui ont une voiture et le permis de conduire, c'est très bien. Que faisons-nous lorsque nous avons des emplois à Roissy ? Nous les aidons à passer le permis de conduire quand nous pouvons.

Voilà donc l'importance de la Tangentielle Nord qui permettra le lien avec Roissy entre autres et d'autres bassins d'emploi. Et l'importance également – je rejoins évidemment le Maire, Philippe DOUCET – de cette gare à Bois-Colombes.

Bernard CHARPENTIER, mérite national pour la politique de la ville : Bonsoir. Bernard CHARPENTIER, ex-responsable d'un quartier d'Argenteuil, ayant participé à la vie du quartier pendant une vingtaine d'années. Je me réfère à Monsieur OUVRARD, puisqu'il parle un peu de la même époque, suivi de Monsieur MOTHRON. J'ai même écrit un article lorsque nous faisons un journal sur le quartier : cette Tangentielle nous était promise. Elle nous était donnée. Maintenant, j'apprends que ce n'est même pas financé. Mais de qui se moque-t-on ? Depuis 2010, je travaille là-dessus et sur la gare du Val. Là, je dirai quelques mots au niveau des responsables de la SNCF et de RFF. Parce que la gare du Val, on s'en est fichu pendant X années ! Il y avait même les habitants du Val Sud, les handicapés du Val Sud qui ne pouvaient même pas rejoindre éventuellement leur domicile. Ils étaient obligés de s'arrêter à la gare centrale et de prendre un bus. Ils ne pouvaient pas continuer jusqu'au Val d'Argent parce que l'escalator ne fonctionnait pas, etc.

Par contre, ce qui est en plus oublié, il me semble – Monsieur OUVRARD faisait référence à ses cheveux blancs, je dois dire que, moi aussi, j'en ai – quand j'ai commencé à travailler sur la Tangentielle, j'avais des cheveux blonds. Et bien, ils blanchissent sous le harnais, et ils se

perdent ! Alors, nous aimerions aussi tous les deux, éventuellement, que nous puissions la voir, parce que c'est un peu l'arlésienne. Cela me fait penser à la pente quand on monte, quand on va en promenade et qu'on n'est jamais au bout. « Ah, on n'est pas encore au bout ! Ah, on n'est pas encore au bout ! Ah, on n'est pas encore au bout ! »

Autre point qu'il faudrait rajouter, c'est un projet qui, à la limite, ne m'intéresse pas vu mes cheveux. Mais pensez que quand ces choses-là vont se réaliser, tout sera dépassé. Tout sera dépassé. Cormeilles se développe à une vitesse grand V. Et Dieu sait que les Argenteuillais, au niveau de certaines voies routières, le savent très bien. Avec les deux ponts qui permettent de rentrer sur la petite couronne, c'est un peu léger. Alors quand Argenteuil et Cergy pratiquement se rejoindront au niveau urbanistique, parce que c'est ce qu'il se passera en fonction des développements, où sont les moyens comme disait aussi un autre ex-élu, au niveau du métropolitain dans la région d'Argenteuil ou tout du moins vers Cergy ? Il n'y a pas de moyens de communication. Alors évidemment, cela s'engouffre, et nous avons les voitures. Combien de temps faut-il pour traverser le pont d'Argenteuil, à partir du moment où les transports en commun sont insuffisants ? Pensez aussi que ce dont vous parlez là ne sera réalisé qu'au bout d'un certain temps.

Renée KARCHER, Maire adjointe à Argenteuil : Bonsoir à tous. Je suis Renée KARCHER, maire adjointe à Argenteuil. Le Val-d'Oise est un territoire très mal desservi par les transports en commun. Comment imaginer que la première ville du Val-d'Oise, avec plus de 104 000 habitants, ne bénéficie pas de connexion directe de banlieue à banlieue. À titre personnel, pour vous donner un exemple, je travaille depuis plus de dix ans à Épinay-sur-Seine. Le trajet en transport en commun me demande 1 heure 15, alors qu'en voiture il me faut 20 minutes. Si nous faisons les comptes aller-retour : 40 minutes en voiture, 2 heures 30 en transport en commun. Je vous laisse juge.

À titre d'élu, très concernée par ma ville et mon département, je constate que bon nombre de Val-d'Oisiens subissent les transports en commun plutôt qu'ils ne les vivent par manque de moyens. Il est grand temps de changer cette situation. Aussi, à l'occasion de ce projet porté par la Société du Grand Paris, il est essentiel que nous prenions enfin en compte la situation de la première ville du Val-d'Oise. Je pense notamment à la nécessité d'une connexion directe au futur réseau de transport en commun, dont il est question ce soir.

Je finirai mon propos en parlant de la Tangentielle Nord. Bien que le monsieur qui en est responsable nous a dit tout à l'heure qu'effectivement cela se fera, pour les habitants ici, cette Tangentielle est une nécessité. Nous l'entendons depuis tellement longtemps, cela devient une urgence. Il faut penser aux financements et vraiment les prévoir pour que, réellement, elle se fasse, et pas comme dit Monsieur OUVRARD que nous l'attendions et ne la voyions jamais arriver. Nous allons finir par l'appeler l'Arlésienne Nord.

Je finirai mon propos en parlant de la Tangentielle Nord qui est un dossier ambitieux et qui répond bien au projet de développement de l'agglomération Argenteuil Bezons. Bon nombre de Val-d'Oisiens vont pouvoir enfin faire le vrai choix de leur mode de transport, si nous leur

offrons un réseau de qualité. Si nous arrivons à mener les deux projets de front, le territoire bénéficiera enfin du maillage de transport en commun dont il a besoin et qu'il mérite. Merci.

Didier ARNAL, Président du Conseil général : Monsieur le Maire, monsieur le Président, ce soir je ne suis pas là pour venir poser une question puisque nous en avons déjà posées. Je suis là d'abord pour vous remercier d'avoir – comme l'a souligné tout à l'heure Philippe DOUCET – accepté de rallonger à votre longue liste de réunions publiques celle d'Argenteuil, qui montre ce soir par la participation l'intérêt d'avoir ce débat ici. Merci donc de cette dernière réunion dans le Val-d'Oise. C'est vrai que le département du Val-d'Oise, et le film tout à l'heure l'évoquait encore trop, parce que la réalité sera peut-être différente dans quelque temps, mais le Val-d'Oise dans ce débat avait, dans un premier temps, été fortement non pas oublié, mais en tout cas pas traité comme il se devait. Je crois qu'à travers cette mobilisation très forte du département, à travers quatre cahiers d'acteurs, nous n'avons plus besoin de poser de questions. Nous avons maintenant passé cette étape – là pour avoir des demandes et des exigences très fortes. À travers quatre cahiers d'acteurs, nous avons même proposé de créer une forêt dans le Val-d'Oise. Vous voyez que nous sommes non seulement au goût du jour, de l'intérêt du jour, mais en plus nous avons de beaux projets dans ce département. Effectivement, ici sur ce secteur, je ne reviens pas sur ce qui a été dit, sur les chiffres qui ont été annoncés. Sur cette porte du département et du Val-d'Oise, avec les Hauts-de-Seine, mais aussi avec Paris, il y a quelques demandes bien précises.

Sur la Tangentielle Nord, c'est vrai que c'est un long débat. J'écoutais ce que disait Monsieur OUVRARD, le maire honoraire, c'est un long débat. Quelques craintes ont effectivement existé à un moment. Il n'y a pas si longtemps. Je crois qu'aujourd'hui elles ne sont pas complètement levées, mais ce dossier est clairement et fortement réinscrit. Il restera la deuxième phase. Dans les semaines et dans les mois qui viennent, où il va y avoir quelques décisions, quelques arbitrages, je crois qu'il faut que les uns et les autres, élus, ici sur le territoire, sur le département et au-delà, soyons très vigilants et que nous surveillions de très près cette négociation. La Tangentielle Nord est vitale pour le secteur d'Argenteuil – Bezons, mais pour l'ensemble du sud du département.

C'est vrai également sur ce qui était évoqué tout à l'heure, ce périmètre stratégique y compris pour le département, actuellement, mais à venir derrière. C'était évoqué sur Cormeilles et tout ce bassin où nous voyons bien le développement à venir. Je crois que, à la fois les liaisons avec Roissy sont indispensables au sein du département, mais aussi avec la connexion qui était évoquée et notamment ce projet de gare. Là aussi, vous l'avez rappelé tout à l'heure Monsieur BENSE, c'est un sujet qui est revenu régulièrement. Cette gare à Bois-Colombes est indispensable. Aujourd'hui, nous ne comprendrions pas, si ce n'est des choix qui ne répondent pas aux soucis qui sont exprimés depuis le début de ce débat et depuis ces projets, c'est-à-dire le souci de répondre à des besoins vitaux, à des besoins de la population et améliorer très fortement ce réseau et la densité de ce réseau sur ce secteur. Si cette gare était éventuellement écartée ou n'était pas réintroduite dans les projets,

notamment les décisions finales, je pense qu'il serait fortement dommageable à la fois pour le secteur d'Argenteuil – Bezons, mais aussi pour cette ouverture sur le Val-d'Oise.

Nous sommes encore dans une période de vœux. Finalement, cette réunion tombe bien, au mois de janvier. Moi, je formule, au-delà de ces demandes et de ces exigences, que réellement cette réunion serve à quelque chose et que si nous en retenons une chose, c'est certes la Tangentielle, mais c'est un débat qui dépasse le secteur, mais en tout cas la gare de Bois-Colombes doit sérieusement être regardée de nouveau dans ces projets.

Merci encore et merci d'avoir accepté de faire cette réunion supplémentaire ici.

