

VERBATIM DE LA REUNION PUBLIQUE

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

Réunion organisée et animée par la Commission Particulière du débat public

—

18 octobre 2010

Cergy-Pontoise

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC

- François LEBLOND, Président de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris
- Lamia ABDEL NABY, membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris
- Joëlle FODOR ESKENAZI, membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris

MAITRISE D'OUVRAGE :

SGP (Société du Grand Paris) :

- Marc VERON, Président du directoire de la SGP
- Didier BENSE, membre du directoire de la SGP
- Brigitte GREGOIRE, membre de la SGP

La séance est ouverte à 20 h 04 sous la présidence de François LEBLOND, Président de la Commission Particulière du Débat Public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris : bonsoir Mesdames, bonsoir Messieurs. Je vous remercie d'être venus nombreux, et que nous ayons aussi beaucoup de jeunes dans cette salle, ce qui nous fait bien plaisir. Je voudrais simplement vous dire que ce débat à Cergy, c'est moi-même et des membres de la Commission qui l'ont souhaité, parce que nous voulons que toutes les parties de l'île de France puissent exprimer ce qu'elles ont à dire sur le projet du Grand Paris, qu'elles soient directement sur le projet qui est proposé, ou qu'elles ne le soient pas directement, mais qu'elles puissent avoir des relations construites avec ce projet, ou ne pas avoir de relations. Les gens le diront eux-mêmes. C'est donc avec beaucoup de plaisir que je vous accueille ce soir dans cette réunion, et je remercie beaucoup ceux qui l'ont organisée.

Monsieur le maire de Cergy, Monsieur LEFEBVRE, voulez-vous dire quelques mots d'accueil ? Cela nous ferait plaisir. Juste quelques mots, simplement pour bien montrer que nous travaillons tous ensemble.

Dominique LEFEBVRE, Maire de Cergy : merci Monsieur le Président. Merci aux uns et aux autres d'être venus pour ce débat ce soir, organisé par la Commission Nationale du Débat Public, dont j'ai eu l'honneur de faire partie pendant plus de 5 ans dans le passé. Je crois que cette procédure est intéressante, et je vous remercie, Monsieur le Président, d'avoir effectivement organisé un certain nombre de débats. Je sais qu'il y en a y compris dans le grand bassin parisien, mais également sur des territoires qui ne sont pas directement concernés par les tracés qui sont en cours de débat public, que ce soit celui de la Société du Grand Paris, ou que ce soit celui porté par le STIF, Arc Express. Sur ces territoires excentrés où l'on connaît mieux qu'ailleurs les problématiques et les difficultés de déplacement en Île-de-France, on est évidemment justement concerné à un double titre, j'y reviendrai plus tard, à la fois sur la logique d'aménagement du territoire francilien que tout cela induit, qu'est-ce qui se passe à l'avenir quand on n'est pas directement sur ces réseaux, puis d'autre part évidemment par rapport à l'ensemble des enjeux d'investissement des transports. La question qui est posée, c'est dans quelle cohérence d'ensemble, notamment pour des territoires comme les nôtres qui ont des enjeux absolument essentiels, cela se passe.

En tout cas, merci d'avoir organisé ce débat. Bienvenue à Cergy-Pontoise.

François LEBLOND : merci Monsieur le Maire. Je voudrais tout d'abord vous situer un petit peu ce qu'est un débat public, parce que certains d'entre vous peuvent ne pas le savoir. J'ai donc l'habitude, dans chaque réunion, de rappeler un peu les questions qui se posent à propos d'un débat public.

Le débat public est une procédure qui a été créée il y a maintenant 8 ans, qui est une

procédure qui permet, pour les grands équipements projetés, d'entendre tous ceux qui peuvent être intéressés par ce grand équipement, sur son opportunité et sur ses modalités d'exécution. Je voudrais dire que le débat public est organisé par une Commission nationale indépendante, la Commission Nationale du Débat Public. Monsieur le Maire rappelait qu'il en avait fait partie pendant plusieurs années. Cette Commission comprend des personnes venant de tous horizons, et est donc totalement indépendante des pouvoirs publics, mais également indépendante des collectivités territoriales.

Cette Commission Nationale du Débat Public désigne une Commission Particulière. Elle désigne d'abord son Président. C'est de cette manière que j'ai été désigné le 3 juin dernier, le jour de la publication du texte qui a été voté par le Parlement au printemps. J'ai été nommé Président par la Commission Nationale du Débat Public. J'ai ensuite eu à choisir 11 personnes membres de la Commission, dont plusieurs d'entre eux se trouvent dans cette salle. Il y en a deux à la tribune : Madame Joëlle FODOR ESKENAZI d'un côté ; Madame Lamia ABDEL NABY de l'autre. J'ai voulu que ces 12 personnes que nous représentons, et que nous sommes, soient 6 hommes et 6 femmes. C'est la première fois qu'un tel équilibre intervient dans une Commission Nationale du Débat Public. Je crois que c'est très important, et nous avons pris des personnes qui ont des compétences de natures extrêmement diverses, ce qui nous permet d'entendre un peu tous les points de vue.

Je voudrais rappeler que le débat public a pour objet de s'informer, mais aussi de formuler des avis, et des propositions. De tout cela, nous ferons une synthèse qui sera publiée avant le 31 mars, le débat se terminant quant à lui le 31 janvier, après quoi le maître d'ouvrage disposera de deux mois pour indiquer les conséquences qu'il tire de ce débat par un acte motivé et publié.

Les questions, c'est d'abord le débat de principe : faut-il faire ce qui est proposé ? Deuxièmement, ce sont les modalités : quels trajets ? Quels arrêts ? Quelles caractéristiques ? Vitesse commerciale ? Pneus-rails ? Interconnexions interrégionales et nationales ? Tarification ? Bilan socio-économique et financements ? Environnement ? Urbanisme ? Compétitivité ? Pôles de développement ?

Concernant les règles du jeu, le projet est tout d'abord exposé par le maître d'ouvrage. Nous entendrons le maître d'ouvrage, avec le Président du Directoire de la Société du Grand Paris Monsieur VERON, et deux de ses collaborateurs, Monsieur BENSE et Madame GREGOIRE, qui s'exprimeront tout à l'heure. Ce sont eux qui prennent d'abord la parole pour dire ce qu'ils proposent. Je vous donnerai ensuite la parole, ainsi qu'aux internautes, puisque les internautes peuvent également être entendus dans ce genre de débat. Nous essayons de recueillir le maximum d'interventions, et je vous demande les uns et les autres de parler le plus brièvement possible pour que l'on entende le plus de personnes possible dans la salle. Nous ferons également en sorte que les personnes qui sont dans la salle... La salle est large et pas trop profonde. Nous n'aurons pas trop de soucis, comme nous en avons eu dans d'autres réunions, quand les personnes sont au fond de la salle, et qu'elles s'évertuent à

lever le doigt et qu'on ne les voit pas. Nous vous verrons tous aujourd'hui. Il n'y aura donc pas de problème pour cela. Si vous ne souhaitez pas que votre image photo ou vidéo soit reproduite, merci de nous le préciser.

Je vous donne quelques chiffres sur le débat public aujourd'hui. Sur notre site Internet, il y a eu 39 890 visites depuis son ouverture. Nous avons reçu 164 questions que nous avons publiées, 81 avis par le public. Et nous en sommes à 12 cahiers d'acteurs publiés sur le site, dont 3 communs avec le débat public sur le projet Arc Express. Sur ce dernier point, je voudrais quand même insister sur le fait qu'il y a des réunions publiques. C'est bien qu'il y ait des réunions publiques. Il y a néanmoins des personnes qui ne peuvent pas se rendre dans ces réunions, et qui ont manifestement des choses à dire. Elles ont deux façons de le dire. Soit elles font une proposition de texte, soit elles rédigent elles-mêmes un cahier d'acteurs. Ce cahier d'acteurs a la caractéristique d'avoir toujours la même forme, et toujours la même dimension. Il est toujours complètement réalisé par nous après, et il figure sur les tables comme vous avez pu le constater à l'entrée, pour les cahiers d'acteurs qui ont déjà été réalisés jusqu'ici.

Voilà ce que je voulais vous dire sur cette présentation du débat public. Est-ce que quelqu'un aurait des questions à me poser sur ce sujet-là, uniquement sur les questions de procédure ? S'il n'y a pas de question sur le problème de la procédure, je vais proposer à la société du Grand Paris de s'exprimer pendant une durée qui, au total, devrait être de 25 minutes. Je crois que c'est ce que nous avons prévu. Nous vous entendons, et je crois que vous avez un film à nous proposer, ou peut-être plusieurs, je ne sais pas.

Brigitte GREGOIRE, membre de la Société du Grand Paris : un seul. Tout d'abord, bonsoir Mesdames et Messieurs. Je suis Brigitte GREGOIRE, de la Société du Grand Paris. Je rappelle que cette société a pour mission, aux termes de la loi du 3 juin 2010, de concevoir et de construire un système de transport public. Nous nous sommes réunis à Cergy ici ce soir pour expliciter de façon plus approfondie le projet de métro Grand Paris, pour répondre bien sûr à vos questions, mais aussi pour recueillir vos avis et propositions sur ce projet. Nous allons tout d'abord visionner un petit film qui va remplacer le projet dans son contexte historique, mais également socio-économique. Je ferai ensuite une présentation un peu plus approfondie, qui concernera le projet dans sa globalité, avec bien sûr un zoom spécifique sur le Val-d'Oise.

François LEBLOND : je pense qu'il y a des classes de ce côté. Si vous voulez passer par cette porte, vous trouverez des places à ce niveau. Je vois que c'est pratiquement totalement plein de ce côté, alors qu'il reste des places ici. Vous pouvez continuer Madame. Excusez-moi de vous avoir interrompu, mais je voyais des personnes malheureuses debout. C'est dommage. Il vaut mieux qu'elles s'asseyent. Voilà. Allez-y.

