

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

Kremlin-Bicêtre

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC

Réseau de transport public du Grand Paris :

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

MAITRISE D'OUVRAGE :

SGP (Société du Grand Paris),

- Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris
- Claire-Hélène COUX, Société du Grand Paris
- Christian Garcia, Société du Grand Paris

La séance est ouverte à 20 h 07 sous la présidence de Michel ROSTAGNAT, membre de la Commission Particulière du Débat Public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Michel ROSTAGNAT, Président de séance et Membre de la Commission Particulière du Débat Public "Réseau de Transport Public du Grand Paris" : Il est 20 h 07, je propose qu'on commence nos travaux de façon à pouvoir terminer à l'heure. Normalement, nous avons 3 heures devant nous.

Installez-vous dans cette belle salle lumineuse aux couleurs pastel très agréables. Nous remercions beaucoup Monsieur le Maire du Kremlin-Bicêtre de nous accueillir chez lui, ce soir. Si vous voulez bien prendre place, cela me permettra de demander à Monsieur Jean-Luc LAURENT, Maire du Kremlin-Bicêtre, de venir vous accueillir dignement au nom de sa commune et au nom de la République. Je vous demande de bien vouloir prendre place et si Monsieur le Maire en est d'accord, je vais tout de suite lui passer le micro.

Jean-Luc LAURENT, maire du Kremlin-Bicêtre : Merci. Bienvenue au nom de la ville du Kremlin-Bicêtre. Je salue naturellement la CNDP et puis la Société du Grand Paris qui, en tant qu'opérateur, va présenter un projet de réseau du Grand Paris, qui concerne la ville du Kremlin-Bicêtre mais, pas uniquement la ville du Kremlin-Bicêtre, car il concerne un territoire plus large qui s'insère dans un ensemble de réseau à l'échelle de l'Île de France.

Ces débats sont l'occasion pour les citoyens de prendre connaissance des projets, d'intervenir en faisant part de toute question qui vous apparaît utile et nécessaire pour vous forger une opinion et, contribuer à ce débat qui s'inscrit dans un ensemble de réunions à l'échelle de l'ensemble des villes concernées directement par des gares et même au-delà, pour permettre aux citoyens, aux acteurs du territoire, de s'exprimer, de donner leur point de vue.

Je n'interviendrai pas à ce stade sur la position de la ville du Kremlin-Bicêtre. J'aurai l'occasion d'y revenir dans le cadre du débat. J'ai souhaité avec les organisateurs de cette réunion séparer, distinguer les choses. Je veux saluer évidemment les autres élus qui nous font le plaisir d'être présents particulièrement, Patricia TORDJMAN, Maire de Gentilly et le Président de l'agglomération du Val de Bièvre, Jean-Marc NICOLLE ainsi que les représentants d'autres villes, Arcueil, Villejuif, l'Haÿ-les-Roses que j'ai aperçus. Ce soir, nous aurons l'occasion, tout comme je le ferai, de donner un point de vue des acteurs locaux que sont les villes et l'intercommunalité du Val de Bièvre.

Je nous souhaite collectivement une réunion utile, faite naturellement de respect dans les expressions qui vous permettront de vous forger votre opinion et qui contribueront à trouver les solutions les plus pertinentes possibles.

Michel ROSTAGNAT : Merci beaucoup Monsieur le Maire. Due votre modestie en souffrir, effectivement j'ajouterais par anticipation, que vous avez été je crois, la première commune d'Île de France à exprimer un avis officiel au terme de la loi sur le Grand Paris, sur ce projet

du Grand Paris. Donc, vous aurez l'occasion d'y revenir tout à l'heure. Vous êtes l'auteur ou le co-auteur de 3 cahiers d'acteurs ce qui n'est pas une mince performance. Au titre de votre commune, au titre de votre communauté d'agglomération et au titre de l'Association des Maires pour le prolongement de la ligne 14. Je ne sais pas si j'en ai oublié mais en tout cas, vous pourrez à loisir, une fois que le débat sera engagé, intervenir également sur le fond.

A ce stade, après vous avoir dit un grand merci d'avoir fait le déplacement ce soir et, consacrer votre soirée à prendre connaissance de ce débat, vous présentez tout de suite les personnes que vous avez à la tribune. Vous voyez qu'il y a deux tables, assez proches l'une de l'autre mais il y a deux tables. Vous avez à mon extrême gauche, si je puis dire, les représentants du promoteur du projet, la Société du Grand Paris, en la personne de son Président du directoire, Marc VERON, au milieu, entouré de Marie-Hélène COUX et de Christian GARCIA. Ils sont donc les personnes qui vont vous éclairer sur leur projet. C'est à eux que vous poserez des questions.

Comme dans ce genre de débat, comme dans le sport, dans un match de football, il faut des arbitres, toujours. Les arbitres, c'est mon collègue, Paul CARRIOT ici présent et, moi-même, qui sommes mandatés par la Commission nationale du débat public, précisément pour faire en sorte que, le débat puisse avoir lieu, comme le disait tout à l'heure Monsieur le Maire, dans le respect de l'écoute mutuelle. Nous espérons que notre prestation vous permettra effectivement comme tout bon arbitrage de match, de ressortir contents de votre soirée, en ayant l'impression d'avoir effectivement pu vous forger votre jugement.

Qui sommes-nous ? Je vais maintenant passer la parole à Paul CARRIOT. Il va vous faire une petite présentation des règles du jeu du débat public. Ce n'est pas très compliqué mais il faut avoir quelques règles en tête. Après cela, vous aurez une présentation liminaire du projet lui-même. Projet de la Société du Grand Paris. On devrait ensuite arriver aux alentours de 20 h 45 et le débat pourra s'instaurer. Les hôtes qui sont ici aux quatre coins de la salle, passeront dans les rangs avec des micros et je vous engage fortement, si vous avez des questions, à les poser. Vous pouvez également les poser par écrit. Nous avons jusqu'à 23 heures pour discuter, voir même avant si d'aventure, toutes les questions étaient posées mais pas après en tout cas.

Paul, tu as la parole.

Paul CARRIOT, Membre de la Commission particulière du débat public, « Réseau de Transport Public du Grand Paris : Merci Monsieur le Président. Mesdames, Messieurs bonsoir. Notre réunion de ce soir est la 45^{ème} donc, nous nous acheminons tranquillement mais sûrement vers la 54^{ème} qui sera la dernière, le 31 janvier prochain. Cette réunion publique, de débat public s'intègre dans un processus que nous appelons démocratie participative et bien sûr, je ne vais pas m'étendre sur ces mots que tout le monde connaît. Démocratie, bien sûr, puisqu'il s'agit d'examiner par le peuple, un projet mais pas seulement regarder, un projet comme il se présente c'est aussi examiner l'opportunité, les objectifs, les caractéristiques du projet.

Cela veut dire qu'il y a un champ très vaste ouvert à la discussion et à la concertation participative parce qu'évidemment, il s'agit de faire participer le plus grand nombre de citoyens et, si possible parmi les Kremlinoises et les Kremlinois.

Le débat public, c'est une procédure qui a été mise en place petit à petit. Je serai très bref mais il y a des étapes importantes qu'il faut connaître.

1995, date de la loi Barnier, nom de l'ancien Ministre de l'environnement qui a créé la Commission nationale du débat public (CNDP). Cette Commission nationale du débat public dont procède la Commission particulière que nous représentons ici ce soir. Cette procédure a évolué puisqu'on a créé la CNDP. Elle a évolué jusqu'en 2002 depuis une loi qui s'appelle « loi de proximité » qui a donné beaucoup plus de pouvoir à cette Commission. Aujourd'hui, c'est une autorité administrative indépendante dont je parlerai dans un instant.

Une date importante et qui est extrêmement essentielle pour la compréhension du débat. C'est la convention d'Aarhus qui a été signée par la France en 2002 et qui stipule, tout simplement, que tout citoyen a le droit à l'information. C'est tout à fait extraordinaire. Quels que soient les projets, d'un opérateur public ou privé, il s'agit pour le citoyen de pouvoir donner son avis, ce qui est tout de même très intéressant. Il peut le donner et, j'insiste là-dessus, à condition que « les carottes ne soient pas cuites », c'est-à-dire en amont du projet. S'il y a des options, des alternatives, des scénarios, il faut que le citoyen puisse se positionner par rapport à cela. C'est ce qui est important dans cette convention d'Aarhus. Ce soir, c'est bien de cela dont il s'agit.

Je vais insister très brièvement aussi avant de laisser la parole aux citoyens et aux citoyennes du Kremlin-Bicêtre, sur les 5 principes fondateurs de notre démarche.

1/ D'abord, un principe de neutralité. Le Président, Michel ROSTAGNAT, a dit tout à l'heure, « *Nous sommes ici pour prendre connaissance et écouter vos avis, vos opinions, tout ce que vous avez à dire sur le sujet* ». Qu'est-ce que cela signifie ? Cela veut dire qu'en tant que Commission particulière, nous ne sommes ni avec les uns, ni avec les autres, ni pour les uns, ni pour les autres. Nous sommes là pour écouter, entendre, recueillir vos informations, vos avis, tout ce que vous avez à dire sur ce sujet. Voilà notre rôle et nous essayons de le faire de la manière la plus neutre possible.

2/ Le principe d'Indépendance. J'ai dit tout à l'heure que la Commission nationale du débat public est une autorité administrative indépendante. Cela veut dire que nous ne dépendons de personne. Quand je dis « nous », c'est de la Commission dont je parle, qui ne dépend ni du pouvoir politique, ni de quelque pouvoir que ce soit. Elle a un principe d' « autogestion », ce qu'elle décide, elle le fait par elle-même sans que personne ne lui donne d'avis, ni d'instructions.

3/ Le principe d'équivalence. Cela veut dire que tout citoyen quel qu'il soit, a droit à la parole. Il nous appartient que ce temps de parole soit équivalent à d'autres, que nous soyons élus, non élus, citoyens de cette ville ou non, peu importe. Ce qui est important, c'est

que chacun puisse s'exprimer.

4/ Le principe de transparence. C'est un principe auquel nous sommes très attachés. Cela veut dire que tout ce qui est dit ici, fera l'objet d'un compte rendu, un « verbatim ». Tout ce qui est dit, jusqu'à la moindre virgule, sera sur le site Internet de notre Commission dont vous verrez l'adresse. C'est important parce que le maître d'ouvrage que nous avons ici, à notre gauche, va s'emparer de cette information pour justement, essayer de comprendre les opinions et puis, peut-être, modifier certaines positions, certains points qu'il avait proposés. Voici donc l'enjeu.

5/ Enfin, je termine sur l'argumentation. Ce principe comme son nom l'indique signifie que nous ne sommes pas ici, comme l'ont rappelé le Président et Monsieur le Maire, pour « s'engueuler », nous sommes ici pour nous écouter les uns, les autres, pour argumenter et, il n'y a point d'intérêts de donner un argument qui n'ait pas son équivalent par un contre argument. C'est ainsi que l'on avance. C'est cela la démocratie. Il faut avancer argument, contre argument. Nous y veillerons tout particulièrement Michel ROSTAGNAT et moi-même.

Je crois que le moment est venu Michel, c'est toi qui présides cette réunion. Je te laisse la parole.

Michel ROSTAGNAT : Je vais tout de suite passer la parole à Marc VERON et à son équipe. Je vois que Claire-Hélène Coux qui est en train de s'emparer du micro avec, je pense, la bénédiction de son président.

Claire-Hélène COUX, Membre de la Société du Grand Paris : Bonsoir. Tout d'abord permettez-moi de vous souhaiter une bonne année 2011. Nous sommes encore dans les délais pour le faire. La Société du Grand Paris, mes collègues et moi-même, sommes très heureux de vous présenter le projet métro Grand Paris et d'en débattre avec vous.

Le débat de ce soir sera le 46^{ème} débat sur le Grand Paris. Les premiers débats ont permis de faire évoluer le projet. Les discussions sont en cours entre l'Etat et la Région pour aboutir à une vision partagée du réseau de transports francilien. Toutefois, à ce stade, nous souhaitons vous présenter le projet tel que nous l'avons exposé dans les autres communes lors des débats précédents.

Nous allons commencer notre présentation par un film de quelques minutes qui va vous donner un premier éclairage sur ce projet et son ambition.

Projection du film sur le projet Grand Paris

Présentation PowerPoint du projet Grand Paris

Nous allons maintenant vous présenter les principales caractéristiques du projet du métro Grand Paris, ce qu'il va changer dans votre vie quotidienne.

Nous regarderons ensuite le tracé des trois lignes qui le composent et les bénéficiaires qui pourront tous en tirer, les Kremlinois, les Val de Marnais et plus généralement, tous les

Franciliens. Nous terminerons par la mise en oeuvre du projet, son coût et ses délais de réalisation.

Pour commencer, rappelons d'abord les enjeux auxquels doit répondre le futur réseau de métro que nous souhaitons construire. En Île de France, il y a aujourd'hui un écart très important entre l'offre de transport en commun dans Paris intra-muros et l'offre de transport en commun en banlieue.

Ainsi à Paris, 63 % des déplacements se font par transport en commun. Aussitôt passé le périphérique, ce taux descend à 23 %. En zone dense, le département du Val de Marne est le moins bien servi avec 18 % seulement des déplacements en transport en commun.

D'une manière générale, les déplacements en transport en commun, de banlieue à banlieue, sont difficiles notamment, car le réseau de transport en commun est en forme d'étoile, avec des RER et des lignes de métro, qui convergent vers la capitale. Ce qui oblige pour certains de passer par Paris, pour effectuer leur trajet de banlieue à banlieue. Ce phénomène contribue à la saturation du réseau existant.

Prenons par exemple, les utilisateurs du métro. 10 % d'entre eux passent par Paris pour aller de banlieue à banlieue.

Comment s'étonner dans ces conditions que 80 % des déplacements de banlieue à banlieue en Île de France s'effectuent en voiture et, que l'on trouve dans le Val de Marne, à Nogent, le plus gros bouchon d'Europe sur le tronçon commun A 4 / A86.

Nous sommes donc aujourd'hui confrontés à un défi. Répondre à la demande des voyageurs pour aller de banlieue à banlieue. Le métro Grand Paris est une réponse globale à ce défi.

Le métro Grand Paris est réseau en rocade, de 3 lignes de métro automatique, en souterrain, desservant une quarantaine de gares nouvelles, la plupart en correspondance avec le réseau de transport en commun.

Sur les diapositives derrière moi, vous voyez les nouvelles gares du Val de Marne qui clignotent.

Avec ses 155 km de voies nouvelles et le jeu des correspondances, les déplacements vont être considérablement facilités.

Ainsi, le métro Grand Paris répond aux attentes des habitants d'Île-de-France. Nous emprunterons ce métro pour aller au travail, pour les études, pour les loisirs et aussi pour les démarches de la vie quotidienne.

Le métro Grand Paris va aussi permettre d'assurer une liaison performante entre les aéroports, les gares TGV franciliennes, La Défense et les pôles de recherche et d'enseignement.

Le métro Grand Paris répond aussi aux attentes des entreprises qui ont besoin d'un réseau de transport fiable, rapide et efficace pour se développer.

Les études de trafic montrent ainsi que nous serons 2 millions à emprunter le métro Grand Paris à sa mise en service. Ce chiffre correspond au trafic des RER B et C, D et E pris ensemble. Ce trafic pourra être porté à 3 millions, compte tenu de la capacité du métro Grand Paris.

Voyons maintenant les performances de ce nouveau métro. Le métro Grand Paris est un métro automatique rapide, qui va nous faire gagner du temps.

65 km/h en moyenne, avec un intervalle entre deux trains, de 85 secondes aux heures de pointe. Les quais des gares font 120 m de long. Les trains de 8 voitures permettent de transporter près de 1 000 voyageurs en tout confort.

Ainsi, le métro Grand Paris qui répond aux besoins d'aujourd'hui et aux besoins de demain.

Les gares et les rames sont accessibles et équipées des derniers systèmes d'information voyageur pour faciliter les déplacements des personnes à besoins spécifiques : personnes à mobilité réduite, personnes avec handicap, parents avec poussette ou voyageurs encombrés de valises.

Les quais sont équipés de façade qui évitera les chutes sur les voies et permettront une meilleure régularité.

Le métro Grand Paris est un métro qui propose une qualité de service optimal, régularité, souplesse, adaptabilité à la demande et sécurité.

Les gares du métro Grand Paris sont un lieu d'échange avec les autres modes de déplacement. Les nouvelles gares vont permettre aux voyageurs d'être en correspondance avec toutes les lignes du réseau transilien, toutes les lignes de RER, 5 lignes de métro, 6 lignes de tramway.

La gare est en connexion avec le réseau de bus. Elle comprend une zone de dépose-minute, des services d'auto partage et de co-voiturage, des stations Vélib'. Quand cela est nécessaire, la gare dispose de parkings de rabattement pour les voitures.

La gare du métro Grand Paris est aussi un espace de vie. On y accède facilement depuis le quartier environnant, à pied ou à vélo. On y trouve des commerces, des équipements publics au service des voyageurs et des habitants du quartier.

Au service de la ville, la gare de demain est aussi un outil de développement urbain.

Revenons maintenant sur chacune des trois lignes de métro.

La ligne rouge. La ligne rouge est une rocade. Elle fait 60 km de long et offre à la banlieue, 23 nouvelles gares dont, 8 dans le Val de Marne.

Cette rocade répond aux besoins de déplacement de banlieue à banlieue. On y prévoit 800 000 voyageurs, chaque jour. La rocade dessert des pôles d'emploi importants comme La Défense et Marne-La-Vallée et des zones d'habitat dense comme Chelles et Clichy -

Montfermeil.

Dans le Val de Marne, la ligne rouge reprend l'intégralité du tracé porté par l'Association Orbival, depuis Bagneux jusqu'à Villiers-sur-Marne. La rocade facilite les déplacements dans toutes les directions grâce à ses correspondances.

A Bagneux, elle se connecte au prolongement du métro, ligne 4. A Arcueil-Cachan, elle se connecte au RER B. A Villejuif, Gustave Roussy, elle se connecte à la ligne 14 prolongée. A la gare de Vitry Centre, elle se connecte au futur tramway sur la route départementale 5. Aux Ardoines, elle se connecte à la ligne du RER C. A Vert de Maisons, c'est la connexion au RER D. A Créteil l'Echat, elle se connecte à la ligne 8 du métro. A Champigny Centre, c'est la connexion avec le projet de tangentielle est depuis Noisy-le-Sec et Val de Fontenay.