Didier BENSE : Comme il y a eu beaucoup d'interventions, quelques éléments de clarification. Tout d'abord, pour rappeler que la Société du Grand Paris est responsable pour le réseau de métro automatique en couronne qu'elle propose, et effectivement pas pour les projets dont nous débattons depuis le début de cette réunion, que sont la Tangentielle Nord. Néanmoins, cela fait bien partie de nos préoccupations, puisque nous sommes tout de même dans une logique d'agir pour un fonctionnement le plus efficace possible de tous ces systèmes. Nous n'imaginons pas que nos boucles, que le métro Grand Paris fonctionne bien, si tout ce qui permet d'amener les voyageurs, tout ce qui permet de faire fonctionner les interconnexions, de son côté, ne fonctionne pas. Donc, il faut effectivement que nous ayons des RER, des tangentielles, des tramways qui proposent aux citoyens, aux Franciliens, un maillage du territoire pour atteindre les 2 millions de voyageurs que nous évoquons. 2 millions de voyageurs, au passage, c'est quelque chose d'extrêmement substantiel. C'est la totalité des voyageurs que nous avons sur les lignes B, C, D et E, quasiment. C'est quand même un service extrêmement important.

Deuxième élément. Je comprends à la fois les inquiétudes qui sont les vôtres concernant la Tangentielle. Quand on attend depuis 1988, on veut le toucher et on ne croit que ce qu'on voit. Néanmoins, aujourd'hui, une phase 1 est financée. J'ai sous les yeux le courrier que Monsieur HUCHON a adressé mi-novembre au premier ministre François FILLON pour justement dire qu'il était prêt à envisager un scénario de convergence sur les différents projets, si nous lui garantissons qu'un certain nombre de projets seront financés. Dans ces projets, il cite effectivement très clairement la Tangentielle phase 2. Elle n'est donc pas plus oubliée que d'autres projets qui sont dans cette liste-là. Liste qui, encore une fois, me semble au jour d'aujourd'hui, dans l'état actuel des discussions, si elles aboutissent, à peu près couverte par les engagements que les uns et les autres sont prêts à prendre. Après, il y a de la mise en œuvre. Si nous rentrons un peu dans la cuisine, il y a des contrats entre la région et l'État, ce que nous appelons des contrats de plan État région, qui sont d'une durée de six ans. Nous sommes aujourd'hui dans un contrat de plan qui a démarré en 2007 et qui se finira en 2013. L'essentiel du financement de la première phase de la Tangentielle Nord est en fait dans ce contrat de plan 2007-2013. Derrière cela, il y aura un contrat de plan 2014-2020. Et la suite du financement viendra là. Évidemment, aujourd'hui, ce contrat de plan n'est pas signé, mais il existera. Et les engagements que les uns et les autres ont pris pour

alimenter ce contrat de plan font que nous pouvons avoir une certaine confiance sur la réalisation de toute la liste d'opérations qui est là-dedans.

En ce qui concerne Bois-Colombes, nous sommes là pour effectivement écouter tous les arguments qui sont apportés et qui sont évidemment de bons arguments. Simplement, pour peut-être évoquer derrière cela, le processus qui suivra. Nous avons présenté en introduction le fait qu'une synthèse de la CPDP sera publiée puis transmise au maître d'ouvrage, qui devra répondre à tout ce qui aura été relevé et qui répondra en particulier à un certain nombre de gares complémentaires, dont Bois-Colombes. Évidemment, nous avons dans notre dossier trois gares optionnelles, dont la gare de Gonesse qui concerne aussi le Val-d'Oise, dont on nous demande généralement de considérer qu'elles ne sont plus optionnelles, mais affermies. Et nous avons une quinzaine d'autres gares dont on nous demande d'examiner la faisabilité. Donc, nous ferons cela très sérieusement puisque la Société du Grand Paris, pour proposer en définitive le schéma d'ensemble, devra argumenter ses choix par rapport à ce qui aura été relevé par la commission du débat public. Rappelons tout de même que nous sommes dans une enveloppe financière qui n'est pas extensible à l'infini. Une gare, ordre de grandeur sur le Grand Paris, varie entre 60 quand c'est très simple et 90 millions d'euros. Ce ne sont pas de maisons de poupée, il y a un vrai investissement. Ceci est la partie coût. En face de cela, il faudra évaluer chaque gare en matière de desserte, c'est-à-dire là où nous la mettons – prenons Bois-Colombes – combien d'emplois ? Combien de logements à proximité de cette gare directement concernés ? L'apport que cette gare a en matière d'accessibilité, de la connexion des réseaux entre eux et finalement quel est le gain de temps pour l'ensemble des usagers non plus de la ligne verte ou de la ligne J, mais à l'échelle régionale ? Et est-ce que cette gare peut avoir un intérêt en matière de développement territorial ? Puisque dans le Grand Paris, il y a tout de même l'idée d'agir sur la ville. Ce n'est pas uniquement un projet de transport en commun. Il y a aussi une idée d'agir sur la ville pour deux effets rapides : densifier un peu autour des gares parce que c'est comme cela que nous gagnerons des parts modales, c'est-à-dire que nous encouragerons les personnes à passer de la voiture au transport en commun. C'est plus facile quand nous habitons à proximité d'une gare et c'est plus facile quand les entreprises elles-mêmes sont à proximité des gares. Et l'idée également de préserver des interstices, des espaces verts, un peu de qualité de vie. C'est le projet qui est porté par les urbanistes. Il y a dans la loi du Grand Paris des protections spéciales sur certaines zones agricoles, mais ce n'est pas trop le sujet. Il y a effectivement l'idée de planter plusieurs centaines de milliers d'arbres dans le Val-d'Oise. Tout cela doit former un tout cohérent pour avoir une ville qui ne soit pas tout à fait un monstre comme Monsieur commençait à le décrire, en disant qu'elle ira de Cergy à Argenteuil dans un continuum horrible. Il faut organiser ces villes, il faut faire des grappes où il est agréable de vivre parce que l'on trouve tout et des espaces et des interstices où l'on peut aller un peu se promener et prendre l'air dans nos régions.

Voilà comment nous procéderons. Nous ferons cette analyse. Ensuite, c'est le conseil de surveillance de la Société du Grand Paris qui aura à statuer sur la proposition. Dans ce conseil de surveillance, il y a des représentants du gouvernement et il y a surtout un certain nombre de grands élus, dont Monsieur ARNAL, es qualité en tant que Président du Conseil

général du Val-d'Oise, puisqu'il y a tous les présidents de Conseils Généraux dans ce conseil de surveillance. Nous pouvons compter sur eux pour défendre les intérêts généraux et les intérêts de chaque territoire. Voilà comment les choses se passeront.

Dernier élément, puisque nous avons parlé en introduction de discussions entre l'État et la région. Des cartes sont parues dans la presse. Nous avons vu que sur ces cartes, certaines gares avaient été rajoutées. Nous pouvons y voir là, effectivement, les premiers effets de ces grands débats publics. Le premier effet est que les personnes qui disaient au début : « Nous sommes légitimes », l'un ayant la loi, l'autre sortant d'élection régionale, disant : « C'est moi qui suis légitime. » Finalement, je crois qu'ils ont entendu tout ce qui se dit. Ils ont entendu le fait que tout le monde appelle à une convergence, à une pensée restituée d'une synthèse qui fasse fonctionner tout cela. Les premiers effets du débat sont là : cela discute. Les projets s'amendent et nous verrons ce qu'il en sort.

Vincent VIER, Argenteuillais : Au-delà du fait que j'habite à Argenteuil, j'avais tout de même une interrogation sur la cohérence du projet qui nous est proposé, sachant que j'ai vraiment du mal à comprendre en termes d'inter-connectivité l'intérêt d'une gare qui est placée à Bécon-les-Bruyères, en termes de flux de voyageurs, en termes de potentiel de développement, par rapport à une ligne J qui relie Argenteuil et bien d'autres villes, qui draine des centaines de milliers de voyageurs et constitue incontestablement un potentiel bien supérieur. Nous avons du mal à comprendre la cohérence du projet qui nous est proposé, au-delà même des intérêts particuliers d'Argenteuil.

Deuxième chose, j'aimerais qu'on nous prouve la sanctuarisation évoquée tout à l'heure de la fameuse Tangentielle Nord, qui est effectivement vitale pour cette ville et pour tout le Val-d'Oise. Merci.

Didier BENSE : D'abord, ce n'est pas mon rôle d'apporter des preuves. J'apporte des arguments, des éléments de ce que je vois et ce que je sais dans le paysage. Le courrier est factuel. La réponse que le ministre a faite à Monsieur HUCHON récemment est tout aussi factuelle. Elle a été rendue un peu moins publique, mais enfin grosso modo tout le monde en connaît les termes, y compris sur le sujet de garanties apportées à ce stade en matière de cofinancement de l'État sur l'ensemble de ces projets, avec cet effort supplémentaire à hauteur de 1,084 milliard exactement, sur les trois prochaines années. Il y a quand même du concret dans tout cela.

Sur Bécon-les-Bruyères, c'est une interconnexion qui est tout aussi présentable que celle de Bois-Colombes, simplement pas sur la ligne J, mais sur les deux branches c'est un point de convergence de la ligne L, me semble-t-il, avec un transfert d'une ligne à l'autre qui fonctionne assez bien. Après, c'est en fonction des critères que j'ai cités tout à l'heure, la desserte, l'interconnexion et le développement territorial local, que nous avons retenu cette gare. Là, pour le coup, autour de la gare de Bécon-les-Bruyères, il y a un impact en matière de développement territorial. Il y a plusieurs ZAC autour de cela. Cela bénéficiera énormément au territoire environnant en matière de développement, d'activité économique et de logement. Voilà un peu les critères qui ont été les nôtres. Encore une fois,

cela ne s'est pas fait tout seul. Cela s'est fait en l'occurrence avec les trois communes concernées, puisque vous savez que Bécon n'est pas une ville, mais un quartier de trois villes en fait, que sont Courbevoie, Asnières et Bois-Colombes. Des discussions ont eu lieu et ont convergé sur un choix de ce genre.