Brigitte GREGOIRE : si la régie peut envoyer le petit film, s'il vous plaît.

Projection d'un film

François LEBLOND : il y a un problème technique ? C'est surtout que vous n'avez plus de voix dans le micro non plus.

Nouvelle projection du film

Brigitte GREGOIRE : voici donc tracé à grands traits ce projet Grand Paris. Je vais maintenant vous le présenter un peu plus dans le détail. Je vais vous présenter ses caractéristiques, et ensuite ses effets.

Quelles sont tout d'abord les caractéristiques de ce métro Grand Paris ? Il s'agit d'un réseau de rocade, donc de deux lignes de rocade en connexion avec une ligne armature. Ce projet nécessitera la construction de 155 kilomètres de lignes, maillées de 40 gares nouvelles. Lors de sa mise en service, il assurera un trafic de 2 millions de voyages. Ce trafic pourra être porté, compte tenu de la capacité de ce métro automatique, à 3 millions de voyages. Enfin, sa vitesse sera élevée : 65 km/h.

Tout d'abord, la ligne rouge. Cette ligne rouge comprend 60 kilomètres, et 23 gares. L'intérêt de cette ligne est qu'elle a pour objectif de mailler la première couronne. On le voit très nettement au sud-ouest, où elle est en relation avec les lignes de métro, mais aussi avec des lignes de Transilien. Elle a d'autre part aussi pour objectif de désenclaver à l'Est des communes qui ne sont pas très bien desservies pour le moment. Je pourrais citer Clichy-Montfermeil, ou Sevran, par exemple.

Ensuite, la ligne verte. Cette ligne verte est également une ligne de rocade qui part de l'aéroport Charles de Gaulle, qui tangente la banlieue nord, et qui gagne ensuite l'ouest de la région pour désenclaver le plateau de Saclay qui, je le rappelle, représente 10 % de la recherche française. Cette ligne permettra donc aux zones d'activité importantes de la région d'être connectées avec les 3 aéroports franciliens : Charles de Gaulle ; Orly ; mais également l'aéroport du Bourget. Enfin, cette ligne sera bien sûr en connexion avec les lignes de Transilien ou de RER. Le fait qu'elle soit en lointaine rocade, en banlieue, permettra une meilleure diffusion des flux, ce qui permettra d'alléger également le réseau parisien.

La ligne bleue, cette ligne armature, est un prolongement de la ligne 14 au nord jusqu'à Charles de Gaulle, et au sud jusqu'à l'aéroport d'Orly. Cette ligne permettra également, par les connexions qu'elle procurera, d'irriguer le nord de la région parisienne.

Ce projet de métro automatique, c'est également un matériel roulant. C'est un métro automatique, dans la mesure où la plupart des métropoles que l'on construit actuellement dans le monde sont des métros automatiques. Ce type de métro présente des avantages importants, notamment une flexibilité de la fréquence, c'est-à-dire une meilleure adaptation de l'offre à la demande. D'autre part, ce métro sera aussi rapide, avec 65 km/h de moyenne. C'est-à-dire que c'est 3 fois la vitesse d'un tramway, 2 fois la vitesse d'un métro parisien, et c'est plus rapide qu'un RER dont la vitesse moyenne est de 45 km/h. Bien évidemment, la fréquence sera réduite entre deux passages. Il sera accessible aux personnes à mobilité réduite, comme tous les équipements de transport que l'on construit actuellement dans le

monde. Il sera également capacitaire, puisque la capacité variera entre 10 000 et 40 000 places offertes par sens. Ce sera enfin un métro moderne, dont le matériel sera plus moderne que celui de la ligne 14, avec un matériel également sécurisé, notamment des façades vitrées en bordure de quai, ce que l'on appelle des portes palières dans notre jargon de transport. Les portes palières ont deux avantages. Elles sécurisent les stations, mais elles offrent également la possibilité de mieux réguler le temps de stationnement des trains dans les gares, et donc d'assurer une meilleure régularité.

Ce métro, c'est bien sur des voies nouvelles. C'est des trains, mais également des gares. Pour nous, ces gares sont à la fois des lieux d'échanges entre moyens de transport, et pas seulement entre moyens de transport collectif, mais aussi entre moyens de transport collectif et moyen de transport individuel. C'est-à-dire d'un côté les trains, mais aussi de l'autre côté les voitures particulières, ainsi qu'également la bicyclette, et la marche à pied, qui est un moyen de transport à part entière. Ces gares nécessiteront donc des aménagements soignés. Enfin, une gare est également un lieu de diffusion des services, services à la fois pour les voyageurs, mais aussi services pour les habitants des quartiers, car les gares d'aujourd'hui sont en fait devenues des centres de vie et des espaces de vie, pour les voyageurs et pour les habitants des quartiers.

Quels seront les bénéfices de ce projet ? Finalement, pourquoi ce projet aujourd'hui ? Les bénéfices que l'on peut attendre de ce projet sont globaux. Pourquoi ? Parce qu'améliorer les transports, c'est soutenir le développement économique. Le développement économique ne saurait se concevoir aujourd'hui, sans être à l'heure du Grenelle de l'environnement, un développement durable.

Tout d'abord, améliorer les transports. L'amélioration des transports passe par une adaptation de l'offre à la demande. Or, les déplacements de banlieue à banlieue sont ceux qui progressent le plus puisqu'en 25 ans, ils ont progressé de 50 %. Notre projet, qui est un métro de rocade, est donc un projet qui répond à l'évolution actuelle de la demande. Deuxièmement, ce projet de rocade vise à « désaturer » le réseau existant. On vous montre ici que c'est finalement 10 à 15 % en moyenne d'allègement du trafic sur l'ensemble du réseau. Cela correspond à l'équivalent de 4 rames de métro. Enfin, ce réseau sera maillé, puisque 85 % des gares seront en correspondance avec des lignes existantes ou en projet, et bien entendu avec les aéroports et les 8 gares TGV. Enfin, ce projet a également comme effet bénéfique le fait d'être un levier pour la croissance et l'attractivité de la région. En effet, la région Île-de-France est la région la plus riche d'Europe. Elle est cependant actuellement en perte de vitesse. L'un de ses atouts était précisément son réseau de transport. Or, celui-ci a vieilli. Il est victime de son succès, car il est surchargé. Le métro Grand Paris peut donc être un levier pour stimuler l'activité et la croissance, de façon à renforcer l'attractivité de la région Île-de-France. En effet, l'attractivité de la région Île-de-France, ce sont des emplois qui y participent aussi de l'économie de la région. Mais c'est aussi une volonté d'améliorer la qualité de vie des Franciliens. Je voudrais rappeler à cet égard que le solde migratoire de la région Île-de-France est actuellement négatif. Ceci est dû

pour une grande part à la dégradation de la qualité de vie dans la région Île-de-France.

Le troisième effet bénéfique de ce projet est de participer au développement durable. Bien sûr, un projet de transport collectif est moins consommateur d'énergie qu'une utilisation de la voiture particulière. Le projet en lui-même participe donc au développement durable. Je voudrais dire aussi que pour la première fois, il y a eu une prise en compte de l'environnement très en amont du projet, avec une évaluation stratégique environnementale. C'est-à-dire que cette évaluation a accompagné notre projet, et a guidé aussi un certain nombre de décisions. Ce sont notamment les résultats de cette évaluation environnementale qui nous ont conduits, dans certains cas, à opter pour le souterrain plutôt que l'aérien.

Concernant les bénéfices de ce projet, en conclusion, c'est un projet pour répondre aux attentes d'aujourd'hui, c'est-à-dire les attentes des Franciliens qui sont aujourd'hui transportés dans des conditions difficiles. Notre projet se propose de mailler la première couronne, et de répondre à la surcharge du réseau. C'est aussi un réseau pour répondre aux besoins de demain. En effet, lorsque l'on construit une infrastructure de transport de type métro, on construit pour plusieurs générations. C'est par exemple le cas du métro parisien que nous utilisons encore aujourd'hui. Ensuite, c'est aussi un projet qui favorise le développement économique, et qui participera également de ce fait au désenclavement des territoires. Dans la mesure où ces territoires souffrent souvent d'un déficit d'emplois, un métro de ce type fournira une ouverture à des pôles d'emplois qui sont aujourd'hui inaccessibles pour certaines catégories de population.

Nous allons maintenant faire un peu un zoom sur le Val-d'Oise. Parmi les caractéristiques du département du Val-d'Oise, j'en retiendrai 3 : la première est sa configuration géographique d'ouest en est ; la deuxième est la jeunesse de sa population ; et la troisième est qu'en fait, l'essentiel des déplacements sont internes au département. Qu'en est-il justement du réseau de transport dans le Val-d'Oise ? Le réseau de transport dans le Val-d'Oise est essentiellement centré sur Paris, comme on le voit, avec ici, par ordre alphabétique pour des questions de commodité, les lignes de RER A, B, C et D, mais d'autre part aussi les lignes de Transilien, donc les lignes L et J, qui ont pour terminus la Gare Saint-Lazare, et le faisceau des lignes H, qui ont pour terminus la Gare du Nord. On constate qu'il n'y a pas de liaison directe avec Roissy. Or, Roissy, c'est 100 000 emplois. 75 % des salariés qui travaillent à la plate-forme de Roissy utilisent leur voiture. Si l'on regarde maintenant le taux d'équipement des ménages des départements de la grande couronne, on constate que les ménages du département du Val-d'Oise sont les moins bien équipés en voitures particulières. C'est sans doute ce qui explique que seuls 15 % des emplois de la plate-forme sont occupés par des habitants du Val-d'Oise.