Dans le secteur de Brie, Villiers et Champigny, c'est l'interconnexion avec le RER E. C'est également dans ce secteur que nous prévoyons le site de maintenance des 85 trains de la rocade et son principal centre de remisage.

Durant les 45 débats qui ont eu lieu jusqu'à présent sur le métro Grand Paris dont, 8 dans le Val de Marne, la ligne rouge entre Châtillon-Montrouge et le Blanc-Mesnil, qui intègre le tracé d'Orbival, a recueilli une approbation unanime. A l'exception de la commune de Saint-Maur très partagée. On peut sans aucun doute lier cette mobilisation du public, au travail réalisé depuis plus de 4 ans par l'Association Orbival, en faveur d'un projet de métro dans le Val de Marne.

Dès lors, du fait de ce consensus fort qui s'est exprimé tout au long des débats publics, il est possible de lancer dès maintenant, par anticipation, les études plus approfondies sur le tracé d'Orbival.

La ligne verte. C'est une seconde rocade. Elle compte 75 km et 16 gares. La ligne verte va permettre de créer une nouvelle ligne directe avec les aéroports de Roissy, au nord, et avec l'aéroport d'Orly, au sud.

Du nord au sud, elle dessert le Parc des Expositions de Villepinte, l'aéroport du Bourget, le Blanc-Mesnil, Saint-Denis, Gennevilliers, le secteur de Nanterre – La Défense et de Rueil-Malmaison.

A l'ouest, elle constitue une rocade de moyenne couronne et offre un nouveau maillage avec le RER C à Versailles. Elle va également desservir le plateau de Saclay, qui a vocation à devenir un pôle scientifique et de recherches d'envergure internationale.

Au sud, elle se connecte sur le pôle de Massy où elle fait la jonction avec les RER B et C et avec les lignes TGV, à la gare de Massy.

La ligne verte contribue enfin, à la desserte en transport en commun de la plateforme d'Orly.

La ligne bleue, c'est le prolongement de la ligne 14 au nord et au sud. Cette ligne assure une liaison stratégique entre les trois aéroports de Roissy, Le Bourget, Orly ainsi que de plusieurs

gares TGV : la gare de Roissy et la gare de Lyon et également des futures gares à Saint Denis Pleyel et Orly.

Elle facilite les échanges au sein de notre agglomération. Elle conforte également la dimension internationale de la Région Capitale.

Pour toutes ces raisons, nous indiquons depuis le début des débats que cette ligne constitue la colonne vertébrale du métro Grand Paris.

Faisons un zoom sur cette ligne dans le Val de Marne. Au sud, la ligne bleue dessert le nouveau pôle multimodal qui va prendre forme à Orly. On y trouvera en effet, dans quelques années, l'aéroport, le tramway T 7 et également, une nouvelle gare TGV.

Des discussions ont d'ailleurs lieu en ce moment sur l'emplacement de cette gare dans le cadre du débat public dans l'interconnexion des lignes TGV au sud de Paris.

Rappelons que le pôle d'Orly est le premier pôle économique du sud francilien avec ses 173 000 emplois. Il intègre des zones d'activité de bureau. Il est au cœur de l'opération d'intérêt national, Orly, Rungis, Seine Amont.

La ligne bleue, c'est donc aussi un accès facilité aux emplois du secteur pour les habitants du sud et sud-est parisien.

Nous remontons ensuite vers la gare Marché de Rungis – Porte de Thiais, où s'effectue la correspondance avec le Trans Val de Marne (Le TVM) et le futur tramway T 7 qui est en cours de construction. Cette gare facilitera l'accès au marché de Rungis pour ses 12 000 de salariés. Elle améliorera aussi l'accès aux centres commerciaux de Belle Épine et de Thiais village.

Une autre gare est prévue au niveau de l'Institut Gustave Roussy à Villejuif, en interconnexion avec la ligne rouge.

L'Institut Gustave Roussy est le premier centre européen de lutte contre le cancer. L'IGR représente 2 500 salariés, 250 000 consultations par an et 11 000 patients pris en charge en 2009.

Aujourd'hui, cet équipement exceptionnel n'est desservi que par des lignes de bus et le parking de l'IGR est saturé dès le matin. Autour de cet établissement, il y a un fort potentiel foncier. Il y a un projet de développement Cancer Campus. Nous y reviendrons tout à l'heure.

Au nord, il est enfin prévu une nouvelle gare au Kremlin-Bicêtre au niveau du centre hospitalier universitaire de Bicêtre.

Nous avons prévu initialement cette nouvelle gare au niveau de l'entrée est de l'hôpital sur la RD 7. A la demande du Maire du Kremlin-Bicêtre que nous avons rencontré le 22 octobre dernier. Nous envisageons de repositionner cette gare à l'ouest de l'hôpital, à proximité de sa nouvelle entrée. La gare sera ainsi plus fonctionnelle pour les 11 000 salariés et visiteurs

quotidiens de l'hôpital.

Pour les étudiants en médecine, ce sera aussi un accès facilité à leur centre de formation.

La nouvelle gare permettra également de relier le CHU aux autres centres hospitaliers et au laboratoire de la veille scientifique de La Bièvre. Cette gare sera très utile aux habitants des quartiers environnants comme celui des Barnufles au Kremlin-Bicêtre ou celui de la Reine Blanche à Gentilly.

Le métro Grand Paris va apporter des bénéfices pour la collectivité dans trois domaines. Il va améliorer les déplacements pour tous, soutenir le développement économique et territorial, participer au développement durable. C'est la mise en cohérence qui caractérise et fait la force du projet Grand Paris.

Je vous propose de revenir maintenant sur ces trois points.

Sur cette gare, vous voyez le métro Grand Paris en violet et la gare Kremlin-Bicêtre Hôpital en rouge qui clignote. Plus c'est foncé, plus vous gagnez du temps dans vos déplacements en transport en commun. Lorsque vous allez vers les zones en vert foncé, vous gagnez au moins 20 minutes par rapport à la situation actuelle.

Quelques exemples :

- Du Kremlin-Bicêtre à La Défense, 25 minutes de trajet au lieu de 40 minutes actuellement.
- Du Kremlin-Bicêtre à Créteil-l'Échat, 17 minutes de trajet au lieu de 40 minutes actuellement. C'est un résultat spectaculaire qui montre bien l'intérêt de notre projet pour les territoires.

C'est un résultat qui est obtenu grâce à la combinaison des trois lignes qui forment le métro Grand Paris et grâce à la qualité et à la pertinence avec le maillage du réseau existant.

On vient de le voir, le métro Grand Paris facilite les déplacements en transport en commun dans des secteurs comme celui du Kremlin-Bicêtre. L'autre effet bénéfique du métro Grand Paris, c'est qu'il va alléger la charge sur le réseau existant. Ainsi avec le métro Grand Paris, on constate en moyenne, une baisse de trafic de 10 à 15 % sur les lignes en correspondance.

La ligne 13 verra son trafic alléger de près de 25 %. Pour le RER B, c'est une diminution de 30 % à l'heure de pointe sur le tronçon central. Pour le RER A, c'est une diminution de 15 % sur le tronçon central et de 20 % sur la branche Chessy, celle qui est la plus chargée. C'est donc plus de confort pour les voyageurs sans compter qu'une ligne désaturée, ce n'est pas seulement une ligne moins bondée, c'est aussi une ligne qui marche mieux.

Pour ce qui concerne le développement économique et territorial, nous sommes ici dans la vallée scientifique de la Bièvre qui s'intègre dans un périmètre plus vaste identifié comme le territoire de la santé et des biotechnologies. Vous le voyez apparaître en marron clair derrière moi au sud de Paris.

Rapprochons-nous de ce secteur. Les petites croix rouges représentent les hôpitaux comme le centre hospitalier universitaire de Bicêtre qui clignote, les hôpitaux de Villejuif ou encore l'hôpital Henri Mondor à Créteil. Les carrés jaunes représentent des établissements d'enseignement supérieur et de recherche comme l'Université Paris Est Créteil. Les ronds orange représentent les entreprises de biotechnologie comme Sanofi-Avantis à Vitry.

Vous pouvez ainsi apprécier les formidables atouts dont dispose le sud francilien et vous imaginer sans peine ce que pourra apporter le métro Grand Paris dans ce secteur. Meilleurs échanges entre professionnels franciliens, meilleurs accès vers les centres universitaires pour les étudiants car avec le métro Grand Paris, par exemple, la cité Descartes à Noisy n'est plus qu'à 28 minutes du Kremlin-Bicêtre au lieu de 49 minutes au minimum actuellement.

Le pôle de Saclay est à moins de 25 minutes alors qu'il faut plus d'une heure pour l'atteindre aujourd'hui.

Les échanges internationaux seront également améliorés avec un trajet du Kremlin-Bicêtre à l'aéroport d'Orly en 9 minutes au lieu de 30 minutes actuellement.

Le métro Grand Paris va ainsi changer la perception de ce secteur, le rendre visible et attractif, susciter l'implantation d'entreprises et donc d'emplois. Ceci se vérifiera en particulier sur le site de Cancer Campus que vous voyez apparaître en vert sur l'écran, sur le territoire de la communauté d'agglomération du Val de Bièvre. Cancer Campus est un projet porté par les acteurs locaux qui vise à créer sur une surface de plus de 60 ha, un pôle de recherche et d'innovation dédié à la lutte contre le cancer, au pied de l'Institut Gustave Roussy. Il apparaît ici en couleur sur la diapositive. C'est associer sur un même site de la recherche, des entreprises, des laboratoires, des formations de haut niveau, ce qui représente à terme 10 000 nouveaux emplois dont plus de 1 200 nouveaux médecins, chercheurs et ingénieurs.

Cancer Campus sera aussi un écoquartier bien intégré dans la ville, rassemblant toutes les fonctions urbaines avec des logements, des commerces de proximité, des équipements publics, des espaces verts. Cette opération va entrer en phase opérationnelle avec la création d'une zone d'aménagement concertée portée par la communauté d'agglomération du Val de Bièvre.

La ligne rouge et la ligne bleue constituent un levier essentiel pour ce projet. Plus généralement ces deux lignes deviendront rapidement indispensables aux habitants et aux salariés de ce secteur.

Pour la première fois dans le cadre d'un projet d'infrastructure de transport, nous avons réalisé une évaluation stratégique environnementale, très en amont du débat public. Cette étude a permis la prise en compte des enjeux environnementaux dans la conception même du projet. Par exemple, nous avons choisi le tracé du métro Grand Paris et la profondeur du tunnel en conséquence.

Pour conclure, voyons la mise en œuvre du projet.

Le projet que nous vous présentons, est un projet ambitieux d'intérêt national. Il nécessite entre 21,4 et 23,5 milliards d'euros selon les variantes de tracé, le nombre de gares retenues et la proportion de section aérienne finalement choisie.

Ce montant prévisionnel comprend le coût des infrastructures, celui du matériel roulant et également celui des acquisitions foncières.

C'est évidemment un effort financier de première importance que nous devons envisager. Cela correspond, comme nous l'évoquions dans notre film d'introduction, à une troisième génération d'investissements. Après la création du métropolitain, il y a plus d'un siècle et la création du RER, il y a 40 ans.

Nous sommes aujourd'hui dans la période du débat public. A la clôture des débats dans quinze jours, la loi impose à la Société du Grand Paris de proposer un schéma d'ensemble et ce, avant la fin du mois de mai 2011.

Ce schéma d'ensemble tiendra compte des observations et avis collectés par la Commission du débat public et devra constituer une base largement partagée. Il s'en suivra une période de 18 mois pendant lesquels les rencontres avec les citoyens, avec les élus, avec les partenaires seront permanentes pour élaborer la programmation et concevoir finement les ouvrages.

Il restera alors à réaliser les travaux dans les meilleurs délais. Les mises en service se succéderont de 2018 à 2023.

Avec notre réunion d'aujourd'hui, nous abordons les derniers débats sur le territoire du Val de Marne. Vous allez voir tout ce qu'apporte la ligne rouge, Orbival, et la ligne bleue, le prolongement de la ligne 14 aux habitants de ce département.

Maintenant, place à notre débat de ce soir. La discussion se poursuit et nous sommes à votre écoute.

Je vous remercie pour votre attention.

Michel ROSTAGNAT : Merci beaucoup Madame COUX. Merci à la Société du Grand Paris pour ces éclaircissements. Nous sommes à peu près à l'heure annoncée. Donc, le débat s'ouvre. C'est Paul CARRIOT, qui va donc scruter dans la salle avec l'aide de nos 4 hôtes, qui maintenant se mettent en place, les mains qui se lèvent et qui distribuera la parole. Nous sommes entre 120 et 130 personnes. Je pense que tous les gens qui le souhaitent pourront prendre la parole.

Il y a aussi une autre manière de parler, je vous le signale aussi, c'est d'écrire une question sur des formulaires que les hôtes tiennent à votre disposition. Elles passeront dans les rangs. Elles monteront les questions à la tribune. Les questions seront lues par Paul CARRIOT. C'est une autre manière de s'exprimer. Il faut que vous repartiez avec des réponses à vos questions.

On peut y aller. Paul à toi.

Paul CARRIOT : Merci Monsieur le Président. Effectivement, nous avons 2 h 15 pour débattre de ce projet. Je vous propose la chose suivante. C'est assez simple. Chacun doit pouvoir s'exprimer. On va y veiller en tout cas. Il y a une règle assez simple. On se présente, cela me paraît normal puisque tout est dans le compte rendu et il est important que nous sachions si vous êtes un élu, si vous représentez une association, si vous êtes un citoyen du Kremlin-Bicêtre, etc. C'est important pour vous et pour nous, et pour la clarté du débat.

Nous vous demandons aussi de faire un effort de ne pas parler au-delà du raisonnable. On fixe 3 minutes habituellement. On veillera que le délai ne soit pas trop dépassé. Nous vous demandons de faire un petit effort de rigueur pour poser votre question. Les questions sont très importantes. Il y a déjà 700 questions qui ont été posées et simplement pour que vous ne preniez pas cela pour un faux-fuyant, à chacune de ces questions, il y a une réponse. Quel que soit le mode d'expression écrit ou oral, vous aurez une réponse à votre question.

Cela dit, nous allons vous céder la parole. Il suffit de lever le doigt. Je crois que le moment est venu de vous exprimer. Toutes les questions peuvent être posées, je l'ai dit, sur l'opportunité du projet, sur les caractéristiques, les objectifs. Vous voyez que le champ est large et nous vous invitons maintenant. Qui veut ouvrir le feu ? Monsieur ?

Serge LALET, citoyen du Kremlin-Bicêtre : Monsieur LALET. J'habite le Kremlin-Bicêtre depuis très longtemps. L'exposé a été très clair. Il y a quelque chose qui m'a surpris. Le budget m'a semblé un peu léger et il sera largement dépassé. On sait bien que c'est ainsi. En plus, vous avez dit c'est fonction du nombre de gares qui seront retenues.

Est-ce que toutes les gares que vous nous avez présentées, seront retenues ou bien est-ce de la littérature ? Avec le gouvernement, on a appris à se méfier.

Michel ROSTAGNAT : Première question qui est une double question à la Société du Grand Paris. Je pense que sur le coût global du projet, Monsieur VERON va répondre. Sur le coût de la gare et sur la gare du Kremlin-Bicêtre, ce sera peut-être Madame COUX. En tout cas, vous avez Monsieur, Madame, la parole.

Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris : Bonsoir à tous. Evidemment, vous avez un grand pessimisme qui est probablement dû à des observations de la période précédente et qui ont été renforcées par le énième rapport de la Cour des comptes sur ce sujet-là.

Deux observations parce que bien entendu, je suis tenté d'avoir exactement la même méfiance que vous. La première, c'est que le coût final va complètement dépendre de la décision de tracé définitive et aussi, du nombre de gare. Pour une gare, il faut compter, c'est une grosse moyenne, environ 80 millions d'euros pour faire une gare à la parisienne, c'est-à-dire sortie au niveau du trottoir avec les quais, les couloirs et les issues. Vous vous doutez bien que, plus on accroît le nombre de gares, mécaniquement, cela inflat l'addition. Quant au tracé définitif, il y a des options dans notre dossier et par ailleurs, de notoriété le Parisien

est un journal bien informé, il y a des discussions en cours auxquelles ma collègue Claire-Hélène COUX a fait allusion, dont il peut résulter tel ou tel ajout ou telle ou telle soustraction. A ce stade, ce que nous pouvons dire, c'est que le dossier que nous avons déposé, conduit à la fourchette que vous avez eue tout à l'heure.

La deuxième observation que je ferai, c'est que nous ne serons fixés sur le coût définitif de l'opération que le jour où nous ouvrirons les plis des consultations, des appels d'offre et où nous pourrons par conséquent, procéder à la sélection des fournisseurs. Ce jour-là, on constatera les prix engageants des soumissionnaires et nous aurons à ce moment-là, un exact reflet de la situation. Pour le moment, c'est une pure expertise et il n'y a pas de ratio, je le dis au passage, qui tienne compte de chacun des grands segments que vous avez vus sur la carte et des difficultés particulières que représente chacun de ces grands segments. Effectivement, le prix moyen n'est pas uniforme d'un segment à l'autre.

Sur les gares ?

Claire-Hélène COUX : Sur les gares, je vous ai amené la carte du réseau Grand Paris. Toutes les gares qui sont indiquées sur cette carte, toutes celles qui sont en rond blanc, rouge plein, font partie de l'estimation basse que je vous ai donnée tout à l'heure. Vous verrez sur certaines gares, comme Villejuif Louis Aragon, il y a deux ou trois gares optionnelles et donc dans la version haute, il y a toutes les gares optionnelles.

Le Kremlin-Bicêtre, pour répondre à votre question, fait partie des gares qui ne posent pas de question. Elles seront sur la ligne bleue forcément. Cette question dans toutes les versions, Kremlin-Bicêtre hôpital y figure.

Paul CARRIOT : Il y a une personne ici, devant.

Tony LUONG, Habitant à Paris 13^{ème} : Bonsoir à toutes et à tous. Permettez-moi de me présenter. Je m'appelle Monsieur Tony LUONG. J'habite à Paris dans le 13^{ème}. Serait-il possible qu'officiellement le métro Grand Paris soit exploité par la SNCF étant donné que ses stations comme Saint-Cloud, Bicêtre, se transforment en gare SNCF ?

Michel ROSTAGNAT : L'exploitant, Monsieur VERON, qui exploitera le réseau que vous allez ouvrir ?