François LEBLOND : Je voudrais ajouter quelque chose à propos de la convergence. Il faut que nous soyons bien précis sur ce sujet qui a des aspects juridiques très précis. La loi a prévu un débat qui dure quatre mois. Ensuite, deux mois pour conclure sur ce débat. Et ensuite, deux mois pour la Société du Grand Paris pour dire ce qu'elle a retenu de ce débat. À la commission, nous nous félicitons, puisque nous avons entendu parler de convergence depuis le début de ces débats, de tout le dialogue qui a pu se développer. Et nous pensons que nous y sommes un peu pour quelque chose. Naturellement, ce sera très important de pouvoir donner publiquement compte-rendu du résultat de ce dialogue. Mais juridiquement, les choses ne se passeront qu'au-delà de ce qu'a prévu le législateur. Je dis cela parce que ce sujet est très important. Vous savez que quand il y a un grand équipement, il y a naturellement toujours la possibilité de contentieux à propos d'un grand équipement, et donc il faut respecter à la lettre la loi en cette matière. C'est le gage de ne pas avoir de contentieux. Nous nous félicitons de ce qui est dialogue, mais il faut toujours bien préciser que la loi dit cela.

Nous continuons.

Christian OURMIERES, conseiller municipale de Bezons : Christian OURMIERES, premier adjoint au maire à Bezons et vice-président de la communauté d'agglomérations. Je voudrais ici donner un peu l'avis aussi de Bezons sur cette question. La première, sur le plan général, c'est donner un avis positif sur la nécessité qu'il y a de rapprocher la proposition double boucle et le projet Arc Express porté par le STIF. Si l'un permet effectivement de relier rapidement les principaux centres économiques de l'emploi, pôles universitaires et villes mal desservies, d'être désenclavés, le projet Arc Express permet quant à lui une desserte plus fine en rocade. C'est vers la convergence des deux principes, nous semble-t-il, qu'il faut aller.

Mais si ces projets à l'étude définissent les projets de demain, je crois qu'il ne faut pas les opposer à l'urgence. Il ne faut pas opposer urgence et avenir. Ainsi, pour la ville que je représente ici ce soir, Bezons, nous en avons longuement parlé. L'urgence est l'achèvement des travaux du T2 d'abord. Et dans un avenir proche et au-delà, c'est également la prolongation du T2 vers Cormeilles avec son interconnexion avec la Tangentielle Nord. Quand nous montrions le plan tout à l'heure, il manque manifestement dans les plans présentés la prolongation du T2 qui rejoindrait à hauteur du garage Toyota, pour ceux qui connaissent le secteur, la Tangentielle Nord. C'est aussi d'aller rapidement sur la réalisation de la Tangentielle. C'est une sorte de discours récurrent, mais il faut bien le faire. Beaucoup l'ont évoqué. Roger OUVRARD l'a évoqué. Moi-même, vice-président aux transports pendant une période à la communauté d'agglomérations, j'ai eu l'occasion, dans le cadre du STIF, de travailler aussi sur cette question-là. Le problème est qu'elle prend – monsieur le Président DOUCET l'évoquait tout à l'heure – d'année en année du retard.

Nécessité aussi d'un maillage fort à partir des gares SNCF en direction du tramway. C'est un projeté. Les deux gares d'Argenteuil, les gares de Cormeilles, la gare de Houilles et la gare de Sartrouville. J'en terminerai aussi – et vous l'avez évoqué – par la réalisation de sites propres pour la circulation de bus, ce qui me semble aussi extrêmement important, pour rabattre évidemment les passagers sur la RD 392 en direction du pont de Bezons. Mais aussi pour inclure dans le projet d'aménagement des bords de Seine dans toute sa dimension environnementale et plus particulièrement en matière de transport, la requalification de cette voie en boulevard urbain, afin de réaliser l'intégration d'un transport en commun en site propre, qui est clairement défini et assurant par l'enfouissement et le recouvrement partiel de la RD au niveau de la tête de pont d'Argenteuil et de Bezons un traitement paysager des berges. J'insiste beaucoup sur la nécessité, effectivement, que s'inscrive dans la notion de développement durable et de traitement paysager l'ensemble des travaux qui pourront être faits pour améliorer la situation des transports dans notre région.

Anne GELÉ, adjointe au Maire, chargée de l'environnement, du développement durable et des transports, conseillère communautaire : Beaucoup de choses ont été dites concernant le problème des déplacements en Île-de-France, mais réellement cette question implique un sursaut de la part de nos décideurs. Sursaut en matière de fonctionnement des transports en commun, parce que nous avons montré que les projets du transport du Grand Paris peuvent contribuer à l'élever, mais notre collectivité s'est fortement mobilisée à la fois pour faire un cahier d'acteurs en termes de collectivité, mais aussi l'association des usagers des transports d'Argenteuil. Et je recommande à toutes les personnes ici présentes de regarder cette contribution. Deuxième sursaut indispensable, c'est sur la question des problèmes de cadres de vie et de protection de l'environnement.

Le sursaut en matière de fonctionnement et d'infrastructures, il est certain que le service des transports en commun n'est pas à la hauteur des attentes d'une grande ville comme la nôtre. Aucun projet d'infrastructure lourde n'a été prévu depuis bien des années. Si je souhaite revenir un instant, c'est que la question de la Tangentielle en rappelant quand même que bien des enquêtes publiques ont déjà été faites, bien des débats et des expositions ont été organisés pour montrer la nécessité de cette liaison qui, non seulement permet de desservir des villes entre elles, mais surtout de permettre, en ce qui concerne le trajet qui nous intéresse, 9 interconnexions avec des transports en commun déjà existants. D'où la nécessité réelle de mettre ce projet en exergue et de lui assurer un financement.

Monsieur BENSE, vous évoquiez tout à l'heure la question des financements quasiment fléchés, mais qui ne le sont pas. Je rappelle tout de même de manière forte que sur le projet de doublement du pont d'Argenteuil, qui a permis d'arriver à une desserte correcte, a été lui aussi déjà bien reporté. Il s'est fait beaucoup plus tard que ce qui était prévu, d'où l'intérêt de réellement, dans ce débat, rappeler la nécessité de cette liaison Tangentielle.

Autre petite plaisanterie aussi qui a été rappelée par l'association des usagers des transports, en 1904, la liaison Tangentielle existait. Et à ce moment-là, nous mettions 14 minutes pour faire Argenteuil – Sartrouville. En 1904, alors que le métro a été construit

en 1900. Puisque l'infrastructure est existante, c'est un projet qui devrait se réaliser beaucoup plus vite.

Le deuxième sursaut est donc en matière d'environnement, car les transports collectifs n'ont pas à être traités uniquement sur la question des travaux d'environnement, mais aussi sur le fait qu'ils sont reconnus comme les meilleurs outils pour réduire la pollution de l'air dans nos régions. Malheureusement, le point de vue des automobilistes est encore plus entendu que celui des habitants qui subissent un trafic important, un trafic de camions, de véhicules divers à toute heure. Beaucoup d'Argenteuillais et de Bezonnais souffrent d'une circulation de transit importante sur la D 192, la D 122, la rue de l'Anonnaise, l'avenue Clémenceau, etc. Donc, le bruit, l'insécurité routière, le gaspillage d'espace public, la pollution de l'air sont des nuisances certaines. Il est donc souhaitable d'opter très fortement en faveur des transports publics lourds, de leur donner la place qu'ils méritent avec une priorité sur le trafic routier et d'éviter ainsi tout risque d'attirer un trafic de transit supplémentaire et d'assumer et d'affirmer clairement ces choix.

L'arrivée du tramway et la Tangentielle donnent à la gare d'Argenteuil un vrai statut de pôle d'échange, tel qu'il est décrit dans le PDU régional des années 2000. Tout cela date déjà un peu. Mais c'est vrai que l'option transports collectifs lourds complétée par des bus de proximité, dont plusieurs d'entre vous ont évoqué les difficultés, que ces transports en commun de proximité deviennent ponctuels, qu'ils soient complétés par des parcours cyclables et piétons vraiment de bonne qualité, c'est peut-être une priorité pour une agglomération comme la nôtre, qui est densément peuplée et en mutation, puisqu'en lisière de l'agglomération dense – plusieurs ont fait aussi remarquer cela. C'est tout de même très important, notamment quand nous parlons de la gare de Bois-Colombes. Elle n'aura pas à prouver qu'elle doit encore se densifier, dans la région de Bois-Colombes c'est déjà en zone très dense. C'est donc vraiment un attrait. Cette gare est nécessaire pour pouvoir permettre des interconnexions. Elle n'a pas à faire la preuve de sa densification.

Enfin, pour que notre agglomération retrouve un urbanisme respectueux de la santé et de la qualité de vie, c'est à ce prix qu'elle deviendra plus attractive pour les entreprises et les habitants de demain, et aussi mise en valeur par les habitants qui habitent la collectivité actuellement. Je vous remercie.

Didier BENSE : Juste en réaction, pour dire que nous partageons effectivement un certain nombre de convictions que vous avez développées sur l'importance des transports structurants au profit de la qualité de vie et de la qualité environnementale bien entendu. L'engagement que nous avons pris est passé un peu rapidement lors de notre présentation, mais il s'agit de poursuivre dans ce qu'a déjà produit l'étude stratégique environnementale avec la mise en œuvre d'un certain nombre d'indicateurs, dont l'évolution sera suivie tout au long de la phase chantier, et après la mise en service, indicateurs qui ont pour but de mesurer l'impact de tout cela sur un certain nombre de grandes données qui essaient de transcrire en chiffre la qualité de vie.