Si l'on regarde le maillage du territoire, on constate qu'un certain nombre de projets d'infrastructures contribuent à un maillage d'Ouest en Est : ici, la tangentielle Nord de Sartrouville à Noisy-le-Sec ; ensuite, le boulevard du Parisis ; autre élément, le barreau de

Gonesse, qui doit relier la ligne B à la ligne D du RER. Et enfin, le prolongement du T2 de Bezons, à partir de Bezons, vers Argenteuil ou vers Sartrouville, dans les deux cas, en correspondance avec la tangentielle Nord.

Le métro Grand Paris viendra compléter ce maillage de ce territoire. Pourquoi ? Parce que les lignes de RER et les lignes de Transilien seront en correspondance avec un certain nombre de gares du métro Grand Paris. Vous voyez les gares s'afficher : La Défense ; Nanterre ; Bécon-les-Bruyères ; Val des Grésillons ; Saint Denis Pleyel ; le Bourget ; Sevran. Vous avez deux exemples de gain de temps. Par exemple pour aller de Cergy à Villejuif, il faut 56 minutes sans le Grand Paris. Plutôt avec le métro Grand Paris, le temps de trajet sera de 56 minutes au lieu de 69 minutes. Et de Pontoise à l'aéroport Charles de Gaulle, le temps de transport ou de trajet sera ramené d'une heure 30 à 56 minutes.

Le métro Grand Paris, en dehors de son projet de métro, c'est aussi des territoires de projet. Or, dans le Val-d'Oise, vous avez deux territoires de projet extrêmement importants : un territoire qui se situe à l'Ouest, donc Confluence Seine-Oise, et un territoire à l'Est, donc Roissy-Villepinte-Tremblay. Tout d'abord, Confluence Seine-Oise. C'est un territoire charnière au sein de la région Île-de-France, parce qu'il transcende finalement les limites administratives, puisqu'il se trouve à la fois sur le territoire des Yvelines et sur celui du Val-d'Oise. Mais c'est aussi un territoire charnière entre la région Île-de-France, la Normandie et la mer. Confluence Seine-Oise, c'est un potentiel de développement qui est conditionné par une amélioration des transports. Si l'on regarde, les transports actuels correspondent finalement à ce qui a été dit pour l'ensemble du territoire du Val-d'Oise. C'est-à-dire que le territoire est fortement relié à Paris. Mais on constate que certaines activités ont une dimension internationale, ce qui pose un certain nombre de problèmes. Ces activités sont des activités automobiles à Poissy, mais également à Cergy, où se trouvent des sous-traitants automobiles. Il y a aussi des activités logistiques et portuaires, notamment le port d'Achères dans le prolongement du futur canal Seine-Nord Europe, qui est appelé à se développer pour devenir finalement la porte fluviale de la région Île-de-France. Enfin les éco-industries, puisque le territoire se mobilise autour de l'éco-pôle, des deux rives de Seine, et de l'éco-construction. Ces 3 domaines d'activité peuvent aussi s'appuyer entre autres, en matière d'innovations techniques et de création d'entreprise, sur le campus de Cergy-Pontoise, qui est, je le rappelle, le second d'Île-de-France.

L'amélioration des conditions de transport est une condition nécessaire au développement de ce territoire. En ce qui concerne les besoins en matière de transport, ils sont de 3 ordres. Il sera, je crois, nécessaire de relier entre elles les zones d'activité internes à Confluence Seine-Oise. Ce sera fait par la tangentielle Ouest. D'autre part, il sera nécessaire aussi de relier Confluence Seine-Oise avec la Normandie et la mer, puisque Confluence Seine-Oise est la zone de développement charnière entre l'Île-de-France et la Normandie. Ce sera fait par la nouvelle ligne TGV Paris Normandie. Enfin, Confluence Seine-Oise sera mieux ancrée à la région Île-de-France par le prolongement d'Éole, notamment.

Nous avons vu ici Confluence Seine-Oise, zone de territoire de développement à l'ouest de votre département. Le deuxième territoire de développement est la desserte du pôle Roissy-Villepinte-Gonesse. Roissy-Villepinte-Gonesse, pour le métro Grand Paris, comporte deux stations, à savoir la station de l'aéroport Charles-de-Gaulle, et la station du parc des expositions. Ces deux stations permettront de réduire les temps de transport. Notamment entre Charles-de-Gaulle et La Défense, le temps de transport sera ramené de 52 minutes à 23 minutes. Le métro Grand Paris permettra de renforcer l'attractivité de ce territoire de projet. Je voudrais rappeler simplement qu'un emploi francilien sur 3 se crée à Roissy. L'aéroport Charles-de-Gaulle est en fait le second aéroport en termes de trafic en Europe. Mais c'est également le sixième aéroport au niveau mondial. D'autre part, c'est également le premier aéroport de fret en Europe. 20 % des importations et 30 % des exportations transitent par la plate-forme de l'aéroport. Enfin, le parc des expositions de Villepinte est le premier parc français pour les salons professionnels. Cette plate-forme est donc extrêmement importante, et il nous a paru vraiment indispensable de la desservir par au moins deux stations. Maintenant, sur le plan qui vous a été distribué, vous avez pu voir qu'il y a une station en option, qui est la station de Gonesse. Gonesse est en fait déjà desservie par la ligne D et par la ligne B du RER. Il y a en projet le barreau de Gonesse, et le boulevard du Parisis. D'autre part, aussi, à proximité du triangle de Gonesse, le métro Grand Paris propose la station Parc des expositions, et la station Le Bourget au sud. Mais les projets de développement urbain très importants qui se dessinent sur le triangle de Gonesse, notamment la ZAC des tulipes, la ZAC nord des tulipes, mais aussi l'hôpital de Gonesse, nous ont conduits finalement à envisager une station au niveau du triangle de Gonesse. Cette station dépendra bien évidemment des arguments qui pourront être apportés par les élus et vous, puisqu'ils devront être transmis à la Commission Particulière du Débat Public, qui transmettra elle-même au maître d'ouvrage les propositions qui pourront être formulées. Néanmoins, compte tenu des projets sur ce territoire, et du fait qu'il s'agit pour nous d'une station optionnelle, nous avons donc déjà regardé les gains de temps qui pourraient résulter de l'implantation d'une gare à Gonesse. Vous voyez ici en vert foncé les gains de temps supérieurs à 20 minutes. On voit donc bien qu'à la fois l'est et l'ouest de la région gagneraient fortement à l'implantation de cette gare.

Nous vous avons décrit ce projet. Maintenant, qu'en est-il de sa mise en œuvre ? Le coût prévisionnel de ce projet oscille entre 21 et 23 milliards, notamment en ce qui concerne les gares optionnelles. Plus de 80 % seront consacrés à l'infrastructure, et 12 % pour le matériel roulant. Le solde sera consacré aux acquisitions foncières. En effet, la loi du 3 juin 2010 fait obligation à la Société du Grand Paris de remettre un système de transport clef en main à l'autorité organisatrice du transport. Je n'entrerai pas dans le détail des montants par ligne. Je signale simplement que la ligne verte, qui mobilisera 40 à 50 % du montant de la dépense, est la ligne la plus longue avec 70 kilomètres.

Enfin, le calendrier prévisionnel. Le Président de la Commission Particulière a expliqué le cheminement jusqu'à la fin du débat. Si tout se passe bien, les travaux devraient normalement commencer en 2013, avec des premiers tronçons mis en service en 2018, et

une mise en service du réseau complet en 2023. Je vous remercie, et nous sommes maintenant à votre disposition pour répondre à vos questions.

François LEBLOND : je vous remercie beaucoup Madame pour cet exposé très complet. Avant de donner la parole aux uns et aux autres, je voudrais rappeler que dans la salle, nous avons des personnes qui représentent la SNCF, qui sont : Jean-Paul MALLERET, Directeur adjoint du Transilien, Jincheng NI, Secrétaire général aux affaires territoriales de la région de Paris Saint-Lazare. Nous avons des représentants de RFF, Manuel LECONTE, Directeur régional adjoint d'Île-de-France, et Jean FAUSSURIER, Directeur du projet Éole. Et puis nous avons le Directeur régional adjoint de l'équipement, Monsieur Bazin. Je ne sais pas si j'ai oublié quelqu'un. Je ne crois pas. Si vous voulez, je crois que nous avons eu un exposé qui est à la fois un exposé général sur le projet du Grand Paris, avec un zoom sur ce qui se passe ou ce qui pourrait se passer dans votre département. C'est quand même essentiellement l'objet de la réunion de ce soir, même si la réunion n'est pas consacrée uniquement à cela. Je voudrais savoir qui ouvre les questions. Je précise que j'essaie toujours de donner la parole à la fois à des personnes qui sont devant et à des personnes qui sont derrière. Cela démarre par une personne qui est derrière.

François PUPPONI, député-maire de Sarcelles : je vois bien l'intérêt de la gare de Gonesse. Elle me paraît fondamentale. Elle est optionnelle. Elle n'existait pas au début. Nous nous sommes battus pour qu'elle soit au moins optionnelle, et c'est le cas. Je voudrais juste rappeler que dans votre exposé, vous pourriez préciser que Roissy est effectivement l'un des pôles les plus développés économiquement en Europe, mais qu'il y a à côté des poches de pauvreté qui sont aussi parmi les plus importantes d'Europe. On réussit l'exploit dans notre pays, dans cette région, de faire cohabiter des emplois qui se créent par milliers et des chômeurs qui existent par milliers, et que nous ne sommes pas capables, à 7 kilomètres l'un de l'autre, de les mettre en relation. Votre carte est tout à fait édifiante, puisque nous n'avons effectivement pas été capables depuis 30 à 40 ans de rapprocher les emplois et les demandeurs d'emploi, ce qui est quand même quelque chose d'impressionnant dans un pays comme le nôtre. Avec la ville de Gonesse, et la communauté d'agglomérations Val de France, que cette gare permettra effectivement non seulement de pouvoir se déplacer en Île-de-France, mais enfin que les habitants de ces territoires relégués, et qui sont les habitants des grands ensembles, puissent enfin une bonne fois pour toutes accéder aux emplois qui sont à leur proximité, et qui sont générés par un aéroport qui les empêche de se développer, puisque cet aéroport entraîne le PEB, et qu'à cause du PEB, on ne peut plus construire de logements. On a donc les nuisances, mais pas les retombées fiscales, pas les constructions, pas les emplois. À un moment, cela fait beaucoup au bout de 40 ans. Nous en avons assez, et nous aimerions bien enfin ne pas être les oubliés systématiques de ces grands projets d'infrastructure.