Marc VERON : Une fois achevé d'être construit, l'intégralité de ce réseau sera remise entre les mains du STIF. C'est le Syndicat des transports d'Île de France qui procédera à la consultation qui permettra de choisir l'opérateur. J'indique au passage la chose suivante qui est très importante. Souvent on nous attribue les paternités, or il y a depuis le 3 décembre 2009 une application directe en droit français d'un règlement européen qui s'appelle OSP, qui prévoit que pour tout réseau nouveau et nous sommes dans le cas d'un réseau nouveau, nous ne sommes pas dans le cas d'une prolongation de ligne existante. Pour tout réseau nouveau, obligation est faite à celui qui en est le propriétaire, en l'occurrence ce sera le STIF qui aura cette obligation, de procéder par consultation, par appel d'offres, pour choisir la société exploitante.

Michel ROSTAGNAT : Vous avez la réponse à votre question, Monsieur ?

Paul CARRIOT : Merci à vous. J'avais noté une question là-bas, Monsieur ?

Fabien GUILLAUD BATAILLE, Adjoint au Maire du Kremlin-Bicêtre : Bonsoir à tous. Je suis Fabien GUILLAUD BATAILLE. Je suis Adjoint au maire du Kremlin-Bicêtre. En regardant la présentation qui vient de nous être faite, en se félicitant que la gare du Kremlin-Bicêtre soit assurée, me viennent deux questions.

La première, c'est sur la précision métrique dans laquelle vous avez proposé cette gare et défini cette gare. Or, pour ce qui me concerne, dans les débats que j'ai pu avoir, il me semblait qu'on pouvait réfléchir à un positionnement un peu plus lâche et pas exactement à cet endroit-là, d'ailleurs pour un meilleur service au niveau de la ville du Kremlin-Bicêtre et de ses voisines et puis, quelque chose m'est vraiment apparu, en voyant la carte et une question, je pense que de nombreux Kremlinois vont se poser, est-ce qu'il n'est pas un peu ballot pour le moins, je vais utiliser ce terme-là, de faire un prolongement de la ligne qui partirait d'Olympiades, qui s'arrêterait à l'hôpital de Bicêtre et, qui n'aurait aucune interconnexion, ni avec la ligne 7, ni avec le tramway petite couronne. J'ai une grosse interrogation, je trouve que ce serait optimisant pour les habitants du Kremlin-Bicêtre mais je pense également à ceux de Villejuif et d'Ivry notamment, pour ce qui concerne la ligne 7. On peut imaginer que cela permettrait de désengorger cette ligne 7 dont les Kremlinois et les Arcueilais qui descendent à la station Kremlin-Bicêtre, aux heures de pointe, savent bien à quel point elle est saturée. Cela pourrait être une très bonne réponse pour les déplacements urbains et puis cela nous connecterait avec deux systèmes de transport qui, de toute façon, vont être croisés par le prolongement de la ligne.

Michel ROSTAGNAT : Merci beaucoup Monsieur le Maire adjoint. Il me semble que votre question à laquelle les représentants de la Société du Grand Paris vont répondre est double. Il y a le projet urbain autour de la gare parce qu'effectivement l'endroit où on la positionne, c'est un projet urbain. C'est un des points forts du projet Grand Paris. Ensuite, la question de l'interconnexion avec la ligne 7. Je laisse Monsieur VERON et son équipe y répondre.

Christian GARCIA, Membre de la Société du Grand Paris : Bonsoir. Sur la localisation, le positionnement précis de la gare. Il est bien entendu que ce sera à la fois, en concertation étroite avec la municipalité et en s'appuyant sur des études concrètes. A un moment donné, entre la boulangerie pour schématiser et la laverie, où va-t-on positionner la gare. Je crois qu'il faut prendre un peu de recul. Avec des études concrètes et précises, nous pourrions localiser, à 10, 20 mètres près, le positionnement de la gare. Je crois que c'est un peu prématuré aujourd'hui où on va vraiment la localiser. Une chose est sûre, c'est qu'à la demande du Maire, nous avons ripé la gare pour la mettre de l'autre côté, à la future entrée de l'hôpital, parce que cela nous paraît pertinent et logique. Voilà ce qu'on peut dire aujourd'hui sur la localisation précise de la gare.

Claire-Hélène COUX : Je vais passer une diapositive. Tout au long des débats, nous avons eu des demandes de gares supplémentaires. Nous avons toute une liste de gares

supplémentaires et en fin de compte, il faudra faire un choix. On ne pourra pas tout faire d'une part, pour des raisons financières, chaque gare, c'est 50 à 100 millions d'euros. Il n'y a pas de doute, une gare dans Paris, ce sera la fourchette haute parce que le sous-sol de Paris est assez complexe. Il faudra faire des choix. D'autre part, je vous montre ici, une photo aérienne de la zone du Kremlin-Bicêtre et du 13^{ème}. Dans cette zone-là, ici vous avez le périphérique qui fait la limite entre Paris et le Kremlin-Bicêtre / Gentilly et ici, vous avez les gares en rose de la ligne 7, Place d'Italie, Tolbiac et Maison Blanche et puis vous avez en rouge, le tramway T 3.

Ici en rose, la branche de la 7 qui va vers Ivry et ici, la branche de Maison Blanche jusqu'à la station suivante qui va vers Villejuif. On voit d'abord en premier regard que la zone du 13^{ème} est déjà fortement desservie par des transports lourds. C'est un premier argument. La deuxième chose, la ligne 14, on a la volonté de garder une vitesse assez importante puisqu'à partir de Villejuif, vous avez aussi un tramway qui part vers Orly et donc la desserte fine des territoires, sera assurée par la ligne 7 et par le tramway T 7.

L'objectif de la ligne 14, ce n'est pas de faire un doublon avec ce métro ligne 7 et le tramway T 7, c'est d'apporter quelque chose de plus, de différent, d'être complémentaire. C'est dans ce sens-là que nous avons choisi, un espacement des gares assez important de l'ordre de 2 km pour justement permettre d'atteindre une vitesse assez élevée sur ce tronçon. Voilà les éléments que je souhaitais apporter à ce débat.

Paul CARRIOT : Oui, Monsieur ?

Etienne BRARD, Citoyen de Gentilly : Je suis Monsieur BRARD, habitant du voisinage. Je voudrais faire une remarque concernant ce qu'a dit Monsieur GUILLAUD BATAILLE, j'ai du mal à comprendre. Comment voulez-vous connecter à ce grand réseau express, qui est un outil phénoménal pour le développement de notre agglomération, l'embranchement jaune de la ligne 7. J'ai peur qu'avec ce projet, pour ce qui est de la ligne bleue, comme il y aura une connectivité avec la station Villejuif Aragon, toutes les personnes qui viennent de cette partie, pourront tout de suite partir dans ce volume, massif, important, par contre ceux qui viennent justement vers toutes ces cités populaires, comment est-ce que vous allez connecter tout cela vers cet essor ? Je pense qu'il faut, même si cela doit ralentir le trafic, il faut qu'il y ait un élément de connectivité dans ce réseau parce que pour notre ville, pour les agglomérations proches de nous, il faut qu'on puisse se connecter à ce réseau.

Michel ROSTAGNAT : Je pense que Madame COUX qui est une fine connaisseuse de la proche banlieue sud a tout noté et qu'elle va vous répondre.

Claire-Hélène COUX : Je souhaiterais changer de diapositive pour prendre un cadre plus large pour répondre à Monsieur. C'est une autre carte qui donne une vision plus large du Val de Marne. Vous reconnaissez ici la station Olympiades dans Paris avec la ligne bleue, l'arrêt au Kremlin-Bicêtre hôpital. L'arrêt à Villejuif Institut Gustave Roussy, le MIN Porte de Thiais et puis l'aéroport d'Orly. Ici vous distinguez la ligne 7 qui s'arrête à Villejuif Louis Aragon, qui sera prolongée, les travaux sont en cours. C'est pour dans quelques années 2012 / 2013, le

prolongement T 7 qui est en cours de construction. Tous ces petits arrêts qui vont permettre d'irriguer finement à la fois, les zones de bureau et puis les territoires ici. L'autre branche de la ligne 7 et puis la ligne rouge Orbival dans le Val de Marne. Orbival qui part ici vers Champigny pour aller ensuite vers la cité Descartes.

La connectivité dont parlait Monsieur, elle va pouvoir être assurée par plusieurs moyens. Déjà les gens de cette zone pourront se rabattre sur les stations existantes de la ligne bleue, les stations qui vont être créées, Kremlin-Bicêtre hôpital, l'institut Gustave Roussy. Pour d'autres, il sera plus pratique de reprendre la ligne 7 et redescendre sur Villejuif Louis Aragon pour aller reprendre ensuite, la ligne rouge vers l'est ou l'ouest ou la ligne bleue pour remonter sur Paris ou aller vers Orly. La connectivité pour les gens d'Ivry pour prendre la ligne bleue, c'est le RER C. Je vous rappelle que pour les gens d'Ivry, le RER C se connecte à Bibliothèque, donc une station ici et ils remontent directement, ils sont déjà sur la ligne Bleue à Bibliothèque François Mitterand. Egalement pour les habitants de ce quartier, Maison Blanche, prendre le T 3 pour aller jusqu'ici à la gare de Porte d'Ivry et on peut aller à 600 mètres à pied jusqu'à Olympiades ou prendre un bus. La connectivité, elle se fait vraiment, on le sent bien, dans à peu près tous les sens, grâce aux lignes existantes, la ligne 7, grâce à la ligne rouge qui permet de desservir l'est et l'ouest et grâce à cette nouvelle ligne bleue si on veut aller vite.

Michel ROSTAGNAT : C'est une connectivité avec une correspondance dans la majorité des cas. C'est peut-être effectivement celle qui vous chagrinerait. Devoir prendre des correspondances. Vous avez la réponse à votre question Monsieur ?

Etienne BRARD : Pour ce qui est des habitants qui habitent justement vers Ivry, ce que j'appelle Ivry Poste, ceux qui peuvent aussi aller attraper le RER. Je suis désolé mais ce quartier que je connais un peu, quand vous allez vers la station Pierre et Marie Curie, tout ce réseau pour aller rejoindre tout ceux qui sont dans ces coins-là où il n'y a pas de transport, qui descend pour eux ou qui monte. Il y a seulement la ligne 125, elle permet juste de se rapprocher un petit peu de la nationale 7 ensuite, il faut marcher, c'est assez compliqué. J'ai du mal à voir. Il y a des petits quartiers pour qui les choses ne sont pas réglées. Pour moi, l'idéal c'est qu'il y ait eu une connectivité au niveau de Maison Blanche où tout le monde peut se rejoindre à ce niveau-là. Comme disait Monsieur GUILLAUD BATAILLE. Dès que vous êtes là, vous êtes dans le flux express et tout va bien.

Claire-Hélène COUX : D'accord. Encore un élément de réponse maintenant que vous me parlez de la station du quartier autour de la gare de Pierre et Marie Curie, à Ivry. Je disais que sur le territoire d'Ivry, si vous voulez aller à Paris rapidement, le mieux c'est de prendre le RER C pour prendre par exemple la bleue à Bibliothèque François Mitterand.

Si vous voulez au contraire vous rendre sur le réseau du Grand Paris, on peut prendre la ligne 7 à Châtelet jusqu'à Maison Blanche et repartir dans l'autre sens pour se rabattre sur Villejuif Louis Aragon là où vous ferez la connexion avec la ligne rouge.

Mon parti n'est pas de dire que Maison Blanche est inutile, ce n'est pas du tout mon propos

mais c'est qu'il va falloir faire des choix au niveau des gares car on ne pourra pas tout faire en raison de coût et pour des questions de vitesse. Il faudra faire les bons choix. Personnellement, je trouve que le quartier de Maison Blanche est déjà bien desservi alors que d'autres territoires le sont peut-être moins aujourd'hui. Nous prenons note de tous vos propos et la Commission fera son rapport à partir de tout ce que vous aurez dit dans les débats.

Paul CARRIOT : Juste pour compléter ce que vient de dire Madame. La Commission particulière de débat public fera sous les deux mois qui viennent, un compte rendu de tout ce qui s'est dit et écrit et pensé au cours de ce débat. La commission particulière, c'est nous les 12 membres de cette Commission particulière et la Commission nationale fera un bilan de cette opération qui aura duré six mois. Tout ce que vous dites ici, je vois les questions qui vont arriver, tout ce que vous dites ici sera pris en compte globalement de manière à ce que tout cela apparaisse et soit reproduit pour le bon usage du maître d'ouvrage.

La question suivante ?

Claude HENRY, Citoyen associatif au Kremlin-Bicêtre : Je m'appelle Claude HENRY. Je suis membre de plusieurs associations au Kremlin-Bicêtre. Je voudrais poser deux questions. La première, je souhaiterais à nouveau revenir sur la même question qui vient d'être posée et, en profiter pour voir à quel jeu on joue ce soir. On recueille tous nos avis, cela vient d'être redit, mais je conçois aussi que votre équipe, l'équipe du Grand Paris défende son projet. Quand vous répondez « *il faut faire des choix* », on est renvoyé à la question qui fera les choix ? Je voudrais insister à nouveau sur l'importance d'envisager une interconnexion à Maison Blanche. Vous avez là une jonction entre les deux branches de la ligne 7 et cela apparaît un peu aberrant de ne pas envisager plus sérieusement, en disant qu'il faut que le métro aille vite, d'avoir une station supplémentaire à cet endroit-là.

Mon autre question qui n'a pas du tout été évoquée, porte sur le budget que vous nous avez présenté. Un budget qui certes, sera amplifié mais surtout la question qu'on se pose c'est, comment le financement va-t-il être fait ? Qui va en porter le poids ? Qu'est-ce qui est envisagé sur ce point-là ?

Michel ROSTAGNAT : Merci Monsieur. Je vous remercie beaucoup de votre question dont le début concerne la Commission, je vais donc y répondre. En ce qui concerne le financement, je passerai la parole à Monsieur VERON.

Vous dites qui va prendre la décision définitive ? C'est une bonne question. Sachez que la Commission qui préside ce soir le débat, donc Paul CARRIOT et moi-même, au nom de la Commission nationale du débat public, sommes les notaires du débat, les grandes oreilles du débat. Nous prenons note et nous trions un peu les quelques milliers de pages de verbatim que nous allons avoir, de façon à en sortir, autant que faire se peut, la substantifique moelle et, notre rapport qui sera publié par la Commission nationale du débat public donc, auquel vous aurez accès vous-même. Ce compte rendu de vos interventions ira au maître d'ouvrage, à Monsieur VERON et à son équipe, lesquels auront la décision in fine, donc rendront leur

propre décision deux mois plus tard, c'est-à-dire le 31 mai prochain, d'ici quatre mois à peu près, sur le fondement de l'analyse qu'ils auront fait à partir de nos conclusions du débat. Il nous appartient d'être de bonnes oreilles, de bons notaires, de bien régurgiter ce qui ce sera dit mais ensuite, c'est la Société du Grand Paris qui va former son propre jugement et qui prendra sa propre décision. J'espère que cette mise au point est utile. Sur le financement je pense que Monsieur VERON va vous apporter des éclaircissements.

Marc VERON : Sur le processus de décision. La perception que l'on peut en avoir n'est pas nécessairement extrêmement simple. D'abord, il y a la loi dite du Grand Paris du 3 juin 2010. Le processus de décision qui est décrit comme le Président l'a rappelé à l'instant, c'est qu'au terme du travail de synthèse par la Commission nationale du débat public et donc, la remise de ce rapport de synthèse, il appartient au Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris, de prendre sa décision et cette décision doit être motivée, est-il dit dans la loi, par conséquent, les éléments de synthèse qui auront été remis par la Commission du débat public doivent éclairer en toutes hypothèses, les choix faits par le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris. Tout ceci sera public. Je précise que le rapport de synthèse sera sur le net. Tout ceci est totalement en transparence.

L'autre élément et c'est là où effectivement il peut y avoir une incompréhension et au demeurant, cela n'a rien de simple puisqu'il n'y a pas de précédent en la matière. Il y a une concomitance de débat public depuis le 1^{er} octobre 2010 puisqu'en même temps qu'il y a un débat public sur le réseau de métro du Grand Paris, il y a un débat public dit « Arc Express » et qu'il n'est pas difficile d'imaginer que les deux ne se feront pas en même temps également. Il doit y avoir une convergence recherchée car personne ne peut croire qu'à quelques centaines de mètres de distance, on va percer deux tunnels différents. Cela n'a pas de sens et d'ailleurs financièrement, je ne vois pas très bien comment on pourrait faire.

Donc, en même temps que chemine le processus décrit par la loi du 3 juin 2010, il y aura forcément, cela a déjà commencé, une discussion entre la Région et l'Etat pour voir comment pourraient converger ces deux projets qui d'ailleurs ne sont pas antinomiques quand on regarde le tracé. Il n'y a pas de clivage qui ne puisse être résorbé. En fait, au moment où telle que la loi le dit, le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris doit se prononcer, il faudra bien que l'Etat et la Région aient dit, pour leur part, comment la convergence va s'opérer entre les deux. C'est là l'élément de réglage délicat.

A supposer que je sois compréhensible dans ce que je viens de dire, je suis prudent, ce n'est pas totalement évident. Maintenant la question du financement. Nous ne parlons ici que du financement de l'investissement. C'est-à-dire la construction, clés en main, du réseau de métro en question, quel qu'il soit.

Vous avez raison de dire qu'il y a encore des zones d'incertitude. Pourquoi ? Parce que le tracé n'est pas définitivement fixé, le nombre de gares non plus. Nous, nous sommes obligés de raisonner tel que le dossier se trouve aujourd'hui. De ce point de vue-là, il y a deux moments importants. Tout ce qui va se passer jusqu'à l'ouverture à l'exploitation donc, jusqu'en 2018 et puis, tout ce qui va se passer au-delà.