Il y a eu aussi quelques commentaires pour appeler à rapprocher les projets Arc Express et Grand Paris, et s'il le fallait, rajouter un certain nombre de gares. Simplement, bien sûr cette discussion doit avoir lieu. Dans les grands critères de notre réseau, nous sommes vraiment convaincus que la question de la vitesse de déplacement est quelque chose qu'il faut préserver. Cela ne se joue pas à une ou deux gares près. Mais globalement, nous ne sommes pas prêts à envisager une réduction de la vitesse commerciale du réseau Grand Paris d'un facteur qui serait de 20 ou 30 %. Je crois que nous perdriions totalement le sens et les études que nous avons faites d'ailleurs démontrent que, dans ce cas-là, l'attractivité, l'effet de dé saturation de la zone centrale joue beaucoup moins. Si le temps de parcours en rocade est celui d'un métro avec une station tous les kilomètres, vous continuerez à prendre le RER, à passer par Châtelet, par Saint-Lazare, pour aller vite de banlieue à banlieue. Comme nous voulons dé saturer cette zone centrale et les grandes gares centrales, il faut que nous préservions une caractéristique de vitesse commerciale.

D'un autre côté, nous ne sommes pas complètement convaincus que la réponse soit de poser une gare tous les kilomètres ou tous les 1 200 mètres. Quelque part, nous sommes un peu gâtés quand nous habitons Paris intra-muros ou quand nous sommes usagers du métropolitain, avec ce réseau magnifique, qui a été conçu avec l'idée que chaque habitant de Paris devait avoir une station de métro à moins de 500 mètres. Aujourd'hui, nous avons le réseau de métro, j'ai envie de dire, le plus dense du monde, mais je crois que c'est vrai. Nous avons 300 stations de métro – et je ne parle pas des gares SNCF – sur 100 km². Rapportez cela à votre territoire. Je crois qu'Argenteuil – Bezons, c'est de l'ordre de 20 km². Cela veut dire que si nous faisons un maillage du même ordre, vous auriez des dizaines de stations sur votre territoire. Je crois que c'est aujourd'hui un leurre. Ce n'est pas à portée. Nous avons su faire cela à la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e siècle. Nous avons un tracé. Nous ajouterons des gares sur ce tracé, cela améliorera forcément les personnes qui sont dans l'environnement immédiat de la gare, mais le vrai sujet, c'est la complémentarité des modes, c'est la desserte fine des territoires, c'est la complémentarité entre un réseau suffisamment rapide – nous pouvons discuter pour savoir si c'est 55 km/h, 60 ou 52 – avec des bus, avec des vélos que nous oublions trop souvent. Il y a parfois des géographies un peu difficiles, mais globalement il y a des pays qui ont des géographies aussi difficiles que nous et la question du dernier kilomètre ou des deux derniers kilomètres est tout à fait accessible avec la question des vélos. C'est la question des sites propres complémentaires. Tout cela, de notre point de vue, doit plutôt se travailler dans cet esprit là, qu'en multipliant les gares. Multiplier les gares, c'est de toute façon aller vers des efforts financiers beaucoup plus importants. C'est aller vers des délais de mise en œuvre qui ne sont plus du tout ceux que nous vous avons annoncés. Nous sommes là tout de même dans un compromis un peu difficile à trouver. Encore une fois, cela ne se joue pas à deux ou trois gares. C'est si nous changions totalement l'idée et les caractéristiques de vitesse de ce réseau.

Joëlle FODOR ESKENAZI : Il y a encore beaucoup de mains qui se lèvent.

Jacques CAPET, association Naturellement Nanterre, Environnement 92, Île-de-France environnement : Bonsoir. Jacques CAPET. J'ai franchi la Seine pour venir vous voir, parce que

je suis de Nanterre. Je suis à l'association Naturellement Nanterre ainsi qu'à Environnement 92 et Île-de-France environnement. Je me permets d'intervenir pour apporter deux précisions par rapport au débat principal, c'est-à-dire celui de l'opportunité d'une gare à Bois-Colombes. Le premier élément est une information. J'étais hier soir au débat qui a eu lieu à Bécon-les-Bruyères dont il a été question dans la présentation. Contrairement à ce qui a été dit, il n'y avait pas un enthousiasme général pour l'absence de gare à Bois-Colombes. Il n'y a pas que les personnes d'Argenteuil et du Val-d'Oise qui souhaiteraient avoir la correspondance à Bois-Colombes. Il y a aussi les personnes de Colombes, qui est tout de même une ville d'à peu près 80 000 habitants. Et des personnes de Bois-Colombes même à qui cela simplifierait la vie. Mais cela me semble marginal. Mais la correspondance pour les personnes qui sont sur la ligne, qui donc dessert Argenteuil, mais aussi la gare du stade et la gare de Colombes centre, c'est important. Il y en avait hier dans la salle pour regretter que le maillage ne soit pas effectué. À la différence du principe du réseau d'Arc Express qui, lui, systématiquement organise des correspondances chaque fois que leur ligne croise une ligne existante, que ce soit du métro, de la SNCF ou du RER.

Le deuxième élément que je voudrais apporter au débat, c'est la disparité qu'il y a dans votre projet entre ce qui se passe dans ce secteur Nord-Ouest de Paris et ce qui se passe dans le Sud. Ceux qui ont pris la carte à l'entrée du réseau peuvent vérifier que sur la ligne rouge, dans le Sud de Paris, et notamment dans le Sud-Est, la question de vitesse (65 km/h) n'est plus la priorité. Vous ne roulez pas à 65 km/h dans le Sud de Paris, parce que les gares sont à 1 kilomètre, 1,5 ou 2 kilomètres au maximum. Alors que dans le secteur plus au Nord, plus près d'ici, ce sont des intervalles beaucoup plus grands. Il y a même des endroits où il y a dix kilomètres, sur la ligne verte, entre la Défense et le plateau de Saclay. Là, nous ne sommes plus du tout à 2,5, 3 ou 4 kilomètres. C'est 10 kilomètres sans arrêt. Pourquoi ? Ce n'est pas partout des raisons techniques. Il y a parfois des raisons techniques. Ce que je viens d'évoquer à l'instant est une raison technique. Il est évident que dans le secteur entre Rueil et Saclay, ce serait absurde de s'arrêter deux ou trois fois. Mais pourquoi y a-t-il une différence entre le Sud de Paris et le Nord ? C'est une raison non pas technique, mais politique. Il faut savoir que, depuis des années, une mobilisation très forte s'est faite notamment dans le Val-de-Marne, mais un peu plus largement que le Val-de-Marne pour qu'il y ait un métro de périphérie et une rocade, ce qu'ils ont appelé Orbival, qui dessert finement ce secteur. Et cette mobilisation associe aussi bien la population, les associations et les élus, qu'ils soient de droite ou de gauche. Il était évident que lorsque la Société du Grand Paris a examiné ce qu'elle pouvait faire dans ce secteur-là, il était hors de question pour elle de passer par-dessus la volonté des élus de ce secteur parce qu'il y aurait eu une levée de boucliers unanime contre un projet qui aurait sauté des correspondances, qui aurait établi des intervalles trop éloignés entre les stations. Alors que dans le secteur des Hauts-de-Seine par exemple, voisin d'ici et qui concerne Argenteuil, il n'y a pas eu la même chose, ni à droite ni à gauche. Voilà pour quelle raison la Société du Grand Paris a jugé opportun de zapper la gare de Bois-Colombes, en tout cas la correspondance avec la ligne qui vous dessert ici à Argenteuil, qui dessert aussi Colombes.

Marie-Laure JOUSSET : Si vous voulez bien, Monsieur, la Société du Grand Paris va répondre.

Didier BENSE : D'abord, pour rectifier peut-être un certain nombre de contrevérités ou d'inexactitudes, vous avez des distances entre stations qui sont tout à fait comparables à ce qui se passe dans les Hauts-de-Seine. Je ne suis pas à un hectomètre près. Mais entre Châtillon et Issy-les-Moulineaux, c'est 4,2 kilomètres. Vous avez effectivement 800 mètres entre Arcueil et Petit Bagneux, mais globalement tout cela se moyenne et la vitesse commerciale que nous obtenons sur la ligne rouge est de 60 km/h. Donc, nous sommes bien dans le même type de conception.

Après, vous citez à juste titre un travail qui a été fait par une association locale qui s'appelle Orbival, qui regroupe l'essentiel des communes et des maires, pour porter un projet, depuis 4 ans, qui s'appelle Orbival. C'est vrai que le projet du Grand Paris reprend dans sa quasi-totalité les propositions d'Orbival, à une exception près qui est, qu'à ce stade-là, nous n'avons pas proposé de gare à Saint-Maure, ce qui a été relevé comme étant une erreur. Là aussi, nous regarderons comment réintroduire la réflexion autour d'une gare à Saint-Maure, ligne A. Je crois que nous ne pouvons pas raisonner comme cela sur une carte, en disant que là les gares sont plus près, là les gares sont plus loin. Il faut tout de même prendre en compte un peu les situations urbaines.