François LEBLOND : est-ce que vous avez une réponse à apporter tout de suite, ou est-ce que l'on prend d'autres questions ? On prend d'autres questions ? Merci Monsieur le Député. Alors autre question de la salle. Monsieur.

Léo MOREAU, Président de l'UNEF de Cergy, étudiant de l'université de Cergy-Pontoise : je vais essayer d'avoir un regard sur le projet qu'on nous présente ce soir du point de vue effectivement des étudiants. On l'a dit, et on le redit à longueur de temps. Cergy-Pontoise est effectivement le deuxième pôle universitaire d'Île-de-France. Du coup, comment cela peut-il se ressentir concrètement pour les étudiants, au-delà des schémas et des lignes en pointillés sur le diaporama qui a été fort bien réalisé ? Je crois que nous avons un petit peu un décalage entre ce que l'on nous propose aujourd'hui, ce que l'on nous amène aujourd'hui sur un plateau, et la réalité quotidienne et concrète qui est vécue par les étudiants. Il ne suffit pas de dire que l'on est un pôle universitaire attractif, et que l'on est aussi une université de proximité avec l'université de Cergy-Pontoise, ou ce genre de choses. C'est effectivement le cas, mais encore faut-il aujourd'hui se donner les moyens au niveau des transports notamment, puisque c'est le sujet de ce soir, d'avoir une politique qui soit cohérente avec ces affirmations.

Dans le projet du grand 8 tel qu'il nous est présenté aujourd'hui, j'ai l'impression que Cergy-Pontoise est négligée, en tout cas laissée de côté. On se concentre, ce qui est cohérent avec une certaine politique de la carte universitaire, sur un certain nombre de pôles économiques, notamment Saclay, où auraient vocation à être concentrés des activités et des écoles, ainsi que des laboratoires de recherche de haut niveau. Or, il en existe à Cergy. Il existe également une communauté universitaire très riche. Il existe quasiment 26 000 étudiants aujourd'hui, en tous les cas plus de 25 000 si l'on compte l'ensemble des écoles. C'est un potentiel qui est énorme, et c'est un potentiel qui demande aussi à être desservi en termes de transport. Je suis allé visiter l'exposition avec les différents projets d'architectes sur le Grand Paris. On nous parlait du Grand Paris jusqu'au Havre. Il y a un certain nombre de projets qui rendaient très bien dans les salles d'exposition. Mais le lendemain, de même que demain quand je vais retourner à l'université, les étudiants se posent la question de savoir si le RER A va fonctionner correctement. Pas demain en l'occurrence, parce que la situation est un petit peu particulière. Mais au-delà de demain, concrètement, j'ai personnellement du mal à voir où l'agglomération de Cergy-Pontoise et ses étudiants peuvent trouver leur intérêt dans ce projet-là, notamment effectivement en termes d'amélioration des transports de proximité au quotidien, aussi en termes de liaison avec les sites de l'institut universitaire de technologie, à Argenteuil, à Sarcelles, qui sont aussi situées dans l'Est du département.

C'est vrai que pour l'instant, on se demande un petit peu déjà comment tout cela va être financé, et comment cela va réellement se traduire concrètement pour la génération qui étudie aujourd'hui à Cergy-Pontoise.

François LEBLOND : bien, je vous remercie. Je crois que vous avez deux questions très différentes l'une de l'autre. Je pense qu'il faudrait quand même y répondre maintenant, à la fois sur des problèmes de pauvreté dans des régions proches de Sarcelles, et d'autre part les problèmes étudiants de Cergy-Pontoise. Je crois que sur les deux questions, il est important que vous nous disiez un peu ce que vous pensez pouvoir répondre aux différentes

sollicitations. Alors Monsieur VERON.

Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris : sur la question de Monsieur PUPPONI, l'un des angles d'attaque du projet du Grand Paris est évidemment le désenclavement. Nous avons souvent le reproche d'avoir pris les choses sous l'angle strictement économique, comme si l'économie était antinomique du reste, du quotidien, de l'emploi, etc. J'ai même entendu dans une réunion publique précédente manifester une forme d'indifférence par rapport à un certain nombre de données de croissance, et donc d'induction sur l'emploi. Telle n'est pas votre pensée, je le sais très bien. Mais je le dis, car je ne vois pas comment on pourrait opposer termes à termes les questions quotidiennes, les questions de l'emploi, les questions de désenclavement, et les questions de croissance économique. Pour nous, cela forme un tout. Et l'originalité du tracé proposé à votre réflexion est précisément de mettre en accès direct au reste de la région métropole des territoires qui sont aujourd'hui totalement privés des moyens de communication par rapport aux poches d'emplois. C'est manifestement le cas au Nord-Est. Et au travers des propos qui ont pu être tenus tout à l'heure, c'est évidemment tout à fait le cas de la région de Sarcelles.

Alors maintenant, par rapport à la question qui vient d'être posée par le représentant de l'UNEF, j'observerai la chose suivante. La loi du 3 juin dernier dit un certain nombre de choses précises. Le réseau de métro dont le tracé vous a été présenté tout à l'heure n'est absolument pas un point d'aboutissement. Il est un point d'origine. Et la loi spécifie bien qu'à compter du moment où le tracé sera déterminé, et où la localisation des gares sera déterminée, les questions d'interconnexion et les questions de maillage, par conséquent du rabattement sur les gares, devront suivre immédiatement. C'est une question qui ne pourra d'ailleurs pas être tranchée par la seule société du Grand Paris. C'est une question qui doit mettre en concours les intelligences de RFF, de la SNCF, de la RATP, bien entendu du STIF, et de la société du Grand Paris. J'observe d'ailleurs que c'est probablement dans cet esprit que dans la période qui court depuis le 1er septembre et qui va jusqu'à la fin de l'année, les avis de ces organisations ont été, par la loi même, explicitement demandés. Donc, le travail qui consiste à ce que l'ensemble du territoire puisse être intelligemment maillé au dispositif de gares qui sera retenue in fine au terme de ce processus de débat public, est la question qui se présente à nous immédiatement dernière. Au demeurant, elle est accompagnée par une autre question. Cela montre à l'évidence que tous ces chapitres sont étroitement imbriqués, puisque la loi définit une période de 18 mois pendant laquelle, à la prise de ce décret fixant les gares et le tracé définitif, entre l'État et les communes qui le souhaiteront, pourront être formés des contrats de développement territorial qui, sur une période à chaque fois spécifique, détermineront un certain nombre d'objectifs en matière d'aménagement, d'urbanisme, de logement, de maillage de transport, de mixité urbaine, etc.

Si vous en avez la curiosité, je vous invite donc à vous reporter à cette loi qui est assez claire quant au processus qui devra être suivi. Encore une fois, ce dont nous parlons, c'est le point d'origine, et ce n'est certainement pas le point d'aboutissement de la construction du Grand Paris.

Brigitte GREGOIRE : toujours pour notre étudiant, notre représentant des étudiants, finalement, le prolongement d'EOLE jusqu'à Mantes permettra peut-être de prolonger la branche Poissy du RER A, et donc d'améliorer l'exploitation de la ligne A. je voudrais rappeler que malheureusement, la ligne A est la ligne la plus chargée dans le monde dans son tronçon central, et que le fait qu'elle soit en branches à ses extrémités complexifie considérablement son exploitation. Le fait de supprimer une branche permettra sans doute d'améliorer sa régularité et son exploitation.

François LEBLOND : autre question. Je vois que l'on ne se précipite pas sur les questions ce soir. Pardon ?

Jean FAUSSURIER, Directeur du Projet Eole : je voulais simplement apporter un tout petit correctif à ma collègue du Grand Paris. En réalité, dans le projet Eole dont nous parlons, il n'est pas envisagé à ce stade de fermer la branche de Poissy, il faut être clair sur ce point, parce que le trafic, tel qu'il est prévu aujourd'hui sur le secteur de Mantes, ne permet pas cette décharge du RER A. Je vais en revanche vous rejoindre sur un autre point. Il est vrai que l'un des objectifs du projet Eole de développement à l'Ouest du RER E est précisément de décharger le RER A, et donc effectivement, par effet indirect, d'améliorer la situation de la desserte de Cergy. C'est ce petit point que je voulais quand même corriger pour éviter... Nous avons nous-mêmes un débat public.

François LEBLOND : j'allais justement vous le dire. Il y a naturellement le débat public sur le Grand Paris. Le Parlement a demandé qu'il soit conduit conjointement avec celui d'Arc Express. Mais il y a également un troisième partenaire qui est le partenaire Eole. Dans la réunion que nous tiendrons à La Défense le mois prochain, dans un mois, il y aura les représentants des 3 maîtres d'ouvrage, du Grand Paris bien sûr, mais également d'Eole et d'Arc Express. C'est en effet compliqué à La Défense. Il faut faire cohabiter plusieurs objectifs. Il y a également l'objectif que vous avez cité Madame, qui était celui d'aller le plus vite possible dans la région normande. C'est également l'un des éléments importants de ce dossier. Il y aura donc un débat assez lourd à La Défense dans un mois sur ces différents thèmes. Je vous le précise, parce que certains d'entre vous pourraient avoir envie d'y participer. Autre question. Monsieur ? Vous donnez s'il vous plaît votre nom ?