Ce qui va se passer avant, puisque par définition, le réseau n'étant pas en fonctionnement, ne générera aucune recette d'aucune sorte. Ces deux dispositifs essentiels de financement, d'abord, un financement d'origine fiscale tablant sur trois natures de recettes fiscales, une taxe spéciale d'équipement que vont acquitter en additionnel tous les ménages de la région parisienne, deuxièmement, une taxe sur les bureaux et bien entendu, cette taxe sur les bureaux, on voit bien qu'elle est normalement faite pour produire en fonction des nouvelles polarités et les nouvelles gares, etc. par la suite, un additionnel assez important par rapport à ce que l'on constate aujourd'hui. Je rappelle qu'aujourd'hui, la taxe sur les bureaux revient à deux entités. La Région jusqu'à concurrence de 183 millions d'euros et l'Etat pour ce qui excède ces 183 millions d'euros et qui représentent à peu de chose près, la même somme. A partir du moment où tout l'excédent sera fléché vers la Société du Grand Paris pour la construction du métro, c'est évidemment une ressource importante. Enfin, une taxe qui est perçue sur les matériels roulants. Tout cela devrait générer jusqu'en 2025, de l'ordre de 6,5 milliards d'euros. C'est la première source importante de financement. La deuxième source de financement, c'est une dotation par l'Etat de 4 milliards d'euros à partir de 2014 et en fonction des demandes et des besoins, il est clair que la Société du Grand Paris ne recevra pas d'un coup les 4 milliards en question. Voilà une masse d'une grosse dizaine de milliards d'euros.

Pour ce qui excède cette grosse dizaine de milliards d'euros, la Société du Grand Paris empruntera, il ne peut pas en être autrement et cela n'a rien de surprenant pour un grand réseau d'infrastructure de transport. La question qui dès lors se pose notamment, au-delà de la période d'ouverture à l'exploitation, c'est celle de l'amortissement de la dette. C'est un amortissement de long terme. Encore une fois, long terme, cela veut dire une quarantaine d'années. Cela n'a rien d'étonnant. Pour le métro urbain de Paris, c'est ce qui s'est passé et même sur une plus longue période. Cet amortissement va être fait à partir de trois natures de ressource. Les ressources fiscales qui vont continuer de produire, celles que j'ai citées tout à l'heure. Des ressources qui tiennent à l'exploitation du réseau donc, l'utilisation de loyers, l'utilisation du réseau par l'exploitant va bien entendu secréter une ressource et enfin, des ressources d'ordre commercial, c'est-à-dire, des recettes provenant des gares dès lors qu'en effet, une gare pourra être construite avec un ensemble de fonctionnalités, il y aura, on l'espère, un net d'exploitation dégagé par ces gares qui concourra à l'amortissement de la dette. C'est pour au-delà de l'ouverture à l'exploitation. C'est tout cela que pris instantanément, quand on dit 23 ou 25 milliards, peu importe, mais qui en réalité sur le terme de deux générations, représente une contribution minime quand on regarde encore une fois, dans le temps de l'amortissement de la dette.

Paul CARRIOT : Il y a quelqu'un qui veut parler ici, Madame ?

Yannick PIAU, Adjointe au Maire au développement urbain à l'Haÿ-les-Roses, mandatée par le Maire de l'Haÿ-les-roses, Patrick SÈVE : Bonsoir, Yannick PIAU, Maire adjointe à l'Haÿ-les-Roses dans le Val de Bièvre. Je suis accompagnée par Bernard DELIANCOURT qui est lui aussi est Maire adjoint à l'Haÿ-les-Roses. Nous sommes ici ce soir, mandatés par notre Maire, Patrick SÈVE qui n'a pu se déplacer et par notre Conseil municipal puisque la ville de

l'Haÿ-les-Roses, a voté à l'unanimité, le 11 janvier dernier, un cahier d'acteurs avec au-delà d'un certain nombre de propositions d'engagement, de points de vue sur la distribution des transports dans le Val de Marne et notamment, un appui au plan de mobilisation de transport. Une demande comme il en existe effectivement dans notre département qui est une demande pour une création d'une gare sur la ligne 14, l'extension de la ligne 14 située à une intersection entre la commune de l'Haÿ-les-Roses, Villejuif et de Chevilly-Larue. Ce que l'on souhaite, si vous en êtes d'accord, c'est afficher la diapositive qui était précédemment affichée où on voit clairement la commune et cet endroit qui est en manque de transport.

Comme vous pouvez le voir, la proposition qui nous est faite aujourd'hui, qu'on trouve intéressante, une extension de la ligne 14, qui nous satisfait peu dans sa desserte pour notre territoire puisqu'elle traverse la commune de l'Haÿ-les-Roses et elle traverse une commune qui n'est pas desservie par des transports lourds aujourd'hui. Ce que l'on ne voit pas là, elle est aussi traversée sans sortie par l'autoroute A6 donc, on trouve que c'est une commune qui subit beaucoup les transports sans en bénéficier et, avec une caractéristique que les habitants de notre commune, font partie des habitants du Val de Marne qui utilisent le moins les transports en commun, puisqu'il n'y a pas de transport en commun pratique pour aller sur le bassin d'emploi. C'est un paradoxe alors que nous sommes à proximité du bassin d'emploi fort d'Orly – Rungis, il n'y a pas de transport qui permette aux habitants de l'Haÿ-les-Roses d'aller facilement sur ce bassin d'emploi ce qui peut paraître caricatural mais cela fait partie des choses qui existent en région Île de France.

En plus, proposer le passage de cette extension de ligne est un endroit qui, pour le territoire du Val de Bièvre, comme cela a été dit dans les cahiers d'acteurs de la communauté d'agglomération du Val de Bièvre et, celui des Maires du Val de Marne concernés par cette extension de ligne, est assez particulier. C'est un périmètre sur lequel les trois communes concernées travaillent à des opérations de renouvellement urbain lourdes puisqu'au total, on a entre 20 à 30 000 habitants sur une zone large qui sont concernés à l'échelle des trois communes et, qui sont majoritairement aujourd'hui dans de l'habitat social. On a la pointe sud du futur périmètre de Cancer Campus qui sera tout près de l'endroit où nous pensons qu'il serait intéressant qu'il y ait la création d'une gare de desserte à vocation première desserte habitants. Soyons bien clair, il y a un vrai potentiel en plus à cet endroit-là pour requalifier l'ensemble de cette zone et permettre à ses habitants d'avoir accès aux centres d'emploi de proximité, voir un peu plus loin dans Paris.

Je vais laisser la parole à Bernard DELIANCOURT.

Michel ROSTAGNAT : Merci beaucoup.

Paul CARRIOT : Est-ce que cela vous ennuie Monsieur d'attendre un instant, ensuite je vous laisse la parole. Il y avait une dame d'abord.

Michel ROSTAGNAT : Il faudrait peut-être d'abord qu'il y ait quelques éléments de réponse suite à l'intervention de Madame le Maire adjoint et cela permettra de rebondir ensuite. On peut traiter une série de questions sur l'Haÿ-les-Roses.

Paul CARRIOT : Si vous avez un complément ou peut-être une question par rapport à ce qui vient d'être dit ?

Jean-Étienne LOCHER, Citoyen de l'Haÿ-les-Roses : Bonjour à tous. Je vais être bref. C'est pour expliquer le point de vue d'un citoyen, d'un usager. J'habite à l'Haÿ-les-Roses, je travaille à Paris. Je n'ai pas de voiture et on est à 5 km de Paris. Je me considère comme un citoyen du Grand Paris, comme un parisien même si j'habite à l'Haÿ-les-Roses et je mets une heure pour aller travailler à la gare de Lyon et mon épouse, qui travaille à Nanterre, met une heure et demie alors que nous sommes à 5 km de Paris. C'était un peu pour mettre des chiffres sur notre réalité quotidienne et je partage et j'appuie complètement le fait qu'un métro automatique, c'est bien mais on ne vit pas entre l'aéroport, l'hôpital et le centre de Paris. Dans cette zone que vous voyez, il y a des gens qui habitent, qui travaillent, il est important que le métro s'arrête dans ces zones d'habitation, que ce ne soit pas uniquement une question de vitesse, c'est aussi pour les usagers, pour pouvoir aller travailler.

Paul CARRIOT : Merci de votre témoignage. Monsieur ?

Bernard DELIANCOURT, Adjoint au Maire au transport l'Haÿ-les-Roses, mandaté par le Maire de l'Haÿ-les-Roses, Patrick SÈVE : Je ferai un petit complément à l'intervention de Yannick PIAU qui était assez complète. Il y a un point sur lequel je voudrais insister parce que l'unanimité de notre Conseil a bien insisté sur ce point, c'est que comme il y avait eu des propositions de prolongement de cette ligne 14 en aérien, la ville de l'Haÿ-les-Roses s'est majoritairement exprimée pour un prolongement en souterrain et je crois que c'est important de le préciser.

Michel ROSTAGNAT : Vous avez une précision par rapport à ce que vient de dire Monsieur ?

Christian GARCIA : Il y a une demande importante de stations supplémentaires. Il est clair que tout à l'heure Monsieur parlait de Maison Blanche. Nous étions à Orly jeudi, on parle aussi d'une station au pont de Rungis. Là aussi, on parle d'une station sur les trois communes. C'est pour cela que Monsieur VERON disait tout à l'heure, chaque fois que nous rajoutons une station, il faut savoir que cela coûte 80 millions. Là, on vient de rajouter 250 millions d'euros d'un coup. Je crois qu'il faut à la fois, être serein sur le débat, effectivement il y a des demandes justifiées, d'autres sur lesquelles je ne porterai pas de jugement, mais que je trouve un peu moins pertinentes par rapport à des territoires qu'il faut vraiment desservir. C'est vrai que dans ce genre de choix entre cette gare des trois communes qui englobe l'Haÿ-les-Roses, Chevilly-Larue et Villejuif, cela nous interpelle. Il y en a d'autres, un peu moins. L'autre jour, il y avait des arguments très forts aussi par rapport à Madame le Maire d'Orly sur une station supplémentaire à Pont de Rungis mais il y a effectivement cette question qui est tout de même très importante, on ne peut pas rajouter à l'infini des stations parce qu'on pourrait aussi rajouter plusieurs stations supplémentaires mais il y a le coût. Il est très important puisqu'on peut estimer aujourd'hui que le nombre de demandes de stations supplémentaires par rapport au Grand Paris, avoisine entre 15 et 17 stations supplémentaires.

Il va y avoir un vrai choix, certainement douloureux mais il va y avoir un vrai choix à la fois de pertinence par rapport à la station, où elle sera positionnée, par rapport à l'envie à la fois des citoyens et des élus de porter cette demande supplémentaire. C'est aussi un vrai choix stratégique, c'est une vraie opportunité. Je pense que sur ces trois gares supplémentaires qui sont demandées sur la ligne 14, il y aura des choix douloureux mais je pense que la sagesse à la fois de la Commission et la réflexion du Grand Paris apportera à mon avis, un élément de réponse sur ces trois gares.

Michel ROSTAGNAT : Peut-être faudrait-il avant que Madame ne prenne la parole, pour la clarté de la réponse aux questions des personnes qui viennent de s'exprimer, qu'on reformule la question en sens inverse. Est-ce que vous pouvez nous dire pourquoi vous avez proposé des gares à Villejuif Gustave Roussy ou même MIN de Porte de Thiais, pour ne parler que de celles qui intercalent celles dont il est question maintenant et pas celle de l'Haÿ-les-Roses qui est dans votre réflexion de départ. Il y a tout un historique des justifications qui mériteraient peut-être quelques mots.

Claire-Hélène COUX : Je continue à travailler sur cette diapositive affichée. Comme je l'ai indiqué tout à l'heure, ce secteur ici est desservi par la ligne 7 jusqu'à Villejuif et ensuite par un tramway qui est en cours de construction donc, qui n'existe pas aujourd'hui mais qui prend forme. Il va ouvrir en 2013 et donc, nous sommes partis, comme nous nous projetons en 2023, au moment de la mise en service. Orly sera desservi grâce à la ligne 7 et grâce à ce T 7.

Quand on a souhaité prolonger la ligne 14 au sud, l'idée n'était pas de refaire ce qui existait déjà, c'est-à-dire une desserte fine du territoire mais d'inventer quelque chose de complémentaire et de rejoindre Orly rapidement. Pour rejoindre Orly rapidement, il faut un nombre de stations limité. Tout le monde le comprend bien et donc puisqu'il y avait un grand nombre de stations sur cet itinéraire-là puisque la ligne 7, c'est de l'ordre d'un kilomètre entre chaque station. Pour le tramway, c'est de l'ordre de 500 mètres. Là vous avez déjà un système qui dessert très bien l'ensemble de ce territoire. Ici, nous avons décidé d'aller rapidement en limitant le nombre de gares aux endroits qui nous semblaient les plus générateurs de trafic comme l'hôpital, on a dit 11 000 salariés et visiteurs chaque jour, l'Institut Gustave Roussy avec ses 150 000 consultations par an, avec ses problèmes énormes de desserte aujourd'hui et puis son projet Cancer Campus avec vraiment un projet formidable à l'échelle du Val de Marne.

Ensuite le MIN de Thiais, inutile de parler du MIN, le marché de Rungis, c'est 12 000 salariés et tout ce qu'il y a autour, les grands centres commerciaux, les grands centres d'activité et ensuite le pôle d'Orly. Je dis pôle parce que ce n'est pas seulement l'aéroport mais aussi tous les salariés, c'est 173 000 emplois. On a mis les principales gares à cet endroit. Voilà le raisonnement du départ même si après, nous entendons aussi les demandes complémentaires.

Paul CARRIOT : Je vais céder la parole à Madame. Merci de votre patience.

Anne-Marie DUQUENNE, Habitante de Gentilly : Merci. Anne-Marie DUQUENNE, habitante de Gentilly. En tant qu'habitante de Gentilly, je me réjouis bien évidemment du prolongement d'une ligne de métro automatique et la ligne 14 en particulier qui va pouvoir nous desservir mieux et desservir l'hôpital du Kremlin-Bicêtre. Première remarque. On parlait de maillage tout à l'heure, de meilleures correspondances car Claire-Hélène COUX a indiqué qu'à Villejuif Louis Aragon, on pourrait prendre la correspondance entre la ligne 7 et la rocade mais il faut déjà que la gare soit officialisée puisqu'elle était en option.

Il faut vraiment pour l'ensemble du secteur qu'elle soit définitivement acquise parce qu'on ne comprendrait pas sinon toutes les problématiques de maillage dont on a besoin. Deuxième réflexion, c'est vrai que j'ai la chance d'habiter à Gentilly, on aura une station mais plus on s'approche de Paris, plus les stations sont proches les unes des autres, plus on s'éloigne, plus on a l'impression qu'on va plutôt desservir les pôles d'activité mais donc pas les cités, pas les habitants. Justement ma question c'est par rapport au financement et au coût. Il y a un certain nombre de gares qui sont demandées durant tous les débats et ça va surenchérir le coût d'investissement que vous avez déjà indiqué depuis le départ. Or, j'ai bien entendu Monsieur VERON qui a indiqué que de par la loi, les investissements qui devront être faits, les ouvrages vont être redonnés au STIF qui va le gérer, c'est la loi qui l'indique. Ce qui m'inquiète un peu, c'est que les investissements ne sont pas limités de manière maximum, le STIF va devoir d'une part, payer la redevance d'exploitation, ce qui paraît logique, les coûts de fonctionnement intérieurs qui n'ont pas été encore indiqués et qui vont coûter chers. Dès le départ, il va falloir faire des réserves pour grosses réparations parce que dès le départ, il va falloir entretenir le matériel. On espère qu'il sera de très bonne qualité et donc ce qui est très bizarre, c'est que quelque part, c'est comme si on construisait un grand équipement du genre piscine, on a déjà eu des cas dans des communes par exemple de l'Essonne, où on faisait de très grandes piscines et après, on se posait la question de la gestion de la piscine. Là, c'est la loi qui indique que c'est le STIF qui va gérer. C'est une obligation. Or, ce que j'ai entendu, c'est qu'il va y avoir des difficultés à le gérer. Donc, qui est-ce qui va payer à la sortie ? Cela m'inquiète beaucoup parce que je sais que les financements du STIF sont contraints par les collectivités, que les collectivités ne peuvent pas être en déséquilibre, donc ne peuvent pas payer au STIF plus que certains montants et donc là, on est dans quelque chose qui me paraît un petit peu surréaliste. Ma question, c'est qu'il va falloir avoir des décisions prises avant la fin des débats.

Dernière question jamais abordée. Que se passe-t-il à la fin des emprunts ? Est-ce que la Société du Grand Paris, de fait s'arrête, donc est dissoute et les taxes que vous allez engranger, est-ce qu'elles vont retourner à l'Etat ? Elles vont où ? Ce qui m'intrigue, c'est de savoir quel va être le rôle de la Société du Grand Paris quand elle aura redonné les ouvrages au STIF ?

Michel ROSTAGNAT : Merci Madame, d'avoir presque respecté votre temps de parole. C'est une question extrêmement complète et la Société du Grand Paris va pouvoir répondre.

Marc VERON : Il faut bien séparer les deux plans. Le plan investissements et le plan coût

d'exploitation et maintenance. Ils sont complètement séparés. Pourquoi ? Parce que sur un plan investissements, la charge, la dette incombe à la Société du Grand Paris à partir de ressources propres qui, la loi est très claire là-dessus, ne peuvent en aucun cas être une ponction des ressources qui par ailleurs, aujourd'hui, bénéficient au STIF.

Je voudrais que ce soit clair dans l'esprit des uns et des autres. Il n'y a pas de vases communicants. Lorsque demain, la Société du Grand Paris aura réalisé la totalité de l'opération, elle conserve et elle seule, la propriété également du réseau mais elle conserve et elle seule la dette et il lui incombe d'éteindre cette dette.

Qu'est-ce qui se passera en 2065 – 2070 en ce qui nous concerne, j'ai un peu de difficultés à l'imaginer. Donc, vous me permettrez de ne pas répondre à la question. Qu'est-ce qu'il adviendra de la Société du Grand Paris ? Sera-t-elle dissoute ? Fera-t-elle autre chose ? Très franchement là, on peut entre nous s'épargner le soin de traiter cette question. La seule question qui se pose, c'est de savoir si en face du coût, l'ensemble des ressources pérennes permettant d'assurer ce coût, existent bien.

Nous aurons à en établir la preuve devant le Conseil de surveillance, tout cela c'est public. Le Conseil de surveillance du Grand Paris quand on voit sa composition, le Président du Conseil régional, il y a tous les présidents des Conseils généraux. Il nous appartiendra d'en établir la preuve.