Quand vous prenez le Val-de-Marne et que vous le comparez à la boucle Nord des Hauts-de-Seine, sur cette dernière vis-à-vis d'Argenteuil, vous avez des données territoriales incontournables, c'est la Seine qu'il faut traverser et les ponts qui existent dessus. Mais allez dans le Val-de-Marne, et vous trouverez toute une succession de coupures urbaines. Vous commencez par la ligne B, vous avez l'autoroute A6, la ligne C – c'est un « bidule » qui a cinq voies ou quelque chose comme cela aujourd'hui – vous avez la Seine, la ligne D juste derrière, les deux boucles de la Marne. Vous avez des coupures urbaines comme cela qui rythment le territoire à une fréquence qui n'a rien à voir avec ce qui se passe entre Gennevilliers et la Défense par exemple, pour parler de votre territoire.

Dans la boucle Nord des Hauts-de-Seine, il y a certainement un problème de voirie encombrée, mais la situation géographique n'a rien à voir. Et c'est normal que la réponse en matière d'infrastructure de transport tienne un peu compte des ruptures naturelles ou pas naturelles en ce qui concerne les grands faisceaux ferroviaires qui existent dans ce territoire. Voilà les raisons pour lesquelles, nous sommes effectivement sur des conceptions et des gares qui ne sont pas tout à fait les mêmes.

Néanmoins, dans ces territoires-là, sur le Sud des Hauts-de-Seine, nous avons fait un certain nombre de choix parce que, là aussi, nous avons des possibilités d'interconnexions extrêmement nombreuses, entre le T2, la ligne C, la ligne 12, la ligne 13, la gare de Clamart, la ligne qui va à Montparnasse, etc. Nous ne pouvions pas, de notre point de vue, nous arrêter partout. Nous avons fait des choix. Il y a eu un certain nombre de réunions publiques où nous avons connu le même type de discussions. Là aussi, il y a des examens à faire sur des connexions qui seraient éventuellement à revoir. Mais globalement, dans ces territoires, les personnes ont compris pourquoi nous faisons les propositions que nous faisons. Là aussi, sur le territoire des Hauts-de-Seine Sud, on va dire entre Bagneux, tout le Val-de-Marne et

même au-delà dans la Seine-Saint-Denis, nous n'avons pas eu d'opposition virulente. Nous avons eu des discussions, mais pas d'opposition de principe sur ce que nous avons proposé. Je crois qu'il faut faire attention à regarder tout cela d'hélicoptère. Il y a des situations territoriales qu'il faut regarder les unes après les autres. Et je pense que c'est ce que nous avons fait dans le travail de préparation.

Christian NOGUIER, Argenteuillais, association des usagers des transports d'Argenteuil : Je vais encore un peu enfoncer le clou de la Tangentielle. Je voudrais signaler que j'ai dans mes archives des journaux d'une trentaine d'années au moins qui indiquent que la Tangentielle sera mise en service très rapidement, dans deux ou trois ans. Je pense que ce genre d'histoire enlève toute crédibilité aux délais promis pour les projets actuels.

D'autre part, il y a une ligne prévue, la ligne rouge, entre la Défense et Saint-Cloud. Je signale, mais nous devons déjà le savoir, qu'il y a déjà le T2 et la ligne SNCF là. Il me semble que c'est un peu curieux.

Merci.

Didier BENSE : Deux sujets sont évoqués. Sur le second, la redondance du tracé dans les Hauts-de-Seine, par rapport au T2 et la ligne U qui vient de Versailles et fait effectivement Saint-Cloud et la Défense par le même tracé, il peut y avoir en apparence une redondance si nous nous bornons simplement à regarder les tracés. Mais là, il faut aussi raisonner en termes de fonctionnalité. Une fois de plus, la desserte que nous proposons est une desserte rapide, qui franchit très rapidement toute cette partie-là des Hauts-de-Seine. En fait, cela intéresse bigrement un certain nombre de citoyens qui habitent dans le Sud des Hauts-de-Seine et le Sud du Val-de-Marne et qui vont à la Défense. Aujourd'hui, pour aller à la Défense, ils passent par Châtelet, par gare de Lyon et font la correspondance sur le RER. Cette ligne rouge, quand elle arrive sur la Défense, déverse 15 à 20 000 voyageurs par heure, à l'heure de point. Elle dé sature un peu le T2, un peu moins la ligne U. Mais globalement, aux horizons qui sont les nôtres, en 2025, il faut rappeler quand même qu'en 2025, ce ne sera plus tout à fait la Défense d'aujourd'hui. C'est 40 000 emplois de plus sur la partie historique de la Défense et c'est 30 000 emplois de plus sur la partie arrière de la Défense, côté Nanterre les Groues. Je ne vous parle pas de la création de logements. Aujourd'hui, nous sommes plutôt sur « un bureau, un logement ». C'est un peu la doctrine, même si nous n'y arrivons pas toujours. Donc, c'est une Défense développée par rapport à aujourd'hui. Il serait insensé de laisser juste le T2 espérer évacuer cette charge et remplir le besoin pour toutes les personnes qui viennent du Sud des Hauts-de-Seine et du Sud du Val-de-Marne. Voilà pourquoi nous avons effectivement en apparence cette redondance, mais réellement la fonctionnalité n'adresse pas tout à fait les mêmes sujets. Et j'en reviens à ce que je disais tout à l'heure : le T2 a une complémentarité en matière de maillage fin du territoire, puisqu'il a de nombreux arrêts très rapprochés le long de son trajet.

Le deuxième sujet était une certaine réserve sur les calendriers annoncés. Vous citez des projets très longs. Effectivement, nous avons des projets très longs. Je crois que nous avons des projets d'autant plus longs qu'ils adressent les installations existantes sur lesquelles il

paraît toujours facile de dire « Nous allons régénérer, nous allons améliorer ceci ou cela ». Sauf qu'intervenir sur les installations existantes – je pense que nos collègues de la SNCF et de RFF pourront le confirmer – c'est très difficile, c'est souvent coûteux. En règle générale, on ne veut pas interrompre le service qui est rendu toute la journée, parce que c'est assez souvent vital au fonctionnement quotidien. Donc, nous intervenons la nuit. Bref, nous rentrons dans des considérations de travaux, excusez-moi l'expression, un peu « à la petite cuillère ». Il y a une promesse au départ : cela ne coûtera pas cher et ira vite. Et à la fin, cela coûte tout de même un peu d'argent et cela ne va pas vite du tout. Intervenir sur l'existant, il faut le faire, mais nous savons que c'est long.

Cela me renvoie à cette idée que nous entendons dans les salles : il faut moderniser les réseaux existants. C'est vrai qu'il faut le faire. Mais si nous attendons d'avoir fait cela pour nous dire que nous avons modernisé et passons maintenant à autre chose, c'est trop tard. Nous serons en 2025, 2030, et encore, c'est un travail en continu. Donc, il faut impérativement mener de front les deux chantiers : moderniser, compléter le réseau et agir sur le fond, sur le structurant pour poser une nouvelle infrastructure de rocade de banlieue à banlieue. C'est un peu la raison d'être de la Société du Grand Paris.

Dernier point, nous avons un réseau qui est majoritairement sous-terrain. Nous connaissons la vitesse d'avancement d'un tunnelier en Île-de-France. C'est à peu près trois kilomètres par an. Il y aura un certain nombre de tunneliers en œuvre simultanément. C'est ce qui nous permet aujourd'hui de viser une mise en service complète à l'horizon 2023, 2025, comme nous vous l'avons dit dans la présentation. Sachant que les travaux tunneliers ont un certain nombre de contraintes en surface, parce qu'il faut tout de même alimenter le chantier quelque part. Mais c'est globalement beaucoup moins dérangeant que des travaux où nous attaquons par la surface, où là, effectivement, nous sommes amenés à faire des phases pour tout de même faire en sorte que les circulations routières en surface soient à peu près supportables pour les citoyens. Et donc, des travaux de surface sont aussi un facteur de ralentissement du chantier. C'est vrai que d'être majoritairement en sous-terrain, sauf là où nous sommes un peu dans des territoires vierges, je pense en particulier à un trajet entre Bourget et Villepinte, où il y a tout de même des plaines et une ville qui n'est pas encore construite, c'est aussi un facteur de maîtrise des délais de réalisation des travaux.

Resteront les gares. Les gares sont vraiment des objets à construire, en particulier dans les centres-villes. Et certaines d'entre elles présentent un caractère de complexité avérée. Je pense à la Défense par exemple, et Pleyel également, où il y aura des chantiers assez longs malgré tout.

Joëlle FODOR ESKENAZI : Merci. Monsieur, au premier rang.

Alain LEIKINE, Vice-président du Conseil général et conseiller général du canton d'Argenteuil Ouest : Bonjour. Alain LEIKINE, conseiller général et président du comité d'expansion économique du Val-d'Oise. Monsieur le Président, j'avais eu l'occasion de vous interpellier dans une des premières réunions – je crois que c'était à Paris, avenue Marceau – sur le fait que le Val-d'Oise avait été le grand oublié. Diverses réunions ont eu lieu depuis.

Nous arrivons à la conclusion et les interventions de ce soir ont bien maqué que le Val-d'Oise a effectivement été oublié, que l'agglomération d'Argenteuil – Bezons, à la fois proche de Paris, ne bénéficie pas de toutes les infrastructures de transport qu'elle mériterait. Mais c'est plutôt dans ma responsabilité économique que je voudrais intervenir et au moment des conclusions de votre travail.