Pierre STEINLEIN, Président du Syndicat d'initiative de Saint-Leu-la-Forêt : bonsoir Monsieur le Président. Je trouve la présentation assez extraordinaire, dans le sens où elle remue le fer dans la plaie. Nous sommes des Val d'Oisiens régulièrement brimés, parce que manquant sérieusement de transports publics, surtout lorsque nous n'avons pas la chance d'être près des grands centres. Il m'a fait plaisir de lire dans notre introduction que le projet de la ville est un projet d'une ville durable et solidaire. Durable, comment ? Solidaire, comment ? Il a été dit, et nous le voyons, que le Val-d'Oise, déjà par Cergy-Pontoise notamment, et plus largement potentiellement par l'ensemble de son territoire, est en contribution au développement international de la région. Cela n'est absolument pas mentionné, et semble-t-il ignoré. Cela n'apparaît pas dans les analyses, même lorsque vous

voulez bien mettre un petit flash sur le Val-d'Oise. Et surtout un volet m'étonne. On parle du travail. C'est certes fondamental, parce qu'il faut travailler pour vivre. Mais quid de la vie des Parisiens qui voudraient respirer de temps en temps, qui voudraient se détendre en termes de vie verte, en termes de culture ? Le Val-d'Oise a des offres considérables en la matière, mais à condition que ces offres puissent être accessibles pour les Parisiens. Regardez la gymnastique qu'il faut faire pour aller à Auvers-sur-Oise. Regardez comment on peut atteindre le parc régional du Vexin. Ce sont des illustrations où il y a des incertitudes dans les projets, et surtout, me semble-t-il, si rien n'est fait, un grand gâchis. Merci.

François LEBLOND : peut-être d'abord la réponse du représentant de la SNCF, puisque nous avons la chance d'avoir le représentant de la SNCF Saint-Lazare. On vous a posé des questions. Il y a des choses qui ne vont pas dans ce département aujourd'hui, d'après ce qui a été dit notamment par Monsieur STEINLEIN il y a un instant. Que répondez-vous sur ces sujets ? Auvers-sur-Oise et le Vexin. Ce sont des questions qui intéressent tout le monde.

Jean-Paul MALLERET, SNCF : je n'avais pas compris que les questions se posaient complètement à la SNCF, mais je vais quand même essayer d'y répondre.

François LEBLOND : j'avais l'impression que vous étiez concernés. La Société du Grand Paris est sûrement concernée, mais comme c'est une question qui est sur l'actualité, et que nous parlons de projets, c'est bien de parler aussi de l'actualité. Je crois que beaucoup d'entre vous sont intéressés par ce qui se passe aujourd'hui, avant de parler de ce qui se passerait demain.

Jean-Paul MALLERET, SNCF : je crois que nous avons la chance dans le Val-d'Oise d'avoir eu des impressionnistes qui ont découvert le train il y a un certain temps. Ils sont donc notamment allés à Auvers-sur-Oise.

François LEBLOND : y a-t-il assez de trains pour aller à Auvers-sur-Oise ?

Jean-Paul MALLERET, SNCF : plus sérieusement, je crois que les préoccupations de la SNCF, il faut le dire, sont des préoccupations qui portent sur plusieurs temps. Tout d'abord, nous considérons à la SNCF qu'il y a une certaine urgence sur le réseau ferroviaire. Il y a une certaine urgence de réhabilitation et de rénovation sur un réseau qui est saturé. Nous avons augmenté la clientèle de 27 % en 9 ans. Chacun peut le voir dans les trains. Et ce réseau n'a pas fait l'objet de beaucoup d'investissements depuis une trentaine d'années. Nous considérons qu'il y a un impératif d'investissement sur l'infrastructure notamment, mais sur le matériel roulant aussi, ce qui est déjà en route. Mais sur l'infrastructure, ce n'est pas nécessairement en route.

François LEBLOND : votre collègue de RFF est un peu dubitatif. Nous lui donnerons la parole après.

Jean-Paul MALLERET, SNCF : en tout cas, chacun peut constater que les trains ont du mal à être à l'heure, qu'il y a des saturations sur les voies, et que plus on va mettre de trains, plus

on va avoir des embouteillages sur les voies. Finalement, tout cela ne se fait pas au bénéfice des voyageurs. Vous savez, sur la ligne D du RER, on a enlevé des trains, pour que les trains roulent mieux. Ce n'est donc pas forcément ce que l'on doit faire. Nous pensons donc qu'il y a des investissements complémentaires à réaliser. Et nous avons avec nos amis de RFF des projets qui s'appellent les schémas directeurs des RER. Ces schémas directeurs ne sont pas tous décidés, ne sont pas tous financés, et ne sont pas tous lancés. Et nous considérons qu'il y a cette urgence à réaliser. C'est un premier point.

Deuxièmement, nous pensons qu'il y a un certain nombre de projets, qui ont d'ailleurs été présentés dans les dossiers, dans la présentation, qui sont effectivement la tangentielle Nord. Mais la tangentielle Nord n'est décidée que pour une partie. Aujourd'hui, la tangentielle Nord n'est décidée et financée que pour la partie Épinay-Le Bourget. Nous souhaiterions qu'elle soit décidée assez rapidement pour Sartrouville-Noisy-le-Sec, c'est-à-dire sur son intégralité. Il y a effectivement le projet du RER E qui va décharger le RER A, et qui est fondamental pour l'Ouest. Il y a la tangentielle Ouest, qui n'est aujourd'hui pas lancée non plus, et dont nous souhaiterions qu'elle puisse venir assez rapidement sur Cergy, enfin de Versailles jusqu'à Cergy. Tous ces projets-là, qui sont des projets à 10 ans, sont des projets qui doivent être décidés maintenant, qui doivent être financés, qui doivent être présentés, et qui vont commencer à mailler le réseau. Et là, nous sommes en accord avec les présentations qui sont faites. Le réseau de demain devra être un réseau maillé. D'ailleurs, toutes les contributions de Cergy et du département montrent l'importance de ce maillage, pour diffuser les voyageurs en petite couronne notamment, là où se fait l'accroissement des emplois et des populations.

Et puis donc au-delà, lorsque le métro automatique se mettra en œuvre, nous souhaiterions que le métro automatique puisse disposer de gares à chaque fois qu'il coupe le réseau Transilien. Nous avons donc éventuellement un certain nombre de propositions complémentaires à faire, notamment par exemple sur les lignes L et J. S'il y a une gare à Bécon, nous ne couperons pas la ligne J. Bref, il y a quelques petites propositions qui peuvent être faites.

Et puis enfin, c'est la question de l'accès au réseau TGV. Voilà l'ensemble des idées que nous avons en tête.

François LEBLOND : je pense qu'il était bien que vous donniez ces quelques précisions, même si ce sont des vœux de votre maison. Il est important que vous en parliez. Le représentant de RFF avait tout à l'heure une tête qui montrait qu'il n'était pas totalement d'accord avec son collègue.

Manuel LECONTE, RFF : bonsoir Monsieur le Président. Je ne sais pas si cela passionne l'assemblée de savoir qui est responsable de quoi en RFF et la SNCF.

François LEBLOND : nous n'allons pas ouvrir un débat entre nous. Juste 30 secondes.

Manuel LECONTE, RFF : c'est juste une appréciation sur le fait que RFF partage

complètement la priorité, en tant que responsable du réseau, sur la modernisation et la rénovation du réseau existant. Nous avons engagé beaucoup de choses sur ce terrain, notamment la signature d'une convention avec le STIF l'année dernière, qui fait que nous nous engageons à réinvestir la totalité des péages que RFF perçoit pour la circulation des trains sur le réseau d'Île-de-France. Cela va représenter des investissements qui vont en gros être multipliés par deux à un rythme quadriennal. La convention avec le STIF portait sur 4 ans par rapport à la période précédente. Je crois donc qu'il y a un effort considérable qui est fait.

Nous sommes également en première ligne sur des projets comme la tangentielle Nord, qui est en cours de travaux effectivement sur sa partie Épinay-Le Bourget. Nous sommes évidemment partie prenante sur d'autres projets cités par Monsieur MALLERET, concernant le réseau ferroviaire que nous souhaitons nous aussi voir avancer, et être financé le plus possible.

François LEBLOND : merci. Monsieur VERON ou Monsieur BENSE, est-ce que vous voulez répondre un tout petit peu à vos amis de la SNCF et de RFF ?

Didier BENSE, membre du Directoire de la société du Grand Paris : je vais répondre aux gens qui posent des questions. Ce serait peut-être aussi bien. Sur la question des transports structurants dans le Val-d'Oise, il y a des transports structurants dans le Val-d'Oise. Nous l'avons montré dans le film. Ils ont malheureusement été organisés d'une façon complètement radiale, mais il y en a quand même beaucoup. Il y a les lignes A, B, C et D qui concernent le Val-d'Oise. En Transilien, il doit y avoir la H, la J et la L. cette structure ne répond plus tout à fait à l'évolution des transports qui est la nôtre, puisque nous sommes plutôt aujourd'hui sur une évolution des transports banlieue-banlieue, parce que l'emploi et l'habitat se développent simultanément en banlieue. Nous essayons donc, à travers notre proposition, de répondre à cette évolution forte. Il est vrai que nous le faisons à la fois en proposant un maillage près du périphérique pour faire simple. C'est le cas des Hauts-de-Seine, et de la partie Ouest de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne. Nous le faisons également en osant proposer des choses à l'interface de la moyenne couronnée et de la grande couronne. C'est ce que nous faisons dans l'Est de la Seine-Saint-Denis, et à travers les liaisons Versailles-Saclay.