Je vous ai décrit tout à l'heure ce que pourrait être ce modèle. Bien entendu, l'exercice d'accroître le coût s'arrête très vite à partir du moment où nous serions par hypothèse, en incapacité en face des coûts, de générer des recettes permettant d'absorber ces coûts. J'é mets les plus vifs doutes sur le fait qu'un réseau avec un montant de 80 millions d'euros par station, nous soyons capables d'en créer 17, 18 de plus puisque c'est à peu près l'ordre de grandeur aujourd'hui. D'autant plus qu'entre temps, tel ou tel tracé supplémentaire est apparu par exemple, pour ne rien occulter, la Seine-Saint-Denis demande un tracé plus près de Paris en diagonale passant par Bobigny. Cela n'a été chiffré absolument nulle part. Le fait qu'éventuellement par exemple, ce tracé puisse être incorporé, crée une charge dont je précise qu'il reste à chiffrer, ce n'est pas tout à fait rien.

Il y a un vrai problème de plafonnement des coûts. Vous avez entièrement raison. On ne peut pas continuer à empiler coût sur coût. L'exercice s'arrête très vite. Je pense que l'exercice est dans la zone des 22, 23 milliards d'euros et que nous ne pourrions malheureusement pas aller au-delà.

Après il y a les critères d'appréciation, ce que fera le directoire de la Société du Grand Paris, il remettra le plus objectivement possible, les éléments d'évaluation de chaque gare supplémentaire qui se trouvera avoir été débattue au cours de ces quatre mois. Il y a, je peux vous le dire, trois cas de figure aujourd'hui. Un cas ultra minoritaire, une gare optionnelle pour laquelle il y a une hostilité générale donc évidemment on ne va pas se donner de mal. Il y a au moins une gare optionnelle qui n'a pas été défendue et puis le reste, ce sont soit des gares optionnelles comme Aragon qui a été vivement soutenue, soit des

gares qui n'étaient pas prévues et qui sont apparues au cours du débat. Nous essaierons de mettre en balance les éléments d'appréciation à la fois, les éléments négatifs et les éléments positifs. En gros les éléments positifs. Il y a trois classes sur lesquelles se battent les intervenants. La classe interconnexion, la classe développement économique et la classe desserte de population territoriale. C'est à peu près comme cela que cela se répartit. Parfois cela se croise.

Après, il y a un autre plan. Pardon d'être assez long sinon c'est incompréhensible. C'est le plan de l'exploitation. Cela intéresse directement le STIF. Pour tout vous dire, mon souhait le plus grand serait qu'assez rapidement, après les débats, nous puissions nous asseoir autour d'une table avec le STIF, pour définir le modèle d'exploitation et de maintenance, pourquoi ? Parce que dans les appels d'offre qui vont être lancés. On va traiter naturellement non seulement, de proposition en fournitures principales d'équipement mais également de proposition en maintenance de ces équipements, de manière à avoir une appréciation de ce qu'on appelle le « coût global de possession ». Il faut que le STIF soit autour de la table. Ce n'est pas nous, tout seul dans un coin, qui allons définir cela. Il y aura forcément des recettes nouvelles.

Les recettes nouvelles sont de deux types. On espère que ce réseau va attirer de nouveaux passagers. Il va y avoir une recette commerciale, ne serait-ce que par les éléments de report modal dont on parlera peut-être et puis, il y a une deuxième ressource qui est très importante pour le STIF, c'est le versement transport acquitté sur la masse salariale. Ce versement transport, il y a deux façons d'en jouer. Ou bien on modifie la consistance des trois classes auxquelles on applique des pourcentages différents. Je vous rappelle que la classe la plus élevée, c'est Paris intra-muros avec une partie des Hauts-de-Seine. C'est vrai qu'avec l'arrivée d'un nouveau mode de transport comme celui-là, je pense qu'il y a des zones qui sont aujourd'hui en classe 2 ou en classe 3 qui vont se retrouver en classe 1. C'est un effet mécanique brutal. C'est un premier effet.

Deuxièmement, ce que demande la Région, là c'est une décision de caractère politique, elle demande de faire bouger les taux. J'ajoute qu'il y a un troisième facteur qui produit un versement transport supplémentaire. C'est le déplacement de la masse salariale. Dans les périodes de crise, elle tombe. Dans des périodes au contraire d'expansion, elle gonfle. Mécaniquement sur des longues périodes, elle gonfle. Il faut apprécier quelles sont ces ressources additionnelles en face des charges qui auront été créées. C'est pour cela que j'appelle de mes vœux pour qu'on puisse faire rapidement ce travail en commun avec le STIF.

Paul CARRIOT : Merci. Dans l'ordre, Madame devant au premier rang, Monsieur en second, au fond et troisièmement, Monsieur.

Patricia TORDJMAN, Maire de Gentilly : Merci, bonsoir. Je suis Patricia TORDJMAN, Maire de Gentilly. Je remercie mes collègues du Kremlin-Bicêtre de nous accueillir ce soir. Nous sommes évidemment directement concernés et je dois dire que pour avoir écouté les Kremlinois, je crois que l'on va venir renforcer les exigences exprimées par les Kremlinois. Je

dis « on » parce que je représente le Conseil municipal qui a voté à l'unanimité, un cahier d'acteurs parce que même si Gentilly n'a pas été choisie par la Commission nationale de débat public, les Gentilliens ont l'habitude de s'inviter dans les débats où ils ont évidemment un intérêt premier et sur les modes de transport en particulier, pour être une ville qui, à travers les déplacements notamment, de milliers de véhicules par jour, entre les deux autoroutes et le périphérique qui encerclent Gentilly, est extrêmement concerné par les dysfonctionnements des déplacements en région parisienne dont on parle aujourd'hui.

On a par ailleurs la ligne du RER B, anciennement ligne de Sceaux qui a urbanisé la ville. On est de toute façon extrêmement concerné par l'ensemble de ces enjeux. Je dois dire que l'enjeu de desserte est à mon sens et à notre sens à Gentilly, le premier enjeu à regarder. L'enjeu de desserte évidemment, de cette proposition majeure de prolongement de la ligne 14 en interconnexion avec ce tracé en rocade qui reprend le chemin d'Orbival que nous avons soutenu parfaitement parce que, même s'il n'a pas en tout cas de présence territoriale sur Gentilly, vous comprenez bien que quand on vit l'arrivée du RER B et la saturation du RER B, quand on vit les transports comme vous avez précisé, que les personnes sont obligées en véhicule de remonter sur Paris pour repartir après, nous, Gentilliens, sommes directement concernés par l'ensemble de ces saturations et de ces embouteillages qui viennent par manque de transport en rocade.

Nous avons une vision totalement partisane de cet enjeu majeur de prolongement de la ligne 14 et de métro en rocade, ligne 14 en desserte. J'entends et je comprends ce que disent mes collègues de l'Haÿ-les-Roses parce que vous voyez à cet endroit-là, ce qui nous correspond à l'est de la commune, il est clair que la conception de l'aménagement des déplacements en région parisienne avec les autoroutes qui ont relié d'ailleurs la capitale au centre économique, on traversait nos communes sans les desservir avec tout ce que cela peut comporter d'enclavement et de difficultés de développer une commune sur cette base-là.

Je crois qu'aujourd'hui, ce qui est attendu, exigé, auquel on aspire, c'est évidemment avant de parler de financement, de parler de desserte. J'entends bien et je prends acte avec satisfaction que le repositionnement de la station Kremlin-Bicêtre Hôpital viendrait le long de l'A6B qui, par sa couverture, va renouer des territoires et qui vont de ce fait, aussi desservir et il faut le dire, un des pôles d'emploi et des bassins de vie considérables avec des sites d'habitat social dont l'enclavement à cause de ces autoroutes justement, a beaucoup porté préjudice à leur développement.

Michel ROSTAGNAT : Madame le Maire, pardonnez-moi comme je vois beaucoup de mains qui se lèvent dans les rangs du fond. Si vous pouviez arriver à votre conclusion.

Patricia TORDJMAN : Nous, à Gentilly, on est extrêmement favorable au repositionnement de la ligne 14. En ce qui concerne les enjeux de financement, parlons aussi, des enjeux de tarification. Le RER B en zone 1, puis en zone 2 avec des hausses de tarif considérables, inversement proportionnelles à l'amélioration de ces transports et plutôt relatifs à leur dégradation, posent de graves problèmes. Aujourd'hui il faut considérer que ces transports

desservent aussi un développement économique et qu'on pense l'adaptation évidemment du versement transport est préférable à faire payer les ménages et toujours les ménages.

Michel ROSTAGNAT : Merci Madame Le Maire. Vous introduisez effectivement un élément nouveau qui est la question de la tarification. Cela mérite quelques éléments de réponse de la part de la Société du Grand Paris en plus de ce que vous avez dit au sujet de la desserte de Gentilly et des zones proches. Je ne sais pas qui va répondre sur ces questions ? Monsieur VERON.

Marc VERON : La tarification, malheureusement, je ne peux pas en dire grand-chose parce que ça, c'est une décision qui appartient au STIF d'après l'ordonnance du 7 juin 1959. En tout cas, ce n'est pas la Société du Grand Paris. La question a d'ailleurs été posée à plusieurs reprises. Je ne sais pas s'il y a un représentant du STIF dans la salle mais en ce qui nous concerne, nous n'avons aucune compétence pour intervenir dans cette affaire.

Je précise évidemment au passage et cela se conçoit, que le réseau de métro du Grand Paris et le réseau urbain, ne formeront plus qu'un seul réseau à la sortie. Donc, il n'y a pas de tarification particulière au réseau de métro du Grand Paris. Cela se conçoit dans un ensemble totalement cohérent.

Paul CARRIOT : Les doigts se sont levés. Au fond, Monsieur, vous avez la parole.

Daniel BENERTON, Habitant de Villejuif : Bonsoir, Daniel BENERTON ancien Kremlinois, j'habite Villejuif depuis trois ans. J'aime bien jouer aux échecs et à vous entendre, je suis un petit peu inquiet. J'ai l'impression que vous avancez masqué et que vous nous préparez un coup à la découverte. Votre projet tel que j'ai pu l'étudier, j'ai étudié les deux projets, Arc Express et Grand Paris, sans idée vraiment préconçue sur l'un par rapport à l'autre mais effectivement, je ne vois pas et d'ailleurs même vous le dites, votre préoccupation, c'est de rejoindre Orly d'une manière rapide. Qui se rend à Orly tous les jours dans cette salle ? Ce n'est pas cela notre souci. On voit bien la logique, la préoccupation principale de ce projet. Ce n'est pas la desserte et la remarque des différents intervenants le montre, votre souci, ce n'est pas la desserte, le désenclavement des zones qui sont aujourd'hui mal irriguées, c'est de rapprocher des pôles économiques ou des hôpitaux ou des pôles universitaires rapidement mais ce ne sont pas les citoyens. Cela me paraît évident. C'est une première remarque et je voudrais rentrer un peu dans les choses un peu concrètes aujourd'hui. J'ai cru comprendre que le Grand Paris aurait une emprise sur les territoires aux alentours des gares, peut-être ai-je mal lu. Si c'est bien le cas, cela sera autour de chaque gare, cette emprise sera de combien, de 200 mètres, 400 mètres, 800 mètres ? Imaginons que j'ai un terrain, une petite maison, je vais la garder ? Est-ce qu'elle va être préemptée par l'Etat ? J'aimerais avoir des réponses claires là-dessus.

Paul CARRIOT : Merci Monsieur. Monsieur le Président ?

Michel ROSTAGNAT : Merci Monsieur. Ce sont effectivement des questions très concrètes. La Société du Grand Paris va répondre. Un métro pour les riches, pour les pauvres, pour les

actifs ou pour les habitants et qu'est-ce qui se passe autour des gares, dans le périmètre proche des gares. Sur quel périmètre et pour faire quoi ?

Christian GARCIA : On va répondre à la fois sur le métro des riches et des pauvres ou le métro de droite ou de gauche. On a déjà entendu beaucoup de choses. On va répondre avec beaucoup de tranquillité. Sur la desserte aujourd'hui du territoire du Val de Marne et j'irai un peu plus loin tout à l'heure, il est clair que nous reprenons l'intégralité du tracé Orbival. Je ne pense pas aujourd'hui que cela soit ici ou à Vitry ou à Champigny, que le CAC 40 ait pignon sur rue et que ce sont uniquement les golden boys de la City qui l'habitent. Si vous remontez un peu plus loin, Clichy Montfermeil, Sevran, Blanc-Mesnil et j'en passe, très honnêtement si ça, ce n'est pas desservir les territoires, il faut m'expliquer ce que c'est de desservir les territoires. C'est pour cela, j'alerte là-dessus parce que c'est vrai, sauf si on résume uniquement la desserte d'Orly, parce que ce sont effectivement comme vous le dites, des gens qui prennent l'avion, il y a aussi des gens qui y travaillent. Il y a énormément de gens qui y travaillent.

Claire-Hélène COUX : 173 000 emplois dans le pôle d'Orly.

Christian GARCIA : Et je ne parle pas de Roissy Charles de Gaulle.

Claire-Hélène COUX : Et des gens du Val de Marne aussi.

Christian GARCIA : Le nombre d'emploi sur Charles de Gaulle. Je crois qu'il faut être très prudent sur ce qu'on peut avancer. On arrive en fin du débat public. Il y a eu beaucoup de passion et tant mieux, c'est ce qui a fait évoluer le débat. Il y a eu énormément de citoyens qui se sont exprimés puisqu'on approche à la fin du débat public à 20 000 personnes qui ont participé à ces débats publics. C'est une première en France sur un débat de transport.

A la fois, cette parole était donnée aux citoyens. A la fois cette desserte fine, nous l'avons faite. C'est pourquoi je me permets d'insister sur Orbival. Aujourd'hui, comme l'a rappelé Monsieur VERON, bien sûr que Louis Aragon vu la demande, cette zone sera desservie. A Saint-Maur, il faudra trouver un terrain d'entente pour que cette station soit connectée avec, à la fois, toute la branche de Marne-la-Vallée, qui serait pénalisée si, effectivement, nous ne faisons pas une correspondance à Saint-Maur.

Si vous prenez cela, ce sont toutes les stations d'Orbival, portées à la fois par le Président du Conseil général et l'ensemble des Maires. Très honnêtement, je trouve et, tout le monde le dit, c'est exemplaire. Je ne pense pas que l'Association Orbival ait voulu ne pas desservir les territoires. Une chose est sûre, c'est que toutes les stations sont à l'identique de celles portées par l'Association Orbival et voulues par l'ensemble des élus et portées par les 55 000 citoyens qui soutiennent le projet. C'est vraiment à mon avis, un projet qui s'insère dans le Grand Paris. Je ne ferai pas de comparaison avec Arc Express, nous ne sommes pas là pour cela et ils ne sont pas présents. Une chose est sûre, c'est que le Grand Paris s'est positionné sur le travail remarquable de l'Association Orbival, je le dis et je le dirai encore, je le dirai tout le temps. Voilà sur cette partie.

Marc VERON : Sur les procédures, vous avez parlé de l'expropriation. Je fais simplement observer la chose suivante, vous savez qu'il y a près de deux ans maintenant, beaucoup des architectes par exemple du Grand Paris se sont prononcés pour que l'on ait une majeure partie du tracé qui soit en aérien. En dehors des raisons qu'on peut trouver aisément à la lecture de l'étude environnementale, j'hésite à vous en recommander la lecture. Cela fait tout de même 800 pages. On y trouve énormément de choses. Cela permet notamment de se faire une idée de ce que pourrait comporter comme inconvénient majeur, comme impact négatif majeur, le fait de passer en aérien à tel ou tel endroit notamment, en traversant les zones naturelles humides, ce qui est une impossibilité. Il y avait cette idée. Nous, elle ne nous paraissait pas réaliste parce qu'elle voulait dire dans les zones denses, traverser ces zones denses, naturellement raser des portions de quartier entier, cela ne nous paraissait pas réaliste.

C'est la raison pour laquelle on a fait le choix pour une grande part, d'un métro en souterrain. Ce qui pour les zones denses évite d'avoir trop souvent la question des expropriations. Cependant, elle peut se poser et notamment là où vont se trouver les gares. C'est la raison pour laquelle il faut être assez précis dans la détermination des endroits où ces gares sont souhaitées fonctionnellement. Il y aura des expropriations, cela ne fait aucun doute pour permettre tout simplement ces emprises. J'ajoute qu'il y a des raisons de sécurité, que vous êtes obligés de sortir des cheminées tous les 800 mètres, etc. Un certain nombre de raisons physiques précises. En toute hypothèse, on a voulu limiter strictement la construction du métro dans ses impacts en termes d'expropriation.

Paul CARRIOT : Bien.

Marc VERON : Comment voulez-vous que je réponde autrement ?

Daniel BENERTON : J'ai posé une question claire. Là qu'est-ce qui se passe ? A 400 mètres ? A 800 mètres ?

Marc VERON : Ecoutez, je peux vous dire la chose suivante. C'est qu'il n'y aura aucune décision unilatérale de la Société du Grand Paris. Ou bien nous nous trouvons dans un contrat de développement territorial comme la loi le prévoit, c'est-à-dire d'un contrat qui est passé entre la commune d'accueil de la gare et les communes adjacentes et l'Etat, si les communes le souhaitent, rien ne les y oblige. Il est possible que dans le cas des programmations envisagées des opérations d'équipement public notamment, une modification des infrastructures oblige à utiliser certains outils d'urbanisme pour en effet s'assurer la propriété des sols, ce n'est pas la Société du Grand Paris qui en dispose. Cela participera de l'accord qui sera passé à cette occasion. Il y aura des opérations urbaines importantes de restructuration qui pourront être décidées dans ce cadre mais il n'y a pas de règle générale. En tout cas, nous ne sommes pas le levier dans cette affaire.

Michel ROSTAGNAT : Monsieur, cette réponse vous satisfait-elle ? Bien pour le moment. On continue.

Claire-Hélène COUX : Je voudrais répondre sur Orly. Juste parce que Monsieur a dit que j'avais dit qu'on allait vite vers Orly. C'est vrai, je l'ai dit parce qu'à côté le métro ligne 7 et le tramway T 7 avec des interstations d'un kilomètre pour le métro à 500 mètres pour le tramway. Ce sera 800 mètres pour le tramway selon les endroits parce qu'il y avait déjà une ligne qui descendait vers Orly avec des arrêts très fréquents et c'est la raison pour laquelle on avait choisi au départ de faire des arrêts plus éloignés les uns des autres en desservant également de nouveaux pôles comme le CHU de Bicêtre ou l'Institut Gustave Roussy.

Paul CARRIOT : Bien merci. Monsieur ?