Les conséquences de ce que vous écrirez pourraient se révéler dramatiques pour l'avenir économique de notre département. Pourquoi ? L'une des premières choses que regardent les industriels qui s'installent dans ce département, qui veulent y prospérer, au-delà de la valeur du foncier, c'est bien entendu l'accès à leurs entreprises, l'accès aux marchandises par les moyens de transport, l'accessibilité, et l'accès des salariés à leurs entreprises. Si l'annonce que vous ferez par rapport aux différentes questions qui ont été posées par le Maire, le Maire honoraire, le Député ou les intervenants, et en particulier l'intervenant des Hauts-de-Seine qui se posait la question de savoir pourquoi le Val-d'Oise avait été oublié – ce n'est peut-être pas le temps du débat ou des réponses à ces questions ce soir, mais il faudra sans doute se les poser un jour –, si les conclusions ne répondent pas précisément à ces demandes qui ont été faites, le risque pour le Val-d'Oise serait un décrochage économique quasiment immédiat.

Nous en entendons parler dans toutes les réunions économiques que nous organisons, que ce soit Chambre de commerce, mais vous avez, Monsieur le Président, participé à diverses réunions sur ce département. Ce risque existe aujourd'hui. Je voudrais, au nom des acteurs économiques et des salariés de ce département – Abdelkader SIFLI, maire adjoint, qui évoquait ce sujet tout à l'heure, en a parlé – porter votre attention de façon extrêmement grave sur le risque que vous prenez dans les conclusions que vous porterez, si le Val-d'Oise ne trouvait pas dans ces conclusions un espoir d'être irrigué par des transports dans les années à venir. Effectivement, plusieurs personnes l'ont dit : reporter d'année en année la Tangentielle par exemple, ne pas répondre d'une façon immédiate au désenclavement de Cergy, ne pas répondre à différents aspects de liaison entre le bassin d'Argenteuil, Roissy, Paris, etc., serait condamner des efforts qui sont faits depuis des années, pour faire de ce département un des départements innovants et à la pointe de la région francilienne.

Je tiens à attirer votre attention à ce moment-là du débat.

François LEBLOND : Monsieur le conseiller général, je vous répondrai très rapidement. D'abord, quand j'ai pris les fonctions qui m'ont été confiées, j'ai tout de suite indiqué – c'était une initiative de ma part – que je ferais des réunions dans chacun des chefs-lieux de département de la grande couronne, pour bien marquer que nous nous intéressions à l'ensemble des habitants de l'Île-de-France, et pas seulement les habitants qui sont le long des gares projetées. C'est une initiative qu'a pris la commission. Mes amis ont été d'accord pour que nous nous engagions dans cette voie-là.

Deuxième observation. Vous savez que nous ne prenons pas partie dans ces débats, mais que nous notons très attentivement tous les propos qui sont tenus. Et nous veillons à ce que, fidèlement, nous puissions reproduire la lettre et l'esprit de ce que nous avons entendu dans

ces nombreux débats. Donc, n'ayez crainte, nous parlerons du Val-d'Oise. Nous avons parfaitement conscience des sujets qui sont évoqués. Et je précise que nous sommes déjà en train de travailler un peu sur notre compte-rendu, et nous avons essayé dans ce travail de préparation que nous poursuivrons naturellement jusqu'à la fin du mois de février, puisque pratiquement on nous donne cette période-là, de faire quelque chose qui soit le plus pédagogique possible, le plus opérationnel possible, qui permette au maître d'ouvrage de répondre à des questions précises que nous lui posons. Voilà l'esprit dans lequel nous travaillons et je crois pouvoir dire, Monsieur le conseiller général, que nous répondons aux soucis qui sont les vôtres.

Joëlle FODOR ESKENAZI : Là-bas, dans le fond.

Xavier PÉRICAT, conseiller communautaire et conseiller municipal à Argenteuil : Bonjour. Xavier PÉRICAT, conseiller communautaire et par ailleurs conseiller municipal d'opposition à Argenteuil. Effectivement, ce soir, au terme de ce débat, nous voyons que tous les élus, de quelque bord qu'ils soient, sont d'accord et je peux vous dire que c'est assez rare à Argenteuil. Vous pourrez également le souligner. Cela témoigne de l'intérêt que suscite ce dossier. Nous avons tous bien compris que le Grand Paris ne pourrait pas se faire sans la Tangentielle. Je souhaiterais donc arriver sur un autre sujet.

Il a été évoqué tout à l'heure les problématiques de l'A15 et notamment les problématiques en termes de voitures. Il faut savoir qu'outre les problèmes de transport en commun, Argenteuil est aujourd'hui une ville de transit routier et autoroutier très important et très nuisant pour les Argenteuillais, puisque soir et matin nos routes départementales et nationales sont encombrées par ces flux de véhicules. Nous voyons bien aujourd'hui, sous l'effet de la spéculation foncière et de l'éloignement des Franciliens, que les habitants prennent leur voiture bien au-delà des portes du Grand Paris. Il n'est pas rare de rencontrer sur l'A15 des habitants des confins du Val-d'Oise et de l'Oise. Ma question est donc simple : ne pouvons-nous pas imaginer un jour qu'aux portes du métro Grand Paris, il y aurait donc des habitants, des Franciliens des confins du Val-d'Oise qui laisseraient leur voiture pour faire en sorte qu'à l'intérieur de la boucle du Grand Paris, nous ayons un peu moins de voitures qu'aujourd'hui et un peu moins de transit ? Dans cet espoir-là, quelles sont les infrastructures qui sont mises en œuvre tout autour des boucles du métro Grand Paris, en termes de stationnement, afin de permettre à tous ces Franciliens qui prennent leur voiture – cela a été dit tout à l'heure, il y a aujourd'hui à Cergy-Pontoise et même au-delà, pas suffisamment d'infrastructures de transport en commun pour permettre à ces personnes une autre alternative que la voiture – de stationner leur voiture dans les meilleures conditions d'accessibilité, mais également de coût ? Puisque vous le savez, cela reste effectivement le nerf de la guerre.

Denis MASURE : Vous évoquez ici une question très importante à laquelle la Société du Grand Paris est très attachée, même si de par les statuts de la Société du Grand Paris, elle n'a pas vocation à être constructeur de voirie routière. Par contre, elle a vocation à contribuer par l'intermédiaire des contrats de développement territorial à une réflexion

d'ensemble sur les gares et, dans cette réflexion d'ensemble sur les gares, les parcs relais qui sont un outil d'attractivité des transports en commun et donc de report modal font partie intégrante des discussions qui auront lieu entre l'État et les collectivités locales qui, je le rappelle, sont les signataires de ces futurs contrats de développement territorial, un outil innovant au service d'une mobilité et d'une chaîne de mobilité globale dans les transports.

Deuxièmement, nous n'opposons pas à la Société du Grand Paris l'usage du véhicule personnel à celui des transports en commun. Nous avons bien conscience que, dès lors que nous sommes en petite et surtout en grande couronne, la voiture restera le mode le plus pertinent. Un métro n'a pas vocation à desservir des zones peu denses. Ce n'est pas intéressant d'un point de vue de l'investissement et de la rentabilité socio-économique évidemment.

Un point important. Nous sommes tout à fait conscients de l'encombrement actuel des voiries. C'est le chiffre qui a été calculé lors des études de trafic et de report de circulation automobile sur le métro. Il faut savoir qu'au niveau du projet métro Grand Paris, le taux de report est de l'ordre de 10 à 15 %. C'est une fourchette pour l'instant. Ces chiffres seront affinés en fonction des choix retenus sur les gares, les tracés à l'issue du débat public. C'est un chiffre qui est considérable. Il faut savoir que lorsque nous construisons par exemple le tramway des maréchaux à Paris, le pourcentage est de 1 %. Lorsque nous construisons un métro, c'est de l'ordre de 2 à 3 %. Je pense aux prolongements des lignes de métro actuellement en projet, ligne 13 qui est déjà en service, mais aussi ligne 4 ou ligne 12. Là, avec le projet métro Grand Paris, c'est de l'ordre de 10 à 15 %, donc un report massif des voitures sur les transports en commun. C'est un objectif que nous recherchons. Nous n'avons pas aujourd'hui, en termes de chiffres, les quantitatifs, gare par gare, de ce que pourraient être ces parcs relais.

Je précise aussi que seront valorisés les autres modes alternatifs, covoiturage, voiture électrique, puisque nous construisons une infrastructure pour 2020-2023. À cette époque, le véhicule électrique aura été suffisamment développé pour être un pourcentage conséquent dans les parcs. Et donc, il faudra offrir des possibilités de recharge, etc. Nous ne pouvons pas vous fournir aujourd'hui d'éléments quantitatifs, mais une chose est sûre, nous ferons la promotion du report modal et donc des parcs relais partout là où ce sera pertinent et possible.

Chantal COLIN, première adjointe au Maire d'Argenteuil : Chantal COLIN, vice-présidente de l'agglomération d'Argenteuil – Bezons. Nous allons bientôt arriver sans doute au terme de ce débat. Et donc, je voudrais ramasser simplement en quelques phrases, les demandes et les attentes des habitants de l'agglomération Argenteuil – Bezons.

D'abord, dire un mot sur le Val-d'Oise. Monsieur BENSE n'a pas présenté tout à fait les choses comme cela ce soir, mais je l'ai entendu présenter le projet lors du débat public de Sannois, en expliquant qu'il avait été construit autour de huit pôles, qui avaient été considérés comme des pôles de développement futurs de la région Île-de-France. C'est vrai que cela figure comme cela dans le film que vous nous avez montré tout à l'heure. Présenté

ainsi, cela signifie pour les élus du Val-d'Oise que, quelque part, la Société du Grand Paris considère que le Val-d'Oise n'est pas aujourd'hui un pôle de développement économique pour la région Île-de-France. Évidemment, les élus du Val-d'Oise en sont fort dépités et ne partagent absolument pas ce point de vue. Je pense que dans la réflexion qui doit avoir lieu après l'ensemble de ces débats publics, il faut vraiment que vous réfléchissiez à la façon dont le Val-d'Oise peut être connecté aujourd'hui à ce nouveau système de transport en commun.