C'est vrai, et nous allons l'assumer toute la soirée, que nous n'avons pas proposé aujourd'hui d'avoir une rocade qui ferait Roissy-Domont-Cergy, et qui rebouclerait ensuite vers le bas vers Saint-Germain-en-Laye-Versailles. Il est vrai que nous n'avons pas fait cela, pour les raisons que nous avons essayé d'évoquer. C'est-à-dire qu'il y a effectivement déjà aujourd'hui des infrastructures en projet qui essaient progressivement d'avoir cette approche concentrique à travers le projet de la tangentielle Nord. Nous y avons mis aussi le projet routier, parce que nous pensons qu'il ne faut pas opposer les différents modes. Je crois que notamment pour des départements comme le Val-d'Oise, je pourrais parler de la Seine-et-Marne et bien sûr des Yvelines, la complémentarité voiture-transports en commun

est absolument nécessaire. Il ne faut pas l'évacuer. Il ne faut pas opposer l'un à l'autre. Et nous pensons donc que ce sont des sujets d'infrastructures qui sont également importants pour le Val-d'Oise.

Au-delà de cela, nous essayons bien sûr de veiller à ce qu'il n'y ait pas de perdant dans le Grand Paris. Je crois que nous essaierons de démontrer que le Val-d'Oise a un intérêt là-dedans, non seulement parce qu'il y a des projets de territoire qui rayonnent. Ce n'est pas seulement la gare. C'est le fait qu'il y a effectivement des emplois, une accessibilité et une ville meilleure, mais aussi parce que simplement du point de vue des transports, l'accessibilité va être améliorée, y compris pour des gens du Val-d'Oise, y compris pour des étudiants de Cergy qui voudraient se rendre dans l'épaule de la Seine-Saint-Denis par exemple, où il y a quand même des choses qui se passent à travers les connexions que nous proposons, que ce soit à La Défense, à Bécon-les-Bruyères, à Pleyel, ou au Bourget. C'est toute cette mécanique que nous essayons de régler. Bien entendu, nous ne prétendons pas avoir la solution absolue. Le débat va apporter un certain nombre de contradictions, et nous sommes là pour écouter tous ces avis, dont celui de Monsieur MALLERET qui a émis quelque chose concernant le Transilien J me semble-t-il.

François LEBLOND : Monsieur le Président, vous voulez dire quelque chose ?

Didier ARNAL, Président du Conseil général du Val-d'Oise : merci Monsieur le Président. Je crois que les échanges que nous venons d'avoir illustrent bien la situation dans laquelle se trouvent les Val-d'Oisiens depuis maintenant 18 mois, à savoir un projet ambitieux, un beau projet pour la région Île-de-France, pour l'avenir de l'Île-de-France, son développement et son attractivité, mais d'où le Val-d'Oise, hormis l'Est, se sent quand même fortement exclus. D'une part, une situation actuelle, ou une réalité actuelle qui est difficile. C'est vrai dans les déclarations que nous avons pu entendre, mais nous en aurons d'autres, y compris au cours des différentes réunions. Je vous remercie donc Monsieur le Président d'avoir entendu notre demande. La demande des Val-d'Oisiens sur les réunions publiques, certaines étaient prévues, d'autres ont été rajoutées, je crois que c'est aussi une reconnaissance, j'ose dire un témoignage de respect pour les Val-d'Oisiens.

Nous avons à travers des cahiers d'acteurs, à travers 18 mois de concertation, fait un certain nombre de propositions qui se retrouvent dans ce que l'on peut entendre ou lire ici ou là. J'en viens aux questions, puisque c'est la règle du jeu. J'en aurais deux. Premièrement, concernant ces investissements importants en Île-de-France, est-ce que l'on peut nous garantir qu'ils permettront, ce qui a été dit par les représentants de la SNCF et de RFF, d'abord d'avoir une remise à niveau importante de l'existant dans le département, des lignes de RER, mais pas seulement ? D'une part, est-ce que ces investissements lourds ne profiteront pas à d'autres territoires ou départements, et ne permettront plus une remise à niveau dans le Val-d'Oise ? Nous n'aimerions pas avoir la double peine, c'est-à-dire à la fois ne pas voir d'infrastructures nouvelles, et ne pas avoir la remise à niveau nécessaire.

Deuxièmement, est-ce qu'une fois de plus les Val-d'Oisiens n'auront pas là aussi une sorte de

double peine, à la fois en tant que contribuables, puisque ces investissements sont pour une part payés par l'impôt, donc par tous les contribuables, et d'autre part en tant qu'usagers, c'est-à-dire la tarification et les tarifs qui seront, à l'issue de ces investissements, pratiqués dans notre département ?

François LEBLOND : Deux questions. C'est Monsieur BENSE ou Monsieur VERON qui répond à Monsieur le Président du Conseil général ?

Marc VERON : sur la question de savoir si à travers ce vaste projet, on ne va pas obérer les moyens de financer toute une série de projets d'amélioration des infrastructures, tels qu'ils ont été présentés tout à l'heure, nous avons fait une proposition pour rendre un peu de cohérence et de visibilité au tout. Vous savez que nous avons déposé un plan de financement auprès du gouvernement, portant jusqu'en 2025. Pourquoi 2025 ? La fin des travaux est prévue en 2023. Il y a évidemment nécessité de lever les clauses de réserve dans la période qui suit. Cela explique pourquoi nous sommes allés jusqu'en 2025.

Nous avons échéancé la trésorerie de l'opération Grand Paris jusqu'à cette date de 2025. Évidemment, il y a une contradiction entre cet échéancier à l'horizon 2025, et la période de temps jusqu'ici où il a été raisonné pour ce qui concerne les travaux d'infrastructure, tangentiels, tramways, prolongement de lignes de métros, qui portent sur l'exercice de ce qu'il est convenu d'appeler le contrat de projet État-région. Le contrat de projet État-région porte sur 6 ans, et nous sommes exactement à mi-parcours en 2010. C'est donc un contrat de projets qui s'achèvent en 2013. Il nous a paru tout à fait utile de faire la proposition suivante : pourquoi ne pas projeter jusqu'en 2025, de façon à avoir un tableau de correspondance parfait, les investissements nécessaires par rapport à tous ces projets d'infrastructures dont il a été question. Comme cela, on pourrait parfaitement se rendre compte, sur un tableau synthétique, de ce qui est alloué au métro de Grand Paris, et de ce qui est réservé sur les autres infrastructures métro et ferroviaires.

Je ne peux pas vous dire la conclusion qui sera apportée à cette proposition, mais il est certain que cela permettrait comme ça d'avoir une photographie non tronquée de la totalité des dispositifs financiers. Je rappelle tout de même, et vous le savez évidemment parfaitement, qu'il a été demandé expressément par la loi qu'aucune ponction ne soit faite par le projet du Grand Paris de financements qui ont été alloués aux projets dans le cadre du contrat État-région. De ce point de vue, l'étanchéité est tout à fait parfaite.

Concernant la double peine tarifaire, je rappelle que l'amortissement de l'infrastructure dite du Grand Paris sera totalement réalisé par la Société du Grand Paris. Il n'y aura à aucun moment de transfert de la charge d'amortissement à l'autorité organisatrice des transports. Il appartient donc par la voie législative, ce ne peut pas être le cas autrement, que des ressources propres soient allouées à la Société du Grand Paris pour réaliser l'amortissement des emprunts qu'elle sera amenée à faire, évidemment un amortissement de longue durée, comme cela a d'ailleurs été le cas à l'issue de la construction du métro parisien.

En ce qui concerne les charges d'exploitation, il appartient évidemment que les ressources distinctes mobilisables par la région leurs soient consacrées, essentiellement pour le moment deux types de ressources : d'une part une ressource commerciale, c'est-à-dire les prix acquittés par les passagers ; et deuxièmement une ressource mobilisée depuis les entreprises, par ce qu'il est convenu d'appeler le versement transport. Il y a certes des compléments par les collectivités locales, mais ce sont les deux grandes têtes de ressources. Sur ces dispositifs de versement transport et de tarification pour les passagers, la Société du Grand Paris n'a évidemment aucun type de pouvoir. Elle est totalement illégitime pour énoncer une politique dans ce domaine. Eu égard aux charges d'exploitations qui pourront apparaître à la suite de la remise de ce schéma, il appartiendra au STIF de fixer sa politique sur l'une et l'autre des deux têtes de chapitre.

François LEBLOND : nous allons prendre une question au fond, et après je vous donne la parole Monsieur le Maire.

François DELCOMBRE, Secrétaire des Verts du Val-d'Oise : nous pensons quand même que le Grand Paris, au départ, a été pensé pour que la ville capitale tienne sa place dans le développement du capitalisme international. Vous ne serez pas surpris si je vous dis que ce n'est pas notre vision des choses, et que je crois aussi que ce n'est pas la vision des choses d'au moins une dizaine de millions de Franciliens. Ce n'est pas leur préoccupation. Leur préoccupation, c'est de savoir comment ils peuvent se déplacer au quotidien.

Il est certain qu'il y a un besoin de développement des transports. Cela a été dit tout à l'heure. Mais il faut partir des besoins de nos concitoyens. À cet égard, il est quand même assez révélateur que dans le film de présentation, il n'y avait pas un seul humain. Les gens étaient absents. Ce sont effectivement des visions de l'esprit, mais on ignore les habitants de notre département.

Évidemment, dans le projet que l'on nous a montré, il y a des tronçons qui peuvent rendre service. Je comprends bien à cet égard que nos amis du Val de France regardent cela avec intérêt. C'est compréhensible. Cependant, la logique n'est pas bonne. La bonne logique est celle qui a présidé à la construction d'Arc Express, qui s'appuyait quant à lui sur les travaux du SDRIF, qui a fait l'objet d'une concertation très longue, et qui part des besoins des habitants.

On nous dit que c'est étanche sur le financement. Mais l'argent ne se crée pas aussi simplement que cela. Tous les milliards qui sont évoqués, il faudrait en fait qu'ils soient consacrés très rapidement à tous les besoins qui ont été évoqués, que la tangentielle Nord et la tangentielle Ouest soient mises en service beaucoup plus rapidement. Nous avons également des tas de tramways en projet. Il a été dit tout à l'heure qu'il y avait beaucoup de déplacements dans le Val-d'Oise qui étaient à l'intérieur du Val-d'Oise. Tout ce que l'on nous a montré ne répond bien évidemment pas du tout à cette problématique. Il y a des besoins de prolongation de tramways et de construction de tramways dans la zone dense du Val-d'Oise, pour assurer ces déplacements.