Yves MARTINEAU, Habitant du Kremlin-Bicêtre : Bonsoir, je suis Monsieur MARTINEAU du Kremlin-Bicêtre. J'ai plusieurs questions. La première, c'est sur le tronçon qui va de Rueil à Saclay sud. On voit que c'est une grande distance, il y a très peu de gares donc je m'interroge sur l'opportunité de cette liaison. Deuxième question, je rebondis sur la position des gares et j'espère que le Grand Paris, RATP, vont collaborer pour faire en sorte que, s'il y a des lignes de bus qui passent à proximité des gares, elles soient peut-être modifiées dans leur trajet pour justement irriguer les stations. Troisième question, en fait quand on regarde la ligne bleue qui arrive de Saint-Denis, elle ne passe pas du tout par la gare du Nord et la gare de l'Est. A la gare du Nord, il y a pourtant une liaison avec l'Angleterre, une liaison avec le Thalys et à la gare de l'Est, il y a les ICE (Inter City Express) vers l'Allemagne.

Michel ROSTAGNAT : Alors sur ces histoires de tracé ?

Claire-Hélène COUX : Je reprendrais sur le bus puisque vous me tendez la perche puisque tout à l'heure j'ai oublié d'en parler. Bien évidemment, on ne pourra pas mettre de gare partout et il est très important ensuite, d'ailleurs la loi l'indique, de se préoccuper de la réorganisation du réseau de bus avec le STIF pour faire en sorte que dorénavant, les gares soient desservies au mieux pour permettre aux zones qui ne sont pas encore desservies, qui ne peuvent pas être desservies, de permettre aux personnes de se rabattre vers ces gares. C'était la réponse à votre deuxième question.

Marc VERON : Simplement vous dire sur les gares TGV parce qu'il y aura très certainement un débat ultérieur, je ne sais pas quand sur les interconnexions TGV à l'écart de Paris. Pour la gare du Nord, il a été évoqué et travaillé déjà mais nous ne sommes pas encore à la décision, le débat public actuel n'est pas fait pour cela. Comme il y a saturation de la gare du Nord, l'idée, c'est de déporter plus au nord notamment Pleyel, le traitement d'une partie des lignes européennes. Si on veut bien considérer que la gare de Pleyel sera conçue pour être ultérieurement, nous ne sommes pas au moment de la décision, une gare mixte, c'est-à-dire une gare métro et TGV. Vous voyez par là, on avance vers la réponse à votre question. D'autres gares TGV vont être soit élargies dans leurs fonctions, soit créées, c'est le cas par exemple à Orly. Il y a actuellement un débat public en cours, dit du « barreau sud », mais la question qui est posée est celle de la localisation précise de la gare TGV future d'Orly. Nous militons pour qu'il y ait physiquement en un seul endroit, la gare métro et la gare TGV. Cette question des gares TGV va être à mon avis dans les années à venir, cela commence déjà, une question tout à fait essentielle.

Paul CARRIOT : Monsieur ?

Yves MARTINEAU : Et sur la question concernant la liaison entre Rueil et Saclay où il y a très peu de gares.

Marc VERON : Il y a au moins deux questions dans la vôtre. Il y a la question de la liaison depuis Versailles avec les aéroports et c'est clair, il n'y a aucune opportunité de gare entre Versailles et La Défense. Passant sous la plaine de Versailles, il est hors de question de sortir. Cette liaison-là a clairement de mettre en connexion Versailles avec notamment, la gare de Roissy. Sur l'autre partie, on peut séparer la question en plusieurs. D'abord Versailles est intéressée par une liaison rapide avec Orly. Saint-Quentin-en-Yvelines, de la même manière, étant donné la concentration d'entreprises sur sa zone, est également intéressée par cette liaison et trouverait là un avantage compétitif et puis il y a Saclay.

La question de la desserte par métro de Saclay est complètement liée à ce que l'on veut faire de Saclay. Si on veut évidemment laisser Saclay dans l'état où il est, il n'y a pas beaucoup de mal à se donner. Cela ne fait jamais que 25 ans qu'il ne s'y est rien passé. Si on veut au contraire en faire un pôle de développement majeur dans le domaine de la physique, de la chimie et des sciences du vivant, la question des commodités de desserte de Saclay se pose. Avec le cœur de Paris via Orly et en tout cas avec une commodité de fréquence et une commodité du point de vue de la rapidité des liaisons. Je pense qu'il y a un sujet Versailles. Il y a un sujet Saint-Quentin-en-Yvelines. Il y a un sujet Saclay. Je serais tenté de dire que chaque sujet doit trouver ses réponses appropriées.

Paul CARRIOT : Merci. Une question Monsieur ?

Ahmed BENNANI, Habitant de Villejuif : Bonjour, je suis Ahmed BENNANI de Villejuif et j'aurai deux questions. Là on est en train de parler d'un réseau qui est le réseau du Grand Paris et donc, une fois qu'il sera construit, sera remis au STIF. Dans la masse de documents que vous donnez, il y en a un petit qui parle d'Arc Express qui donc est visiblement un projet concurrent et donc sur lequel il y a aussi un débat public, c'est ce qui est sur la page 113. Et l'organisme que je vois ici, c'est le STIF. En fait, si je comprends bien on a deux débats publics sur deux projets concurrents et le deuxième organisme, c'est celui qui va devoir assurer la gestion du réseau. Cela m'interpelle. Comment cela va se passer à l'issue des deux débats publics ? Comment vont être prises les décisions ? Comment vont être faits les arbitrages ? Est-ce qu'on est là pour rien ? Est-ce que ce qui est dit sera balayé d'un revers de la main. ? C'est le genre de question que je me pose. La deuxième question, vous dites, il y a une cagnotte qui est limitée. Ce sera le cas quel que soit le tracé retenu. Je prends les transports en commun tous les jours et je vois manifestement qu'il y a quand même des problèmes. Ce que vous dites, c'est qu'avec votre projet, il va y avoir moins de gens dans le métro, dans le RER. Avec 15 % de personnes en moins sur le RER A, ce sera encore le « bordel ». Comme vous dites qu'il y a une cagnotte limitée, cela voudra dire qu'il n'y aura pas d'investissement de plus, en particulier sur le matériel roulant du RER A. Sur le RER B, le problème est similaire et sur le RER C, il paraît que c'est pire. Ce sont les deux questions que je me pose actuellement et qui n'ont pas été traitées jusqu'à présent dans ce débat. Je vous remercie.

Michel ROSTAGNAT : Merci Monsieur. Deux petits mots de réponse à mon niveau qui font un peu le complément à ce que je disais tout à l'heure en termes de calendrier et de processus de décision. Il y a effectivement deux débats publics en parallèle actuellement et d'ailleurs, il est possible qu'Arc Express soit venu dans le voisinage. En tout cas, ils étaient avec nous à Villejuif le 7 décembre.

Les débats publics se terminent tous les deux le 31 janvier. Les deux Commissions, la nôtre et celle qui préside aux débats d'Arc Express, rendront leur bilan. La Commission Nationale de débat public rendra son bilan sur la base des deux débats publics le 31 mars au plus tard et les deux maîtres d'ouvrage, STIF pour Arc Express et Société du Grand Paris pour le présent débat, rendront leurs conclusions, donc leurs décisions après délibération de leurs instances ad hoc au plus tard le 31 mai 2011, c'est-à-dire d'ici quatre mois. Pour le reste, il appartient à Monsieur VERON et à son équipe de vous répondre.

Marc VERON : Si vous étiez là tout à l'heure quand j'ai répondu sur la question sur le processus de décision. Vous avez raison, nous sommes dans l'inédit total. Jamais, il n'y a eu concomitance de deux débats sur le même objet ou les objets voisins depuis la création du débat public.

Il y a donc nécessité d'abord que la Commission nationale du débat public, à travers ses deux Commissions particulières. Ça, c'est la loi générale sur l'organisation des débats publics et la loi du 3 juin qui spécifie pour Arc Express et pour le réseau du métro du Grand Paris pour satisfaire les lois. Vous allez me dire, au total il y a un Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris qui devra avant la fin du mois de mai statuer sur le tracé et la localisation des gares. C'est la loi du 3 juin qui le dit et comme si cela n'y suffisait pas, un décret doit être pris en Conseil d'état qui crée l'opposabilité par rapport à ce tracé et à ces gares. Ne me demandez pas parce que sinon on s'embarquerait un peu loin comment le Conseil d'état appréciera le dossier. Voilà ce que dit la loi du 3 juin.

A l'évidence, comme il y a des proximités géographiques entre le projet Arc Express et le réseau de métro du Grand Paris, je répète ce que je disais tout à l'heure, il est évident que l'Etat et la Région doivent se parler. Si j'ai bien compris, cela a déjà commencé. Pour être très concret parce que plusieurs fois dans la toute dernière période, en gros, un certain nombre de personnes nous ont posé la même question que vous venez de poser. Est-ce que par hasard on n'est pas là pour « du beurre ». Je prends un exemple concret qui vous touche directement. Quand on regarde le tracé sud, depuis Saint-Cloud jusqu'à Villiers-sur-Marne, on pourrait remonter ainsi jusqu'au Bourget. Il y a eu des débats dans toutes les communes, les unes après les autres, toutes les communes. A chaque fois, ces débats ont été conclusifs sur le tracé bien sûr et sur la position de la gare. A chaque fois, cela a même été un peu caricatural à Saint-Cloud. Nous étions avec Arc Express, c'était un débat commun. Le Président de séance, Président de la Commission particulière du débat public métro du Grand Paris, s'est tourné vers les deux maîtres d'ouvrage et vers la salle et a dit « donc vous êtes d'accord sur la localisation de la gare de Saint-Cloud » et tout le monde a dit « oui ».

Je n'imagine pas un instant que l'Etat et la Région décident tout d'un coup, d'un autre tracé

et de placer les gares ailleurs. Il y a une force énorme dans le fait encore une fois que, ces débats ont conclu à chaque fois d'une manière totalement unanime sur la localisation de la gare. Le seul point sur lequel cela ne s'est pas produit et cela a été mentionné tout à l'heure, c'est à Saint-Maur. Ce n'est pas nous qui conduisons le débat, c'était Arc Express mais si cela avait été nous, cela n'aurait rien changé. Il y avait une salle divisée sur l'opportunité de la gare. C'est le seul point. Je ne vois pas en quoi la participation de l'opinion au processus de consultation lancé depuis début octobre serait pour « du beurre ». Il me semble, au contraire, que c'est une participation absolument majeure.

Après vous avez posé une autre question qui a toute sa force et qui consiste à dire. Mais est-ce qu'on ne va pas attendre 2023 pour faire les choses utiles ? Je vous indique que, en l'état actuel de ma connaissance des dossiers, la discussion à laquelle je faisais référence entre l'Etat et la Région, a porté sur les projets immédiats, sur les projets court et moyen terme, dans les quelques années auxquels la région est attachée et qui ont répertorié 39 lignes de projet, pour lesquelles un montant à l'horizon 2025 est apparu nécessaire de 11,9 milliards d'euros.

Cela n'a rien à voir avec le réseau de métro du Grand Paris. Sur les 11,9 milliards d'euros, il y a 2 milliards de réserve pour les projets non identifiés de la période 2020 – 2025 et, l'Etat a indiqué que, pour sa participation, il envisageait de reconduire la clé qui fonctionne aujourd'hui dans le cadre des contrats de projet avec la Région, qui est de l'ordre de 28 à 30 % mais avec un effort particulier en début de période. On voit bien que là on touche à quelque chose d'essentiel parce que là-dedans, il y a par exemple, les crédits pour améliorer le fonctionnement des RER C et D dont nous avons parlé tout à l'heure. Voilà où nous en sommes. Nous ne sommes pas uniquement sur un projet à 2025 mais qu'il y a toute une série de projets qui sont dans les tuyaux pour lesquels en effet, la discussion des financements est active.

Michel ROSTAGNAT : Monsieur VERON, me permettez-vous juste avant qu'on ne passe aux questions suivantes, une petite nuance sous votre contrôle. Vous avez évoqué le rôle de l'Etat et de la Région qui est évidemment majeur, nul ne le conteste. Maintenant sur votre projet, l'instance de décision, ce n'est ni l'Etat, ni la Région. C'est votre Conseil.

Marc VERON : Oui mais c'est bien pourquoi si vous m'avez suivi, j'ai fait la distinction dès le départ entre ce qui était le réseau de métro du Grand Paris, qui fait l'objet en effet, d'une consultation et ce qu'on appelle dans la Région, le plan de mobilisation qui ne fait absolument pas l'objet d'une consultation et pour lequel l'Etat et la Région sont parfaitement fondés à se mettre d'accord sur un financement à l'horizon 2025 ce qu'il me semble avoir commencé à faire. J'indique le progrès par rapport à la situation actuelle, on raisonne sur des périodes de 6 ans qui sont très courtes pour des projets de transport structurants, là on aurait une visibilité, cela n'a rien à voir avec le débat public.

Paul CARRIOT : Bien. Il y a 4 questions. Comme je vous l'ai dit, Monsieur, Monsieur le Maire, la personne derrière et vous après. Monsieur le Maire vous avez la parole. Je vous demanderais naturellement les uns, les autres, de veiller à être respectueux du temps. Je

serai un peu brutal s'il le faut. 3 minutes. C'est à vous.

Jean-Luc LAURENT : Je voulais quand même intervenir en tant que Maire du Kremlin-Bicêtre pour souligner la position qu'a prise le Conseil municipal du Kremlin-Bicêtre dont le Président de la CNDP a rappelé que c'était la première position prise par les collectivités en Île de France. Je voudrais souligner que cette question se pose au Kremlin-Bicêtre depuis des années du point de vue de l'amélioration des transports. Cela fait très longtemps qu'il n'y a pas eu de projet d'importance qui soit mis en débat, en discussion. On a deux projets qui sont en débat, le projet dont on parle ce soir, le projet porté par le STIF. Je veux quand même souligner qu'il y a eu un débat à Villejuif où il y avait les deux opérateurs pour permettre d'échanger ensemble sur ces questions.

La question des transports est importante pour nos concitoyens. On voit bien les effets au-delà des transports, en matière d'aménagement, de conception des villes, des territoires et par rapport à la question qui est posée, au travers des discussions dont on a des échos dans la presse. On ne va pas en tant que citoyen compter pour du beurre, je veux dire que n'oubliant pas qu'au-delà de ma qualité de maire, je suis également délégué spécial du Grand Paris à la Région et je n'interviendrais pas, je le dis tout de suite, sur les discussions en cours, je veux simplement souligner qu'il y a deux choses qui sont apparues très clairement dans les débats publics et j'en ai fait quelques-uns. Le premier, c'est de ne pas perdre de vue que les grands projets nécessitent une réponse rapide avec des mesures rapides d'amélioration sur la qualité de service sur des projets nouveaux qui ont déjà été débattus qui ne doivent pas être mis de côté.

En quelque sorte, les projets d'après-demain, à long terme, n'empêchent pas la réalisation des projets d'amélioration ou d'extension de l'offre de transport qui sont particulièrement nécessaires. Cela concerne les RER, les bus, les métros, tous les modes de transport qui peuvent être mobilisés et dans ce cadre, évidemment, la ville du Kremlin-Bicêtre s'est clairement positionnée pour ne pas opposer ces projets lourds à l'amélioration des transports. C'est la raison pour laquelle, nous soutenons le plan de mobilisation des transports de la région Île de France dans lequel prend place Arc Express, c'est le premier point.

Deuxièmement sur le projet de prolongement de la ligne 14, nous y sommes très favorables, d'autant plus que je me rappelle l'ancien Président de la RATP, qui m'avait fait consulter pour savoir si je voulais que le « métrophérique », on l'appelait ainsi à l'époque, passe par le Kremlin-Bicêtre. Et j'avais dit pour des raisons d'intérêt général, ce serait stupide, cela doit passer par Villejuif, terminaison de la ligne 7 et donc, respect de l'intérêt général et de la cohérence territoriale. La station telle qu'elle est proposée, nous demandons son repositionnement, cela a déjà été évoqué tout à l'heure. Je souligne que c'est une position partagée par les institutions publiques, les villes, Arcueil, Gentilly, Le Kremlin-Bicêtre mais aussi l'intercommunalité du Val de Bièvre, d'autres encore.

Puis je veux souligner qu'il y a des cahiers d'acteurs et des positions de la Faculté de médecine directement concernée, de l'hôpital de Bicêtre également et il y a même le

Syndicat majoritaire des personnels de l'AP au Kremlin-Bicêtre qui s'est exprimé en ce sens. Peut-être s'exprimeront-ils ce soir. Donc repositionnement par rapport à la réalité du CHU et de la Faculté de médecine, son développement le long de l'autoroute, ce qui permet de mieux desservir le haut de la ville du Kremlin-Bicêtre, ses habitants mais aussi les habitants des villes de Gentilly et d'Arcueil et une vision plus large qui est, me semble-t-il, plus intéressante.

Dernière chose que je veux simplement évoquer et en écho à ce que dit Marc VERON sur les discussions avec la Région. En cette période de vœux, ce n'est pas qu'un vœu, il sait en quel sens j'ai agi, je souhaite qu'il y ait un accord, une convergence entre l'Etat, la Région, qui en même temps se retrouvent assez rapidement dans le débat public. Pourquoi ? Parce qu'on ne peut pas financer le projet d'importance qui fait l'objet des deux débats publics. Il y a encore des questions à régler, on le voit bien. Il y a des inquiétudes, des questions. Le tracé est une chose mais il y a les gares et le nombre de gares. Et puis les financements du point de vue des usagers et le risque qu'il puisse y avoir demain pour les usagers et les collectivités territoriales.

Michel ROSTAGNAT : Merci Monsieur le Maire. Je crois que Monsieur VERON et son équipe ont pris acte de ces éléments qui sont dans vos cahiers d'acteurs et qui sont dans vos délibérations. Peut-être veulent-ils rajouter un mot ?

Marc VERON : On a clairement dit qu'on avait suite à notre discussion, c'est totalement convaincu qu'il fallait replacer la gare sur la carte comme vous venez de l'indiquer. Il n'y a pas de différend là-dessus.

Paul CARRIOT : Merci, Monsieur, je vous remercie de votre patience.

Christophe ROBERT, Elu du personnel CGT de Bicêtre : Merci Monsieur. Je me présente, je m'appelle Christophe ROBERT, je suis élu du personnel pour le syndicat CGT de l'hôpital de Bicêtre et j'exerce dans cet établissement depuis une vingtaine d'années comme infirmier anesthésiste. Je suis accompagné de mon camarade, Guillaume SEGUE qui est infirmier aux urgences, et lui-même élu du personnel du syndicat CGT. Je souhaiterais tout d'abord Mesdames, Messieurs, de vous remercier pour l'accueil que vous nous réservez ce soir et me réjouir à titre personnel sur le fait que la concertation habite la réflexion. Il me semble en effet que c'est par cette voie que nous arriverons au principe de la vérité plurielle puisque nous avons tous les ingrédients. Nous avons le projet, le territoire et les acteurs.