Vous avez parlé aussi tout à l'heure, Monsieur BENSE, du fait que ce projet n'était pas seulement un développement de transport en commun, mais qu'il avait aussi pour objectif d'agir sur la ville. Quelqu'un l'a dit tout à l'heure, je crois que c'est Monsieur OURMIERES, qui est aussi vice-président de l'agglomération : tous nos projets de développement urbain prennent en compte la question des transports en commun et du maillage que nous voulons avoir sur l'ensemble de l'agglomération. Tout à l'heure, nous parlions de la gare centrale d'Argenteuil. Cette gare centrale n'est pas seulement la gare SNCF. Ce sera bientôt, demain je l'espère, la gare de la Tangentielle Nord. C'est aussi une gare routière extrêmement importante. Et donc, cette gare centrale d'Argenteuil a tout à fait vocation à accueillir un vrai pôle multimodal. Vous avez parlé du T2, nous aurions pu parler aussi du T8 qui arrive à Épinay. Notre souhait, en tant qu'élus de cette agglomération, est bien entendu d'avoir des connexions établies avec ces deux lignes de tramway et de les ramener autant que faire se peut vers la gare d'Argenteuil.

J'insiste, cela a été dit par plusieurs intervenants ce soir, ce projet ne doit pas se faire au détriment des structures existantes et des projets qui sont déjà dans les cartons. Vous avez entendu notre préoccupation sur le projet de la Tangentielle Nord, que nous suivons avec beaucoup d'attention. C'est vrai que son calendrier hyper glissant, qui glisse d'année en année, nous inquiète beaucoup. Nous sommes dans la phase avant projet. Monsieur MENARD m'a promis tout à l'heure une réunion en juin pour nous présenter les résultats de tout cela. Mais c'est vrai que le financement, contrairement à ce que vous avez dit tout à l'heure, n'est pas garanti aujourd'hui. Et comme le financement de ce super projet ne nous est pas clairement non plus expliqué, reconnaissez que nous sommes en droit de nourrir quelques inquiétudes.

Je voudrais dire un mot également sur la relance du transport en commun et le partage avec la voiture qui vient d'être évoqué. Il me semble qu'effectivement, cette relance des transports en commun passe certes par une multiplication des modes de transport, ce que vous proposez, mais aussi par la multiplicité des connexions et par le maillage, et par l'amélioration des qualités de confort en direction des usagers. Personne ne l'a évoqué ce soir, ce qui m'étonne un peu. Parce que généralement, les usagers de la ligne J, même si nous avons connu des améliorations avec notamment la multiplication des directs, ne voyagent pas toujours dans des conditions de confort optimum. Je crois qu'ils sont en droit d'attendre une meilleure qualité de confort, la rapidité et la ponctualité. C'est seulement à ce prix-là que nous convaincrions les Franciliens de délaissé leur voiture. Cela suppose des investissements conséquents, vous l'avez évoqué, y compris sur les structures existantes. Je

pense qu'il en va de la crédibilité, y compris des nouvelles propositions en moyens de transport.

Enfin, permettez-moi juste une dernière remarque. Cette fois, je m'exprime personnellement. Je souhaite que la Société du Grand Paris ne s'arrête pas à la proposition d'infrastructure de transport, mais que nous allions un peu plus loin dans la conception du Grand Paris. Je crois qu'il y a eu un grand concours, il y a eu des réflexions intéressantes sur l'évolution de la ville, de la métropole. J'espère que ce n'est qu'une première étape et que le projet du Grand Paris ne se réduira pas uniquement à cette infrastructure.

Didier BENSE : Je vais essayer d'apporter quelques éléments de réponse à tout ce qui a été dit. C'était un discours assez riche, donc j'essaierai d'aller à l'essentiel. D'abord, vous avez effectivement un peu vilipendé la vision du développement du territoire par pôle. Nous reconnaissons volontiers aujourd'hui le côté un peu marketing de cet aspect-là, notamment marketing international, mais dont il ne faut pas négliger ses effets. Je crois qu'aujourd'hui avoir une espèce de marque Grand Paris, qui se retrouve dans des territoires spécifiques qui portent, quelque part, une marque d'excellence à l'international, cela peut être assez utile. Et c'est d'ailleurs utilisé comme tel par nos VIP. Je parlerai simplement de Monsieur SIMON, Président de la Chambre de commerce qui passe son temps à expliquer à l'étranger aux investisseurs que quelque chose est en train de se passer à Paris, qui s'appelle le Grand Paris. Quand nous regardons notre région de l'étranger, tout le monde sait que c'est une région économiquement puissante, mais les personnes connaissent Roissy et son environnement, la Défense et bien sûr Paris. Ils ont une totale ignorance de nos petits quartiers à nous, qui sont le plateau de Saclay, etc., que nous considérons comme des pépites. Mais cela n'a aucune notoriété internationale. Or, tant qu'il s'agit d'investissements à l'échelle nationale, effectivement, nous sommes en capacité plus ou moins de gérer les notions d'équité territoriale. Quand il s'agit d'attirer l'investissement étranger, nous sommes malheureusement là dans une compétition des régions et il faut essayer d'aller un peu de l'avant vis-à-vis de cela. L'investissement étranger, aujourd'hui, c'est 8 000 emplois créés par an. Il suffirait de passer à 10 000 – nous ne parlons pas de doubler – d'être un tout petit peu plus attractifs pour qu'au bout de 10 ans, la situation que nous connaissons en matière d'emploi soit considérablement améliorée. Il faut garder cela en tête. Mais il est vrai que cela se passera ailleurs que dans les territoires de projet. Et pour reprendre l'exemple de ce qui se passe là, nous savons bien aujourd'hui qu'il y a des groupes qui délaissent la Défense au profit de développements qualitatifs. Sur les berges et sur Bezons, nous savons très bien par exemple qu'ATOS a déjà opéré un mouvement entre la Défense et votre agglomération parce qu'ils trouvent là un certain nombre de réponses en matière d'environnement, propices à leur développement. Cela ne se passera pas tout à fait comme dans le livre, avec une très forte concentration d'emplois et de logements autour des gares et rien ailleurs. C'est simplement aujourd'hui quelque chose qui nous a servi dans la réflexion et qui nous a guidés aussi en matière de dimensionnement, il faut le dire, des infrastructures.

Sur la question de la ville, très rapidement, vous souhaitez que la Société du Grand Paris aille au-delà. Pourquoi pas ? C'est vrai que nous nous sommes structurés avec une direction de

l'aménagement et de l'urbanisme. Mais très honnêtement, cet aspect-là appartient majoritairement aux responsables locaux. Et je crois qu'aujourd'hui, ils ont majoritairement au travail pour tirer les potentiels de leurs territoires. C'est vrai que quand nous apportons une infrastructure, qu'elle s'appelle Tangentielle, qu'elle s'appelle Grand Paris, c'est un facteur d'entraînement et c'est un levier extraordinaire pour le développement du territoire. Donc, il faut veiller à ce qu'il se passe quelque chose autour de ces gares, autour de ces infrastructures. Nous avons évoqué tout à l'heure un outil qui est le contrat de développement territorial. Mais ce qui compte aujourd'hui, c'est que les communes autour de ce propos du Grand Paris se sont déjà assez souvent rassemblées à plusieurs pour penser leur territoire, non pas à l'échelle communale, mais vraiment à l'échelle du bassin, du bassin de déplacement, du bassin de vie, du bassin d'emploi. Et assez généralement, elles ont déjà mis en charge des groupements d'architectes urbanistes pour réfléchir à organiser le territoire. Nous avons cela sur Roissy, sur le Bourget, sur Clichy-Montfermeil, sur les six communes de la Défense, sur le plateau de Saclay bien sûr. Partout, il y a des élus ou des établissements publics d'aménagement qui sont déjà au travail avec des urbanistes, pour voir comment tirer profit de cet investissement. 20 milliards ce n'est pas rien. Il ne peut pas ne rien se passer autour de cette infrastructure en matière d'amélioration des quartiers, en matière de création de logements, en matière de création d'emplois, qui sont des objectifs de la loi Grand Paris, tout autant que la création de l'infrastructure. C'est à cela que nous jouons.

Là-dedans, la Société du Grand Paris est contributrice. Elle est auprès de tous ceux qui veulent aller de l'avant. D'abord, nous apportons une infrastructure en essayant de la réaliser dans les conditions qui vous ont été indiquées. Après, nous sommes prêts évidemment à accompagner le développement territorial, puisque la loi nous autorise à être aménageurs. Mais cela ne se fera jamais contre les élus locaux, contrairement à ce que nous ayons pu dire il y a encore quelques mois, au début de ce débat.

François LEBLOND : Dernière question.

Michel VAMPOUILLE, Vice-président du Conseil régional d'Île-de-France en charge de l'environnement et du développement durable : Michel VAMPOUILLE, ancien vice-président du Conseil régional. Je parlerai de deux sujets dont je n'ai pas entendu parler ce soir. Mais je vais d'abord revenir sur un point. Conseiller régional, j'ai vécu à la commission transport, une partie des études sur la Tangentielle Nord, qui effectivement a pris beaucoup de temps. Mais aussi, j'ai vécu un certain nombre de non-respect par l'État des différents contrats de plan État région, qui sont aussi une des raisons des différents retards. Les engagements qui sont pris aujourd'hui seront-ils plus respectés que ceux qui n'ont pas été respectés dans les années passées ? Nous pouvons tout de même être inquiets.