Et je voudrais quand même préciser, mais c'est peut-être mon collègue qui va le dire, que vous nous avez parlé du boulevard du Parisis. Permettez que je lui passe la parole pendant 10 secondes.

Vincent GAYRARD, les amis de la terre-Val d'Oise : vous avez effectivement évoqué le projet du BIP. Nous avons cru comprendre que certains aimeraient faire financer ce projet dans le cadre du Grand Paris.

François LEBLOND : cela vous ennuerait de donner un peu de détails sur ce projet, car tout le monde dans la salle n'est peut-être pas au courant ?

Vincent GAYRARD : le BIP est avant tout un projet d'autoroute urbaine, un très vieux projet qui date des années 50, un projet d'autoroute urbaine dans le sud du Val-d'Oise. C'est un projet qui va créer de la circulation, qui va créer des nuisances en termes de pollution et de bruit, dans une zone qui est sous le couloir aérien de Roissy. Les gens qui vont donc être affectés par ces bruits subissent déjà les avions de Roissy. Ils vont en plus avoir les nuisances de l'infrastructure routière. Qui plus est, c'est un projet qui défigure le paysage de la zone en question. Nous ne voyons donc pas très bien le rapport entre le BIP et le Grand Paris, qui se matérialise avant tout par un projet de transport en commun. Nous aimerions donc savoir s'il y a un risque qu'il y ait un euro affecté au Grand Paris qui soit dépensé pour le BIP.

François LEBLOND : merci Monsieur. Je vais demander à Monsieur le Directeur régional de l'équipement de nous répondre sur ce sujet, sur ce dernier point. Peut-être que la Société du Grand Paris pourra répondre de façon générale à la question posée par votre collègue... Monsieur le Directeur régional ?

Pascal LELARGE, Directeur régional de l'Équipement d'Île de France : à ma connaissance, le BIP est une infrastructure départementale. Je ne me sens donc pas capable de répondre à la place du Conseil général.

François LEBLOND : bien. Nous n'entrerons pas dans les conflits qui pourraient exister concernant des investissements au niveau du département. Je crois qu'il est inutile d'ouvrir un débat de cette nature. Sur les questions posées par le représentant des verts, est-ce que Monsieur Véron a quelque chose à dire ?

Marc VERON : c'est celle que nous avons à peu près dans tous les débats. Autrement dit, il y aurait des gens préoccupés uniquement d'économie, et évidemment d'autres qui s'intéresseraient à l'essentiel, c'est-à-dire à la vie quotidienne des Franciliens. Je vous rappelle quand même la chose suivante, à savoir que l'Île-de-France sans croissance, ou avec une croissance molle telle que nous la connaissons sur une longue période depuis maintenant 15 ans, c'est une Île-de-France qui est incapable de financer ses grands projets d'infrastructure. Et la démonstration patente de ce que je dis tient dans le retard dans lequel nous constatons aujourd'hui que se trouvent les grandes infrastructures de transport. Une croissance molle va donc à l'encontre de l'intérêt des Franciliens. Par ailleurs, une croissance molle va également à l'encontre de l'emploi. Si nous nous réservons en effet dans le

raisonnement une part importante à la compétition en termes d'attractivité et de compétitivité que la région parisienne doit soutenir par rapport à un certain nombre de capitales Monde, qui concurrencent directement dans le domaine de l'implantation d'activités de toute nature, c'est bien avec la préoccupation de l'emploi. Sinon, cela n'aurait évidemment aucun sens. Ce n'est pas simplement pour la gloriole du classement. C'est bien parce que nous sommes disputés de façon vigoureuse et de façon extrêmement âpre dans cette attractivité pour accueillir des activités sur notre territoire.

Je répète donc ce que je disais tout à l'heure. Nous ne voyons absolument pas où peut-être l'opposition entre la dimension économique du projet, et sa dimension sociale et de vie quotidienne.

François LEBLOND : Monsieur le maire de Cergy.

Dominique LEFEBVRE, maire de Cergy : je voudrais quand même signaler à ce stade du débat qu'à Cergy-Pontoise, nous n'avons pas une problématique qu'à sens unique, qui est la meilleure manière de rejoindre les pôles d'emplois et d'activités, que ce soit dans Paris intra-muros, ou ailleurs en Île-de-France. Bien évidemment, quand on participe à ces différents débats publics, et nous le ferons de la même manière sur Eole... Je me suis déjà rendu sur des débats publics sur Arc Express, et nous en aurons un en 2012 sur la nouvelle ligne Paris-Normandie. Nous faisons d'ailleurs à peu près le même cahier d'acteurs pour tout le monde, avec les mêmes problématiques. Notre problème est au moins autant, si ce n'est plus, comment nous sommes accessibles, que la manière dont nos populations accèdent aux autres territoires de compétitivité et de développement d'Île-de-France.

Je vais le dire tout de suite de manière extrêmement claire : si au terme de l'ensemble de ces débats, nous nous rendons compte que le plan de mobilisation des transports voté par la région et les départements n'est pas fini, et donc par conséquent, et on l'a bien vu dans le débat, que la tangentielle Ouest et la tangentielle Nord ne rebouclent pas par rapport à notre territoire, si nous n'avons pas avec le projet Eole, sur Cergy-Pontoise, l'amélioration nécessaire en termes de fréquence et de régularité du RER A qui passe pour nous évidemment par le déclenchement de Poissy, j'ai bien entendu que ce n'était pas le projet, je l'ai lu dans le cahier, et je remercie les gens de la société du grand pari de nous soutenir dans cette juste revendication, si évidemment Cergy-Pontoise est la seule des villes nouvelles à ne pas être sur la rocade des TGV, et qu'évidemment, sur la base de la décision du Président de la République de faire passer les lignes à grande vitesse de Normandie par Mantes, il n'y a pas d'arrêt entre Mantes et La Défense, et si au surplus à la fin les grands projets multimodaux, que ce soient d'ailleurs ceux du Grand Paris ou celui d'Arc Express, qui sont les mêmes sur ces plans-là, ne permettent pas les aménagements qui seraient faits sur La Défense de répondre aux besoins d'avoir des liaisons, La Défense- Cergy et retour, en permettant de retourner les trains, ce qui n'est pas le cas actuellement, on se dira évidemment in fine que la problématique qui est pour nous l'accessibilité à un pôle, qui est l'équilibre de développement de l'agglomération, n'est pas atteint. Très clairement, à ce

moment-là, nous aurons une décision simple à prendre.

Si tous ces grands projets d'infrastructure en Île-de-France aboutissent à un effet d'éviction financier, j'ai posé une question à la Société du Grand Paris, et je n'ai toujours pas compris comment c'était financé sur le plan des infrastructures, et que de l'autre c'est un effet d'éviction en termes de logique de pôles de développement en Île-de-France, j'ai quand même vu dans les dossiers qu'il y avait effectivement cette stratégie de croissance, mais avec des pôles de développement de l'emploi qui seraient essentiellement d'ailleurs sur le territoire du Grand Paris, et qui pourraient donc potentiellement exclure tous les autres... À ce moment-là, nous n'aurons plus qu'une seule décision à prendre. La décision qui sera à prendre ici, ce sera d'arrêter le développement urbain, parce que des territoires comme les nôtres ont une autre vocation en Île-de-France qu'uniquement accueillir les populations qui vont aller travailler là où il y aura de l'emploi qui se développe, à La Défense, sur le Nord de la Seine-Saint-Denis, ou ailleurs.

Donc, la double question que je voulais du coup poser est la suivante : sur le plan financier, j'ai compris aujourd'hui que ce projet de 23 milliards repose sur une dotation de l'État de 4 milliards, qui repose derrière sur un emprunt sur 40 ans. Cet emprunt sur 40 ans sera finalement remboursé à partir de 2023. C'est ce que j'ai cru comprendre, mais j'ai sans doute mal compris. Il sera remboursé en particulier par les tarifs qui seront appliqués sur ce nouveau réseau. Il y a ainsi du coup une interrogation importante pour nous. Aujourd'hui, à la fois en termes de tarifs, en termes de capacité des entreprises à faire de la maintenance, il y a manifestement un sous dimensionnement financier. Donc si ces nouvelles infrastructures absorbent davantage de dépenses de fonctionnement, où le STIF trouvera-t-il les ressources ? Sur les usagers ? Sur le versement de transport ? Sur d'autres mesures fiscales, sachant que la région n'a plus de pouvoir fiscal ? Je ne vois donc pas aujourd'hui quelles sont les ressources nouvelles en Île-de-France qui vont pouvoir payer la totalité de ces investissements. C'est la raison pour laquelle nous restons, en grande couronne, extrêmement inquiets du risque d'éviction financière.

J'ai bien entendu qu'il fallait que l'on planifie tout cela. Je pense qu'il faut planifier autant en fonctionnement qu'en investissement. Sinon, on a juste le sentiment qu'à la fin, ce sont les réseaux qui se détérioreront.

En outre, le grand 8 est basé sur une logique de pôles de développement. Certes, à raison du projet sur Achères, il y a un pôle de développement Confluence dans lequel on est inscrit, et sur lequel tout cela se passera bien si tout ce que j'ai dit devait se passer en termes de réseau sur le secteur. Mais nous avons quand même le sentiment qu'aujourd'hui, la logique d'investissements, notamment sur Saclay, alors même que nous avons ici un pôle de recherche et d'enseignement supérieur important, peut là encore créer des effets d'éviction sur Cergy-Pontoise. Autrement dit, on ne voit pas aujourd'hui quelles seront les mesures qui seront prises par l'État pour conforter des pôles qui ne sont pas directement sur les pôles futurs du développement du Grand Paris, mais qui représentent aujourd'hui des

potentialités au moins aussi importantes. J'aimerais donc savoir, dans ce cadre-là, des deux points de vue, ce qui peut nous être donné comme garanties que nous ne serons pas, et sur le plan de l'aménagement du territoire, et sur le plan financier, dans une logique d'éviction ?