De ce fait, je crois que nous pourrions en phosphorant ensemble peut-être arriver à ce principe et dire que nous tirons de ce projet, peut-être une architecture juste et parfaite. En la circonstance il me semble que lorsque nous avons accepté de nous investir autour d'un cahier d'acteurs, nous avons surtout souhaité interpeller les décideurs que vous êtes, sur le fait qu'il y avait peut-être les aspects économiques et les aspects environnementaux à prendre en compte mais aussi les aspects sociaux compte tenu de la spécificité du lieu, qu'est l'hôpital de Bicêtre. Il me semble qu'au cœur de votre réflexion, vous avez peut-être à travailler trois éléments qui me semblent fondamentaux que sont, la recherche de la

cohésion sociale, la modernisation de la sphère publique et puis très certainement l'aspect économique du projet. En la circonstance, il me semble comme on l'a dit ce soir, on travaille sur du long terme ensemble. Il me semble aussi que l'évaluation socio-économique peut être faite de ce projet, doit d'une part, s'inscrire sur la mesure même de l'utilité collective en prenant comme levier essentiellement, me semble-t-il deux éléments que sont l'équité sociale et l'équité territoriale. C'est la raison pour laquelle nous souhaitons très clairement que la station Hôpital Kremlin-Bicêtre soit mise devant la nouvelle entrée de cet établissement d'une part, puisqu'elle réduirait le coût des échanges par la proximité des relations, il me semble que ce positionnement constituerait une véritable valeur ajoutée.

Il me semble que dans cet établissement, chaque jour, des hommes, des femmes viennent s'instruire, viennent soigner, viennent apprendre, viennent visiter tout simplement et il me semble qu'on leur doit de leur mettre des infrastructures de proximité. L'hôpital public ne serait pas ce qu'il est sans ses acteurs, sans ces hommes et ces femmes qui travaillent chaque jour et il me semble que ce soir, j'aimerais très modestement et avec l'humilité qui doit habiter le fond de mon propos, être à la fois le porte-parole de ces 4 000 salariés, de m'associer à la voix du Doyen de la faculté qui prendra sans doute la parole tout à l'heure et d'associer les 4 800 étudiants et des 92 équipes de recherche de cet établissement et pour demander de façon favorable à ce positionnement. Il me semble que nous arrivons en fait au point commun et là je crois que le Maire du Kremlin-Bicêtre y est certainement pour quelque chose et c'est un clin d'œil que je lui adresse, il a su réunir autour d'une même table de travail et nous engager à phosphorer de façon collective ensemble, c'est-à-dire direction de l'établissement, faculté et organisations syndicales sur ce projet et nous arrivons à la même conclusion. C'est la raison pour laquelle je vais m'autoriser à cette conclusion du je, il, nous vous demandons de répondre favorablement à cette demande que de mettre la station Hôpital Kremlin-Bicêtre à proximité de ce CHU. Je vous remercie.

Michel ROSTAGNAT : Merci Monsieur. Effectivement, merci d'autant plus que nous avons eu assez peu de témoignage d'organisation syndicale de salariés dans le courant du débat. Votre intervention était particulièrement la bienvenue. On vous en remercie beaucoup.

Paul CARRIOT : Nous passons à la question suivante et juste après Monsieur et Monsieur là-bas. Monsieur vous avez la parole.

Serge BOBIN, Doyen de la faculté de médecine Paris sud : Serge BOBIN, je suis le doyen de la faculté de médecine dont on vient de parler. Je voulais revenir effectivement sur ce qu'avait dit le Maire Jean-Luc LAURENT, à savoir pour la faculté de médecine et on la voit là sur le plan, est située dans l'enceinte même du centre hospitalier de Bicêtre. Pour la faculté de médecine, c'est une opportunité très importante de répondre à des problèmes comme vous l'avez dit, de desserte, d'interconnexions et de même de développement économique. De desserte parce qu'effectivement, il a été rappelé qu'on avait près de 5 000 étudiants qui transitaient dans les locaux de la faculté de médecine, d'interconnexions avec les sites hospitaliers qui sont partie prenante du CHU dont l'IGR puisque maintenant, l'IGR est en train de signer la convention constitutive avec la faculté, l'université, interconnexion avec

nos unités de recherche. Vous avez rappelé aussi que à Saclay, se situait l'université Paris sud, c'est-à-dire notre université mère et nous avons des connexions importantes avec cette université. Et puis également développement économique puisque nous nous inscrivons dans le développement de l'IGR et du Cancer Campus et, que les nombreux projets que nous avons, devraient permettre également de s'inscrire dans ce cadre du développement économique. Donc, nous sommes bien évidemment, extrêmement favorables et soucieux de voir l'implantation de cette station à l'entrée de l'hôpital et de la faculté.

Paul CARRIOT : Merci. D'autant que le cahier d'acteurs effectivement, émet cette position et cette opinion. Nous allons écouter la question suivante. Monsieur vous vouliez prendre la parole.

Claire-Hélène COUX : Je veux juste illustrer le propos qui vient d'être tenu par cette diapositive qui montre le lien entre la gare du Kremlin-Bicêtre Hôpital et les centres de formation donc, l'université de Paris Est Créteil, avec le métro Grand Paris, 20 minutes demain au lieu de 40 minutes aujourd'hui. Avec la cité Descartes avec laquelle il y a d'autres liens, 28 minutes contre 58 minutes aujourd'hui et enfin, on a parlé de Saclay, l'université de Paris sud 25 minutes demain contre 1 h 15 aujourd'hui.

Paul CARRIOT : Mademoiselle et je vous donne la parole après.

Florence FAVREL-FEUILLADE, Directrice de l'Hôpital Bicêtre AP-HP : Bonjour, je me présente Florence FAVREL-FEUILLADE, je suis la directrice de l'hôpital Bicêtre, je rejoins les propos du doyen, Monsieur BOBIN et de Christophe ROBERT sur la nécessité du repositionnement de la station à l'entrée de l'hôpital qui permet une restructuration de l'hôpital sur l'ouest, des 23 ha et qui permettra aussi de faciliter la mobilisation des patients à proximité de la station. C'est vraiment quelque chose de très important. De ce point de vue-là, on se rejoint tous.

Paul CARRIOT : Merci de votre témoignage. Je pense qu'on peut passer à la question suivante. Madame ?

Lise DIDIER MOULONGET, Habitante du Kremlin-Bicêtre : Lise DIDIER MOULONGET, Kremlinoise. Je crois qu'en effet, on a l'impression d'un échange qui est un peu étonnant. Nous sommes plusieurs Kremlinois ici, on parle d'une station qui va être le Kremlin-Bicêtre Hôpital. On approuve tout à fait le fait qu'il puisse y avoir de meilleures connexions avec l'hôpital Bicêtre mais nous sommes nous les Kremlinois, un peu surpris parce que nous sommes à peine concernés par cette station puisque la ville elle-même ne se développe pas à cet endroit. Elle se situe bien en haut, au-dessus. Pour aller à cette station, il faudra descendre, ce sera très inconfortable. Cela peut être en effet extrêmement intéressant, on est tout à fait d'accord avec le fait que l'hôpital avec tout ce développement puisse être très bien irrigué mais du coup cela fait rebondir la question de tout à l'heure, la connexion avec la ligne 7. Je pense que dès lors que cette station est située à cet endroit-là et de ce côté de l'hôpital, il est particulièrement important qu'il y ait une connexion beaucoup plus commode, ce que vous évoquiez Madame tout à l'heure car vous parliez de minutage. Pour nous, c'est beaucoup plus long compte tenu de tous les tours et autres changements et

retour sur la ligne 7 pour repartir, donc, je crois que les deux projets d'une connexion à Maison Blanche ou à Tolbiac de la ligne 7 pour retrouver la ligne 14 dès lors qu'il y a ce positionnement-là de la ligne 14 de l'autre côté de l'hôpital qui paraît d'ailleurs beaucoup plus intéressant pour la ville de Gentilly, ce qui est tout à fait important puisqu'elle est très mal desservie, je pense qu'il faut vraiment penser les choses de concert.

Michel ROSTAGNAT : Merci. Alors Maison Blanche ? Que dit-on sur Maison Blanche. On n'a pas beaucoup parlé avec vous, peut-être deux mots.

Claire-Hélène COUX : Là peut-être je ne suis pas complètement la question parce qu'en fait demain au Kremlin-Bicêtre, vous allez avoir deux gares. Une sur la ligne bleue, une sur la ligne 7. Pour vous, vous aurez quelques centaines de mètres, je dirais, deux gares pour vous, le Kremlin-Bicêtre est bien servi. Je n'ai pas bien saisi le sens de votre approche.

Lise DIDIER MOULONGET : Je comprends que vous n'ayez pas saisi le sens de ma question car je pense que l'autre débat se situe de manière différente. Nous, nous le pratiquons avec nos pieds. Le fait de quitter Kremlin-Bicêtre, partir de chez nous, d'après ce que j'ai entendu, nous marchons, ce n'est pas intellectuel. Or, il se trouve que notre ville se situe sur une colline dans le bas et précisément à l'endroit de l'A6b. C'est une descente qui n'est pas très facile et en plus, à cet endroit-là, où est prévue cette station du Kremlin-Bicêtre, devant l'hôpital, devant la future entrée de l'hôpital, ce n'est pas là que se situent les Kremlinois. C'est l'hôpital à cet endroit. Le fait que l'hôpital soit desservi, je crois que les différentes personnes qui travaillent à l'hôpital et qui trouvent cela extrêmement intéressant, nous le comprenons et nous en sommes heureux mais cela ne concerne pas les Kremlinois. Ne pas rajouter une gare peut être mais, au moins qu'une connexion commode avec la ligne 14 soit en effet prévue par exemple, à Maison Blanche parce que pour nous, cette deuxième station, cette station du bas de l'hôpital, je vous invite Madame à faire le chemin à pied.

Michel ROSTAGNAT : Je crois que l'on voit très bien l'endroit.

Christian GARCIA : Je pense à mon avis qu'il est clair que l'on ne va pas mettre une gare dans toutes les rues. On aurait quelques soucis d'exploitation. Je crois que dès l'instant qu'effectivement le territoire sera desservi par deux stations de métro, chose qui est très importante, je vous invite à regarder l'ensemble du territoire.

Tout à l'heure on parlait de l'Haÿ-les-Roses, s'ils avaient une station, ils seraient déjà heureux. Imaginez-vous avec deux. Là vous en demandez presque une troisième, c'est un peu compliqué. Une chose est sûre. C'est vrai que c'est vous qui au quotidien, prenez les transports et on sait ô combien aujourd'hui, c'est difficile tous les matins à la fois de prendre des transports en commun qui sont saturés puisqu'il faut quand même se dire que chaque année, le métro parisien absorbe l'équivalent d'une ville comme Montpellier ou Bordeaux, en voyageurs supplémentaires et que justement le Grand Paris est une réponse par rapport à cette attente. Je crois qu'il faudra aussi à un moment donné, se poser la question des futures dessertes en surface pour irriguer les futures stations. Ce sera une vraie question qui sera posée pour éviter qu'effectivement, vous ayez trop à marcher. Ceci dit sur un rayon je

dirais de 500 à 600 mètres, le Kremlin-Bicêtre est desservi. Je ne vois pas aujourd'hui où on pourrait mais à mon avis il faudra repenser le mode en surface de bus, de desserte pour qu'on puisse à la fois faciliter vos déplacements aux différentes stations qui seront implantées sur le Kremlin-Bicêtre.

Paul CARRIOT : Bien, deux questions du côté droit. S'il vous plaît Madame ?

Sophie GUILLEMAIN, Habitante de Gentilly : Sophie GUILLEMAIN, habitant de Gentilly. Je comprends bien que les projets en fin de compte, il y a deux axes, il faut gagner du temps et puis l'accès aux transports communs de personnes qui n'auront pas accès à ces transports communs ferrés et donc, je reviens un peu, parce que j'ai compris pour qu'il y ait de l'écoute, il fallait un peu insister. Je trouve que le prolongement de la ligne 14 a bien avancé. J'ai bien compris que le projet Orbival était retenu à peu près sur toute sa totalité surtout dans le Val de Marne et sur la ligne 14, je suis quand même très sensible à ce qui a été avancé par les habitants de l'Haÿ-les-Roses, qu'une ville traversée n'ait pas de station. Donc, je voudrais savoir la construction de deux stations supplémentaires sur la ligne 14, cela ferait perdre du temps à qui et combien ? D'autre part, on a l'impression dans la façon dont c'est présenté, qu'il s'agit de faire gagner du temps aux voyageurs. Eux, il faut qu'ils arrivent une heure, deux heures ou trois heures avant le départ de leur avion. Pour moi, ce n'est pas la priorité. La priorité, cela me paraît être la population qui habite là et qui prend les transports en commun par nécessité et cela en plus dans l'objectif du Grenelle, faire prendre les transports en commun pour moins de voitures, cela me paraît une priorité qui n'est pas forcément financière mais qui est qualitative au niveau de l'environnement de tous.

Michel ROSTAGNAT : Merci Madame pour votre question qui rejoint d'ailleurs une que l'on a entendue tout à l'heure. Pour qui fait-on ce métro ? Est-ce qu'il y a opposition entre des classes de voyageurs, effectivement ceux qui prennent l'avion ou ceux qui prennent le métro tous les jours, est-ce qu'on a une nouvelle réponse ou un complément de réponse.

Marc VERON : Vous voyez bien encore une fois toutes les considérations que vous apportez sur la vie locale. Nous ne sommes pas hermétiques. Vous voyez bien que sur un réseau qui fait 150, 160 km ne peut pas, sauf à créer une galère pour tout le monde, comme si c'était un métro urbain à la parisienne avec des arrêts extrêmement fréquents. Les passagers qui vont emprunter ce réseau de métro futur, il faut qu'ils y trouvent un avantage par rapport à d'autres moyens qu'ils peuvent éventuellement prendre aujourd'hui. L'avantage numéro 1, c'est quand même le gain de temps.

Toute la démonstration qu'on a pu vous faire tout à l'heure, à partir de données qu'on a pu mesurer. Donc, plus on s'arrête, plus on recrée des distances courtes d'une station à l'autre, plus on copie le mode parisien et on ne rend pas ce métro compétitif au sens de gain de temps, au sens de commodité par rapport aux moyens existants aujourd'hui. C'est cela qui fait qu'on ne peut pas multiplier les gares. Ce qui a été demandé au moment où on a élaboré cette fameuse loi dont je parlais tout à l'heure, évidemment le législateur et les parlementaires notamment de la région parisienne, ont bien compris, que nous ne saurions nous arrêter absolument partout.

Ils ont demandé deux choses. On en a beaucoup parlé sur le premier point ce soir. Ce sont les interconnexions. Je crois que nos collègues vous ont montré par des cartes, que nous avons vraiment pris au premier degré, cette demande. Deuxièmement, ils ont demandé qu'il y ait des rabattements par des moyens de surface en fonction de ces gares nouvelles. C'est évident à partir du moment où on crée de nouvelles gares, on ne va pas continuer à fonctionner avec les moyens de surface à l'identique, cela n'aurait pas de sens. Il faut tenir compte de cette création. C'est un travail qui est à faire avec le STIF mais c'est un des buts également qui était assigné aux autorités de transport en région parisienne, en l'occurrence d'abord le STIF et complémentairement à la Société du Grand Paris, de repenser les moyens de surface, les moyens de rabattement vers les gares nouvelles. C'est cela qui s'appelle le maillage dans un jargon un peu impropre. C'est comme cela que nous allons réussir à ratisser, à ramasser un maximum de passagers par rapport à leur lieu de résidence.

Paul CARRIOT : Avant de céder la parole à Monsieur le Président qui était d'accord pour parler juste après, j'ai cru qu'il y avait un doigt qui s'est levé. Monsieur vous avez la parole. Après vous, Madame.

Jean-Marc NICOLLE, Président du Val de Bièvre, conseiller régional, premier adjoint au Kremlin-Bicêtre : Oui merci. Jean-Marc NICOLLE, Président de la communauté d'agglomération du Val de Bièvre. Cela tombe bien, je vais réagir aux propos de Monsieur VERON. Permettez-moi justement de ne pas partager tout à fait cette vision, peut-être la conclusion, mais quand même je pense que la question doit être posée différemment. Vous nous invitez et cela a été dit, à réfléchir sur le long terme, sur le projet de transport au regard de la région parisienne et même de l'évolution de la métropole. Vous avez pris pour référence tout à l'heure dans le film que vous nous avez présenté, la référence à la construction du métro au début du XX^{ème} siècle. On se retrouve aujourd'hui à peu près 100 ans plus tard, dans la même position et il faut qu'on imagine la ville pour le siècle suivant. Est-ce qu'on ne risque pas de se retrouver par rapport à des considérations purement financières aujourd'hui qu'on ne peut pas évacuer, il faut être raisonnable mais est-ce qu'à un moment donné, on ne risque pas de passer à côté de quelque chose en matière de desserte et par rapport aux objectifs que l'on souhaite atteindre.

Vous avez Madame COUX présenter tout à l'heure dans votre exposé, la différence en fait, d'utilisation des transports entre Paris, je reprends vos termes exact « *Dès qu'on passe le périphérique* » on se retrouve avec une utilisation des transports qui est bien inférieure et pour une raison simple, c'est que le maillage est bien évidemment différent aujourd'hui. Si on veut tendre vers les objectifs, sans ce report modal qu'on constate sur Paris et c'est une réalité et aussi pour des questions environnementales parce qu'on a aussi des questions environnementales. Si on se projette dans l'avenir qui s'ouvre aussi devant nous. Est-ce que la question a été évacuée comme ça, simplement sur des considérations financières, et la question du maillage, si je m'arrête uniquement sur les questions du Val de Bièvre.