Ensuite, en tant que vice-président chargé de l'environnement et du développement durable, j'ai vécu la genèse du développement du Grand Paris. Ou plutôt, je ne l'ai pas vécue puisque dans le fond, l'exécutif régional n'a été que très tardivement informé des premiers projets et que le vice-président que j'étais, chargé de l'environnement et du développement

durable, n'a jamais été ne serait-ce qu'approché par quelqu'un qui serait venu voir un peu ce que pensait la région des questions d'environnement et de développement durable sur les projets urbains ou sur les projets de développement. Cela étant, j'ai aussi participé en Île-de-France à un certain nombre de débats organisés par la CNDP, qui en général aboutissent à des préconisations et des évolutions intéressantes des projets. Nous verrons si ce sera le cas aujourd'hui.

Je partage tout à fait les inquiétudes du Val-d'Oise sur l'absence qui peut peut-être être rattrapée, mais qui n'est pas sûre, et sur la nécessité aussi d'améliorer les transports quotidiens, qui n'empêche pas les nouveaux projets. Mais deux points tout de même. Et je l'ai entendu plusieurs fois. Aucune réflexion sur un principe de développement durable, qui est celui de la prévention. Comment, dans le fond, faire en sorte que tous ces habitants de Cergy ou du Vexin ou de plus loin encore, qui viennent jusqu'à la Défense, peut-être demain trouvent du travail sur Cergy, dans le Vexin ou plus loin encore ? Il y a une dizaine d'années, je crois, il y avait un équilibre emplois / habitants sur Cergy. Aujourd'hui, nous sommes sur un déséquilibre avec une augmentation de la population, sans augmentation des emplois. Et dans le fond, tout le projet Grand Paris, je crois que son problème initial est qu'il abandonne cette idée qu'en Île-de-France, il peut y avoir des bassins de vie sur lesquels majoritairement les personnes, dans un périmètre restreint, trouvent l'emploi, l'habitation, les loisirs, la culture. Le projet du Grand Paris pose le principe que tous les Franciliens ont comme seul objectif absolument de traverser l'Île-de-France ou de faire le tour de l'Île-de-France. Je suis tout à fait convaincu qu'il faut des infrastructures nouvelles. La région en a proposé. Le Grand Paris en propose certaines. Peut-être que la vitesse est intéressante. Mais la vitesse a aussi abouti à ce que nous mettions des gares de TGV au milieu des champs parce qu'il fallait gagner quelques minutes entre deux stations. Attention, la vitesse, oui, mais il ne faut pas qu'elle devienne caricaturale.

Donc, cette question de la prévention et de la réduction du nombre de déplacements et de la distance de déplacement n'a pas fait partie des réflexions du Grand Paris. Je crois que c'est quelque chose qui doit être davantage pris en compte. Sinon, d'une part, nous aboutirons à ce que les personnes soient toujours aussi entassées, parce qu'elles sont de plus en plus nombreuses à se déplacer de plus en plus loin. Et les infrastructures nouvelles font que les personnes passent toujours autant de temps, mais simplement, vont vivre plus loin. Et déconnecter l'urbanisme des choix de transport est effectivement un risque.

Un deuxième point dont je n'ai pas entendu parler, ce sont les 20 milliards d'euros d'investissement. En Île-de-France, les questions de transport sont évidemment les questions de transport des personnes. C'est aussi les questions de transport de marchandises, qui sont un enjeu de circulation routière, de saturation des réseaux ferroviaires, d'utilisation de la voie d'eau, d'émissions de gaz à effet de serre, plus forts que les transports des passagers, dont nous parlons moins, parce que dans le fond il n'y a pas de lobby des marchandises, alors que les personnes qui se déplacent, qui ont des difficultés parce que les trains sont en retard et ne font pas les connexions, protestent. Alors que pour les marchandises, les entreprises passent simplement par la route ou vont s'installer ailleurs.

Que nous puissions penser investir 20 milliards d'euros sans avoir une réflexion sur cette logistique, alors que nous savons par exemple que les élus parisiens s'arrachent les cheveux parce que dans le fond ils voudraient bien pouvoir utiliser le métro pour avoir de la logistique de proximité et faire en sorte que les commerces du centre-ville puissent être desservi par le métro. Là, nous avons un projet neuf, sur lequel ce sujet n'a pas été abordé.

Didier BENSE : Le Président me rappelle d'être très rapide. Effectivement, nous avons été tellement rapides que nous n'avons pas tout évoqué. Il y a eu une réflexion sur les sujets de logistique, de fret d'abord, et de logistique ensuite. Nous pensons que le réseau de métro automatique n'est pas un outil spécialement adapté pour un certain nombre de raisons aux questions de fret lourd. Nous pourrions en discuter, mais nous avons eu un certain nombre d'échanges avec des professionnels du domaine. Nous leur avons dit que nous étions disponibles pour réfléchir, puisque c'est maintenant qu'il faut le faire et qu'aujourd'hui il n'y a pas encore de modèle qui émerge. Les cas d'études que nous avons eus à connaissance dans différentes villes d'Europe se sont globalement tous arrêtés après une phase expérimentale, parce que le fret par métro ne trouve pas son modèle économique et présente des rigidités qui ne sont visiblement pas adaptées à ce type de *business*.

Par contre, la question de la logistique urbaine, de diffusion en ville des colis à partir d'une gare, d'une centralité, est quelque chose qui me semble à embarquer dans les réflexions, et en particulier en lien avec les urbanismes dont je parlais, quand il s'agit d'intervenir sur une ville en devenir. Quand il s'agit d'une ville constituée, cela sera beaucoup plus difficile.

Après, sur le sujet de l'échelle des déplacements, il ne nous pas échappé que sur les 25 millions de déplacements quotidiens, un certain nombre s'effectuent dans la proximité. Et la meilleure façon de faire se déplacer les personnes est de faire en sorte que cette proportion de déplacements de proximité augmente. C'est d'ailleurs un des objectifs qui est poursuivi à travers la mise en œuvre d'instruments qui visent à densifier les quartiers autour des gares. Dans ces quartiers, nous trouverons des logements et des entreprises. Après, dire que nous irons vers un monde idéal où l'adéquation dans des espèces de monades urbaines parfaitement organisées, où l'adéquation entre la qualité professionnelle et l'emploi des personnes disponible dans le quartier sera totale, je crois que nous sommes très loin d'une ville comme cela. Je ne suis pas sûr qu'elle soit parfaitement souhaitable, parce qu'un certain nombre d'ouvrages ont été écrits là-dessus et évidemment ne se finissent pas tous très bien.

Il y a de toute façon ces déplacements à organiser, mais nous sommes d'accord qu'il faut absolument travailler sur le rapprochement autant que faire se peut à l'intérieur d'un bassin de vie des logements et des emplois. Mais ce n'est pas contradictoire avec l'approche qui est la nôtre. Par contre, le bassin de vie, c'est une échelle dont nous pouvons discuter. Dans la vision du Grand Paris, ce n'est pas l'échelle communale. C'est plutôt la collectivité de communes, voire le grand territoire, parce qu'il nous semble que c'est à cette échelle qu'il est pertinent d'organiser les relations et les territoires.

Voilà un peu l'état des réflexions sur ces différents sujets.

François LEBLOND : Merci. Je donne la parole à ce monsieur, à condition qu'il ne mette que 30 secondes. Nous avons dit que c'était terminé.

Claude LOUP, habitant de la vallée de Montmorency, Collectif « vivre sans BIP » : Je viens d'ailleurs que le bassin d'Argenteuil et Bezons. Je pensais qu'à la fin nous pourrions élargie. Je me permets de vous dire que je viens de la vallée de Montmorency. Et je représente un regroupement d'associations, le collectif « vivre sans BIP ». Je soutiens tous les projets qui ont été présentés ce soir ici, par les Argenteuillais et les habitants de Bezons pour développer les transports en commun et les projets de Tangentielle Nord et de liaison directe avec le Grand Paris, par une gare à Bois-Colombes. Cela intéresse non seulement les Argenteuillais et les habitants de Bezons, mais aussi, plus au Nord, les habitants de la vallée de Montmorency.

Mais je voulais pointer un anachronisme puisque la vallée de Montmorency est concernée par le tracé d'un TSCP Bezons – Villepinte. Et on nous dit que ce tracé empruntera les emprises du BIP. L'anachronisme serait qu'aujourd'hui, au moment où on nous dit ne pas être sûrs de pouvoir financer rapidement l'achèvement de la Tangentielle Nord, certains demandent des crédits pour terminer une autoroute, le BIP. Depuis 40 ans, des habitants de la vallée de Montmorency se mobilisent contre cette autoroute. Et la liaison entre les actions contre le développement du tout-voiture et les actions pour le développement des transports en commun, par les voies ferrées ou pas des transports en site propre, je pense que tout cela est lié. S'il a manqué tant d'argent pour développer rapidement les liaisons ferroviaires qui étaient attendues, c'est bien parce que nous avons développé le tout-voiture.

Je vais arrêter là, mais je pointe l'anachronisme : terminer une autoroute alors que nous n'avons pas l'argent pour achever rapidement la Tangentielle Nord.

François LEBLOND : Merci. Je vais clore ce débat. Simplement, vous dire que nous sommes parfaitement conscients que le débat sur les transports n'est pas seulement un débat sur les transports ferroviaires, mais qu'il y a aussi d'autres aspects de ce débat. Mais ce n'est pas le sujet qui est le nôtre. Il y a plusieurs sujets.

Ce que je voudrais simplement vous dire, avant que tout le monde se lève, parce que je vois qu'on se lève beaucoup depuis un petit moment, c'est que je suis très fier de vous. Je trouve que vous avez tous posé de très bonnes questions. Ce débat a été très riche. Je suis persuadé que la Société du Grand Paris tiendra compte des observations qui ont été les vôtres et je vous en remercie. Bonsoir.