La question de la station et de l'interconnexion avec Maison Blanche est effectivement quelque chose d'important pour des raisons aussi de désaturation, Madame COUX l'a

évoquée tout à l'heure. La désaturation aussi du réseau parisien et donc, le fait d'avoir une interconnexion avec la ligne 7, c'est aussi sur une ligne comme celle-ci qui rencontre des difficultés aujourd'hui et avec le prolongement du TVN, que l'on va améliorer la charge. Il faut quand même essayer de pouvoir offrir une possibilité de report et la nécessité, je ne reviens pas sur la station Kremlin-Bicêtre Hôpital, pour l'IGR mais aussi je me permets d'insister sur la revendication qui a été portée tout à l'heure par mes collègues de l'Haÿ-les-Roses que nous défendons bien évidemment au niveau du Val de Bièvre, sur la station des trois communes parce que c'est aussi quelque chose d'important par rapport à Cancer Campus.

Il y a la question de l'IGR mais il y a Cancer Campus. Il n'est pas simplement que sur l'IGR. La station des trois communes a aussi une importance capitale dans la réussite de ce grand projet de développement. Monsieur GARCIA a évoqué tout à l'heure que vous aviez repris tout le travail d'Orbival. Oui, pratiquement mais justement, allons jusqu'au bout. Quand on a travaillé au niveau d'Orbival, on s'est bien posé ces questions-là. En matière de desserte, de maillage assez fin et c'est dommage qu'on n'arrive pas à le retrouver sur les questions de radial et le prolongement de la ligne 14 parce qu'une fois qu'on aura dépassé la rocade, on va direct quasiment en fait à Orly et, quand on se projette sur les 50 prochaines années, on sait qu'on est dans un tissu urbain très dense et donc, ces questions-là risquent malheureusement de rejaillir dans 20 ans, 30 ans, 50 ans et qu'elles auront été évacuées uniquement pour des questions financières.

Deux questions très précises pour terminer. La première, vous avez évoqué la reprise de l'ensemble du travail de l'Association Orbival, je me souviens à l'époque et d'ailleurs l'Association existe toujours, donc cela fait toujours partie des débats, qui avait été évoqué avant même de réfléchir au prolongement de ligne, il était nécessaire d'abord de réfléchir à la question de la rocade et qu'il fallait d'abord réaliser la rocade avant d'envisager les prolongements de lignes. Est-ce que vous reprenez également cette question de priorité parce qu'à un moment donné, il faudra bien poser les questions de phasage en matière de travaux et je terminerai par un point, on a abordé les questions financières, il s'agit nullement dans mon propos d'opposer bien évidemment les projets, les territoires, les uns contre les autres mais s'il faut faire des arbitrages, est-ce qu'il n'y a pas de solution aujourd'hui en matière de desserte de transport pour par exemple, desservir Saclay autrement que par le métro en comparaison de territoires très denses comme les nôtres, où le métro est obligatoire. Est-ce que sur Saclay, on est vraiment obligé de faire un métro ?

Michel ROSTAGNAT : Merci Monsieur le Président. Monsieur VERON répond.

Marc VERON : J'ai bien compris que dans la manière de gérer ces demandes supplémentaires, nous n'avons pas dit à priori, nous écartons celle-ci. J'ai bien pris soin de vous dire que nous présenterions un bilan objectif, station par station, avec les aspects négatifs, il y en a et parfois de solides et les aspects positifs. Et puis le Conseil de surveillance se déterminera. Je précise qu'il est composé de deux catégories de personnage. Un certain nombre de fonctionnaires et les élus que je mentionnais tout à l'heure. Je pense que les

fonctionnaires connaissent moins bien les territoires que les élus mais je pense qu'ils feront davantage attention à des questions de type financier notamment. Quand on regarde bien ce dont nous parlons là, je mentionnais sur le plan de mobilisation qui n'est pas encore une fois, j'insiste à nouveau, je ne veux pas qu'il y ait de confusion, n'est pas du tout soumis au débat public. Nous parlons de 11,9 milliards, disons 12 milliards d'euros. Dans l'affaire qui nous intéresse ce soir, nous parlons de 23 milliards. Nous sommes donc à 35 milliards d'investissement. C'est sans précédent en région parisienne.

Il m'arrive parfois d'avoir des désaccords avec le Président de Région parfois et même souvent et, quand il dit que c'est historique ce qui se présente à nous, c'est vrai, c'est historique, c'est sans précédent. Avant de refuser, il faut tout de même un tout petit peu faire attention. J'accorde que Saclay, ce n'est pas la question la plus importante de la terre, mais avant de refuser un projet puisque ça bloque sur Saclay, ne nous racontons pas d'histoire. Il faut quand même y regarder à deux fois sur ce dont il s'agit. C'est sans précédent. De même qu'il n'y a pas de précédent au niveau du débat public.

Sur Saclay, il faut savoir ce qu'on veut en faire. Je vais vous raconter une histoire personnelle. Il y a 25 ans maintenant j'étais en charge d'un centre de recherche à Saclay au début des années 1980. Donc, j'ai parfaitement identifié pendant les années que j'y ai passées, la structuration du plateau de Saclay et les moyens de desserte. En 25 ans, je garantis qu'il ne s'est rien passé et sauf l'exception de Danone dont on ne voit d'ailleurs pas ce qu'il est venu faire dans cette histoire, cela n'a pas grand-chose à voir avec la physique ou la chimie, il n'y a eu aucun investissement privé, aucun industriel, aucun centre d'étude n'est venu se poser in situ.

A mon avis, la relation entre les deux, l'absence de desserte, de moyens d'infrastructure et l'absence d'investissements est quand même étroite. Donc, on voit bien que s'il faut continuer comme cela, ce n'est pas compliqué. On vit sur les grandes décisions de la Libération. Le CEA, ce n'est pas le gouvernement actuel, c'est JOLIOT. Donc on vit sur les décisions de la Libération avec des états d'obsolescence. Vous m'accorderez quand vous visitez de fond en comble Paris 12, je l'ai fait, on n'est parfois un peu étonné quand même de l'état d'obsolescence des moyens, des locaux sans parler de la résidence universitaire. Si on veut faire de Saclay, un pôle d'excellence, cela suppose une masse considérable d'investissements mais cela suppose aussi de faire venir dans l'orbite, des grands centres d'enseignement et de recherche, de l'investissement privé et notamment, des créations d'entreprise à partir du potentiel technologique de cette zone.

Donc la question des infrastructures est majeure. On ne s'en tirera pas avec un transport en commun en site propre. C'est sûr. Il se trouve que les hasards de calendrier feront qu'on aura un débat demain à Saclay. J'ai cru comprendre que nous essuierons une déferlante. On résistera à la déferlante. Soit on est décidé à faire de Saclay un grand pôle et il faut lui donner les moyens et notamment en infrastructure soit, on est décidé à le laisser végéter dans l'état actuel, là, « le succès est garanti ».

Christian GARCIA : Sur la référence à la fois à Orbival et par rapport à la ligne 14. Je ne peux

pas ne pas répondre. Il est clair aujourd'hui que le Grand Paris a repris bien entendu l'intégralité du tracé Orbival. A la fois, c'est connecté avec toute la radiale puisque, c'était l'objet initialement d'Orbival à sa création, je rappelle que dans le paysage, la ligne 14 n'existait pas. C'est-à-dire, la ligne 14 est venue s'inviter, je dirai au débat, au travers du Grand Paris puisque n'est portée le prolongement de la ligne 14 que dans le projet du Grand Paris initialement prévu au départ. Il est clair que lorsque nous avons positionné les stations sur la ligne 14, nous avons trouvé pertinent à la fois, de le connecter directement avec l'IGR, parce que cela nous paraissait quelque chose d'impensable de ne pas se connecter avec l'IGR, je dirais même plus avec la rocade rouge, avoir une connexion avec l'IGR qui est quelque chose de fabuleux, qui je vous rappelle au demeurant si la ligne 7 ne se connectait pas du tout avec l'IGR, il est clair que notre positionnement par rapport à cette nouvelle ligne apparue en 2009 donc bien après Orbival, il fallait se positionner. C'est clair qu'on a bien entendu qu'il y a des stations supplémentaires de demander, qu'il y a un peu de pertinence dans certaines demandes mais je crois que sur la colonne vertébrale aujourd'hui qui est la ligne 14, même Orbival n'y avait pas pensé à l'époque. Je trouve que c'est une véritable opportunité.

Paul CARRIOT : Merci. J'avais noté une question au milieu. Alors tout le monde a eu ce qu'il voulait. De ce côté, j'avais noté des mains qui se levaient ?

Michel ROSTAGNAT : Profitons en, nous avons encore une dizaine de minutes. Monsieur ?

Patrick PERIN, Habitant du Kremlin-Bicêtre : Bonsoir. Je suis Patrick PERIN, Habitant du Kremlin-Bicêtre. J'aurais voulu revenir sur le sujet de la gare Maison Blanche. Je me demandais vraiment le sens de cette gare. Ce serait une gare de maillage, je crois que l'ensemble est plutôt conçu dans cette optique, c'est un peu une exception me semble-t-il, qu'il n'y ait pas de connexion entre deux lignes qui se croisent, deux lignes de métro. Donc l'enjeu serait à travers les correspondances, faciliter effectivement mais on a la ligne 7, ce serait tout simplement une amélioration de disposer rapidement d'un accès sur la ligne 14. La question que je me pose déjà dans l'analyse qui va être faite par la Société du Grand Paris, est-ce qu'il y aura une évaluation des gains de temps et des pertes de temps, un bilan entre les pertes de temps de ceux qui seraient de toute manière sur la ligne 14 et qui perdraient le temps de cet arrêt supplémentaire et puis le gain de temps pour ceux qui bénéficieraient de la correspondance ? Et puis, l'autre point par rapport à cela, c'est si pour des raisons, je peux comprendre effectivement qu'il y ait des discussions sur ce point-là, je pense que c'est important de bien l'analyser, est-ce qu'il ne faudrait pas réserver la réalisation peut-être ultérieure de cette station si, par exemple, on n'a pas l'argent pour la faire tout de suite. C'est quand même une station qui était prévue à un moment donné dans les prolongements envisagés pour la ligne 14. Techniquement, elle vient naturellement dans le prolongement de ce qui a été fait aujourd'hui sur la ligne 14 et est-ce qu'en tout cas, puisque c'est une question de structuration du réseau futur, si on ne la fait pas tout de suite, est-ce qu'il ne faut pas prendre les dispositions techniques pour pouvoir la faire un jour ?

Michel ROSTAGNAT : Je crois que c'est une question pour laquelle la Société du Grand Paris

a peut-être un peu des ordres de grandeur à nous donner. Entre faire une gare et réserver des emprises, il y a peut-être une différence, je ne sais pas. Si vous avez les chiffres en main ?

Marc VERON : En tout cas, on change complètement de concept et de portage. Vous mesurez bien que jusqu'à ce que l'on envisage, le prolongement nord de la ligne 14 depuis Saint-Denis Pleyel jusque vers Roissy et au sud, notamment les conditions évoquées ce soir, la ligne 14, c'était une ligne parisienne. Donc qui obéissait à un concept parisien d'arrêts fréquents. Au demeurant, pour faire une confidence, au travers de tout ce que nous avons vu poindre comme fausse bonne idée, je vous passe les détails, nous en avons quand même entendu un certain nombre. Certains avaient clairement à l'esprit de garder cette ligne 14, pour des trafics purement intra parisiens et, étaient tout à fait hostiles au prolongement au nord et au sud. Cela nous a été dit à Villejuif et dans un certain nombre d'autres circonstances. Là on change de portage. La ligne 14 est considérée comme devant être prolongée au nord et au sud jusqu'aux aéroports, évidemment avec un certain nombre de stations importantes. 50 km de ligne, cela ne se crée pas comme 8,5 km, ce qui est le cas aujourd'hui. On change complètement de référentiel. On ne peut pas avoir les espacements de gare qui avaient été imaginées, vous y faisiez allusion, à Maison Blanche, là, on sort complètement de cette épure sinon on commet une erreur de raisonnement totale. Après, il va falloir outre l'appréciation qu'on peut porter sur chaque demande additionnelle, considérer qu'il y a trois demandes de gare additionnelles sur la ligne 14. Je serais démagogue parfait en vous disant que les trois passeront, ce n'est pas vrai ! Il faudrait vraiment être un illusionniste. Les trois, je rappelle, parce qu'il y en a une plus au sud, quand on s'approche d'Orly. Il y a trois demandes additionnelles, on verra les arguments et in fine ce qu'on peut retenir ou pas retenir.

Paul CARRIOT : Je vois une question là-bas, c'est la dernière ou l'avant-dernière.

Fabien GUILLAUD-BATAILLE : Fabien GUILLAUD-BATAILLE, Maire adjoint au Kremlin-Bicêtre. Je reprends la parole parce que je trouve que la réponse que vous venez de faire, Monsieur VERON, n'est pas satisfaisante, ni même entendable. Je m'explique. C'est-à-dire qu'en gros vous nous dites on change de portage, on passe le périphérique donc maintenant c'est terminé le maillage fréquent mais les habitants du Kremlin-Bicêtre, les habitants du Val de Marne, les habitants de la banlieue en général demandent à être aussi bien traités que les habitants de Paris intra-muros. Donc, je trouve quand même que c'est un peu gonflé de nous dire « *Vous comprenez, on a passé le périphérique, donc là, c'est terminé le maillage fréquent, c'est terminé la prise en compte des dessertes des territoires et de l'ensemble des populations* ». Je trouve cela compliqué à dire et en tout cas, je n'arrive pas à l'entendre et je pense que beaucoup d'habitants seront en mal pour entendre ce genre d'argument. C'est vraiment parce que je crois qu'il faut faire attention et être respectueux de toutes les populations. Après sur l'interconnexion, il sera, je pense, impossible à entendre pour expliquer aux habitants, il y a deux lignes qui se croisent mais elles ne se touchent pas, parce que c'est ce qu'il va falloir expliquer aux gens. Elles se croisent mais elles ne se touchent pas. Cela me paraît très compliqué à expliquer et surtout la ligne 7 sur le tronçon Maison Blanche

– Villejuif, j'en parle à des connaisseurs, on voit bien dans quel état on est. C'est serré, très fréquemment on ne peut pas monter dans le métro, on doit attendre celui d'après. Je n'invente rien. Donc là aussi, il y a une question. Cette interconnexion, je pense peut y répondre. Je suis cela dit et après sur la gare Hôpital Kremlin-Bicêtre, effectivement elle me paraît très pertinente et je vais même rajouter une dernière chose, si vraiment je devais aller au bout de ce que je pense et s'il fallait imaginer le maillage le plus pertinent, il faudrait qu'il y ait une connexion à Tolbiac de la ligne 7 parce que cela permettrait de relier l'université de Tolbiac, le développement futur de la zone Paris 13 autour de la bibliothèque François Mitterrand, relier Censier, relier Jussieu et relier évidemment à l'Institut Gustave Roussy et à l'hôpital du Kremlin-Bicêtre. Donc il y a, y compris une colonne vertébrale de projet, qui pourrait être trouvée et il faut faire attention, on ne parle pas uniquement parce qu'on a levé le nez à la fenêtre, on regarde le territoire dans son ensemble.

Paul CARRIOT : Merci. Comme l'heure passe, je vous propose de passer à la dernière question et le Grand Paris répondra sur ces deux questions. La dernière question, très bref. Comme cela on passera à la réponse globale.

Guillaume SEGUE, Syndicat CGT du CHU de Bicêtre : Bonjour, je m'appelle Guillaume SEGUE. A la base je n'étais pas du tout venu pour l'intervention que je vais faire, j'ai une invitation aussi du maire pour l'hôpital. Je voudrais revenir sur la question de l'interconnexion et de l'ensemble des gares qui vous sont demandées. Si j'ai bien compris, vous avez dit à peu près depuis le début des débats, c'est 18 gares en plus que vous avez recensées. Vous avez dit, si on fait une moyenne, il faut 80 millions par gare. Si on fait la multiplication, on arrive à 1,5 milliard. Dit comme ça, c'est un chiffre énorme. Je calcule un peu différemment. Je me dis le total 23, 24 milliards vous avez prévu de les amortir sur 40 ans. Si on reporte, ce 1,5 milliard aux 24 milliards que vous prévoyez d'amortir en 40 ans, cela rajoute 2 ans, 2,5 ans d'amortissement en plus. Est-ce qu'il ne serait pas effectivement pertinent de prévoir ces deux années de plus d'amortissement et d'avoir un maillage qui soit pérenne puisqu'on part sur un projet si, on se réfère aux travaux précédents, c'est pour une centaine d'années. Je posais simplement la question.

Marc VERON : Ce que je peux vous dire juste une référence si vous m'avez bien entendu Monsieur tout à l'heure, je n'ai pas parlé d'écarter Maison Blanche, j'ai dit qu'il n'y aurait certainement pas les trois gares additionnelles et j'ai dit, cela je maintiens, on ne traite pas un trajet de 50 km comme un trajet de 8 km et cela nulle part au monde. Pour revenir à la question que vous soulevez, il faut évidemment envisager la question du financement dans la globalité des financements dont a besoin la région parisienne. Je vous signale que le rapport CARREZ est encore beaucoup plus méchant par rapport à la somme des demandes entre le plan de mobilisation et le réseau de métro du Grand Paris puisqu'il rejetait bien au-delà de 2025 toute une partie du projet que nous avons évoqué ce soir. Je crains malheureusement qu'il serait extrêmement séduisant de faire le calcul que vous faites, je crois qu'on s'arrêtera en cours de route bien avant.

Michel ROSTAGNAT : On va essayer d'être aussi exact que Phileas Fogg à l'arrivée de son

tour du monde en 80 jours puisqu'il nous reste une minute et demie. Ce sera le mot de la fin. Je vous remercie de ces trois heures passées ensemble. J'ai noté sous contrôle de mes arbitres, 23 questions posées ce qui est un bon score et surtout dans une qualité d'écoute réciproque qui me paraît excellente, des questions pratiques, des réponses j'espère en tout cas pour vous à la hauteur de vos attentes.

Nous vous remercions donc. Nous prenons pour ce qui nous concerne note de ce qui s'est dit. Le débat public n'est pas terminé. Monsieur VERON parlait de la réunion de Saclay demain soir mais il y en aura quelques autres d'ici le 31 janvier qui sera la réunion finale à Paris donc pour les « aficionados » qui veulent venir tirer les conclusions de ce débat public, rendez-vous à Paris le 31 janvier et ensuite, nous avons l'espoir effectivement de pouvoir ingurgiter et régurgiter le fruit de nos travaux.

Merci à nos hôtessees d'avoir été réactives, à notre régie.

Merci à Monsieur le Maire et aux élus présents qui ont été d'une grande qualité d'écoute et d'expression.

Merci à vous tous et bonne soirée.

(Fin de la réunion à 23 h 00)