François LEBLOND : Monsieur VERON, cela s'adresse à vous.

Marc VERON : d'abord sur le plan financier et sur le plan budgétaire, je crois que Gilles CARREZ a imposé une méthode. Pour la première fois, il a été explicitement fait état de ce qu'étaient les besoins de financement sur une longue période, et de ce qu'étaient les besoins d'exploitation. Et je pense que pour la première fois, on a vu clair sur l'évolution des uns et des autres. En matière de ressources financières, il a je crois fait un tableau totalement exhaustif de ce qui pouvait être mobilisé au bénéfice de ces différents projets. Alors, il faut maintenant évidemment ordonner les sources de financement, de manière à ce qu'il n'y ait pas concurrence entre ces sources pour tel projet, ou pour tel autre.

En ce qui concerne l'exploitation et la maintenance, les charges courantes, il a mis en évidence deux éléments. Le premier n'a pas fait plaisir. Cela peut se concevoir. Je suis cependant obligé de le mentionner encore une fois, dans un souci d'exhaustivité. Il a montré qu'elle était la réalité de la contribution financière par les passagers au budget de fonctionnement global des transports en région parisienne. Il a en outre fait des comparaisons par rapport à un certain nombre de capitales régionales françaises, et de capitales mondiales. Il ressort de ces comparaisons que la part assumée par les passagers en région parisienne, cela n'était peut-être pas plaisir, mais c'est un fait que fait ressortir parfaitement son rapport, est plutôt plus modeste qu'elle ne l'est ailleurs.

Deuxièmement, il a ouvert une piste qui, je dois le dire, n'est pas du tout exploitée aujourd'hui, et qui est un gisement considérable en matière de ressources au bénéfice de l'exploitation et de la maintenance, qu'est la productivité des opérateurs. Il serait quand même étrange que le seul domaine de l'industrie où cette productivité ne puisse être mesurée, constatée et engrangée au bénéfice du donneur d'ordre, soit précisément les transports en région parisienne. Ces deux sources dépassent plusieurs milliards d'euros, le rapport est explicite là-dessus, en termes de ressources au bénéfice du fonctionnement, et au bénéfice de la maintenance, donc des charges courantes.

Vous voyez bien que le débat est biaisé en réalité par le fait que l'on ne dispose pas d'une véritable comparaison en termes cette fois non plus d'exploitation, mais d'investissement. La période de raisonnement doit être une période longue. Nous sommes dans les transports. Cela ne peut pas être autrement. La suggestion que nous avons faite, pour éviter d'avoir des débats biaisés, qui à la fois d'un côté nous exposent à une liste très longue de projets qui doivent être satisfaits, et de l'autre à un chiffrage de la Société du Grand Paris échéancé jusqu'en 2025, serait de rétablir terme à terme la comparaison calendaire entre les deux natures d'investissement, pour que l'on ait vraiment la vérité des montants, et surtout des allocations à des projets déterminés sur cette période jusqu'en 2025, avec la

contribution des uns des autres.

Je rappelle accessoirement que l'État finance aujourd'hui les projets régionaux à hauteur en moyenne de 30 %, et parfois de 50 % s'agissant par exemple du plan Espoirs banlieue. Pour le budget, je ne peux donc que renvoyer à des questions de méthode qui sont totalement préalables au bon éclaircissement des choses.

S'agissant des pôles de développement, nous ne pouvons évidemment que partager tout ce que vous avez dit en préambule. Je vous indique la petite chose suivante. Lorsque nous avons commencé à travailler ces questions de pôles de développement au secrétariat d'État au développement de la région capitale, nous nous sommes aperçus que s'agissant de la zone de Cergy-Pontoise, c'était l'un des secteurs de la région parisienne qui était le plus créateur de sociétés nouvelles dans tous les domaines, d'ailleurs infiniment davantage que ne peut l'être le secteur de Saclay. Nous savons que le déficit entrepreneurial est malheureusement de ces côtés-là gravement pénalisant pour la totalité. Nous en avons tiré premièrement comme conclusion que la liste des 8 territoires de projets, dont il a été fait mention sur la carte tout à l'heure, n'est en aucune manière une liste fermée. Deuxièmement, cette liste ne saurait en toute hypothèse être circonscrite aux seuls territoires traversés par le maître du Grand Paris.

Le territoire de la Confluence, sur lequel Dick HOFFMANN et son équipe ont travaillé d'ailleurs avec les élus de Cergy, d'Achères, de Chanteloup-les-Vignes, et également d'autres communes de ce triangle, est à l'évidence un territoire qu'il considérablement valoriser. Je renvoie donc encore une fois au préalable sur les infrastructures que vous avez développées, et que nous ne pouvons que partager.

François LEBLOND : Madame le Ministre, vous vouliez dire quelques mots.

Valérie PECRESSE, Conseillère régionale : j'aurais voulu rebondir sur la question de Monsieur LEFEBVRE sur les effets d'éviction. Il me semble, mais je voudrais avoir la confirmation de la Société du Grand Paris, qu'il ne peut pas y avoir d'éviction entre les financements du projet du Grand Paris, qui seront donnés j'imagine à la société du Grand Paris, et toutes les infrastructures qui sont inscrites avec des engagements de l'État au contrat de projet État-région. Je pense donc que les tangentielles, le barreau de Gonesse et Eole font partie des engagements de l'État pris dans un contexte régional, qui ne peuvent pas être remis en question par le Grand Paris, ou en tout cas qu'il n'y a pas fongibilité des enveloppes entre les engagements de l'État dans le cadre du contrat de projet État-région, et les engagements financiers qu'il devra prendre dans le cadre du Grand Paris. Il doit donc à mon sens y avoir étanchéité, et certainement pas d'effet d'éviction. C'est-à-dire que l'on ne fait pas l'un ou l'autre, mais que l'on fait l'un et l'autre.

En revanche, il me semble qu'il est financièrement absolument impossible d'envisager de financer complètement Arc Express et le Grand Paris. Ce sont deux infrastructures qui se recoupent à environ 70 %.

François LEBLOND : c'est à 70 % dans la partie commune, mais pas dans le reste.

Valérie PECRESSE : alors à 70 % dans la partie Arc Express. La question que je me pose concerne la méthodologie. C'est en ces termes que je vous la pose Monsieur le Président. N'est-il pas un peu dommage de venir dans le Val-d'Oise présenter le Grand Paris sans présenter Arc Express, c'est-à-dire en réalité ne pas travailler, y compris dans un département comme le Val-d'Oise, sur la convergence entre Arc Express et le Grand Paris, ce que nous avons fait à Paris, en Seine-Saint-Denis, et dans les Yvelines ? Cela m'ennuie un peu que l'on évoque pas du tout Arc Express, sachant que nous ne pourrions sans doute pas réaliser et Arc Express, et l'infrastructure du Grand Paris, et que sur le tronçon Arc Express, les deux se recoupent beaucoup. C'était la question. Éviction, non. Pas entre les projets du contrat de plan État-région et du Grand Paris. Mais éviction sans doute entre Arc Express et le Grand Paris, en tout cas nécessité d'une convergence des deux projets.

François LEBLOND : je vais vous répondre, puisque la Commission est concernée pour le deuxième sujet. Quand j'ai pris mes fonctions, j'ai constaté que la loi disait que ces deux débats devaient être conduits conjointement. Nous avons donc pris contact avec les responsables d'Arc Express pour voir dans quelle mesure nous pouvions faire des choses conjointement. Nous avons bien constaté que la géographie des deux projets n'était pas la même. Quand vous évoquez les 70 %, c'est pour le trait rouge, mais pas pour le reste. Il y a donc une géographie qui est quand même très différente, puisqu'il y a 60 kilomètres d'un côté, et 155 kilomètres de l'autre. Et le nombre de réunions que nous tenons n'est évidemment pas le même, puisque nous avons décidé que nous ferions une réunion de proximité à peu près à chaque gare d'interconnexion qui serait réalisée, plus des réunions générales comme celle d'aujourd'hui, pour un département donné. C'est donc vrai que nous sommes partis sur cette base.

Nous avons rencontré les responsables d'Arc Express. Dans un premier temps, nous avons dit que nous ferions notre première réunion commune. Nous l'avons faite à la porte Maillot. Nous ferons la dernière réunion commune le 31 janvier. Ensuite, nous avons dit qu'il y a des endroits où manifestement les deux projets sont vraiment très proches. Nous avons bien sûr parlé de La Défense. Nous avons cependant dit qu'il fallait également Eole. Nous ferons donc la réunion de La Défense du 18 novembre. Et nous ferons venir également probablement Monsieur DUPORT, dont le projet n'est pas encore en débat public, mais qui peut donner quelques éclairages sur la liaison avec Rouen, Caen et Le Havre. Je mets tout le monde dedans. Nous avons donc fait cela.

Nous avons trouvé qu'il y avait donc quelques réunions, donc La Défense. Il y avait Créteil. Nous la ferons cette semaine, dans deux jours. Il y avait également Saint-Denis, que nous avons fait il y a maintenant quelques jours. Et puis nous avons pensé qu'il fallait faire aussi des réunions dans des endroits où Arc Express n'avait pas donné de solution définitive, puisque le projet n'était pas complet, qui étaient d'un côté à Saint-Cloud, à l'embranchement de la ligne SNCF de Paris Saint-Lazare-Versailles, et le croisement avec

cette ligne à Saint-Cloud. Nous avons également une réunion dans l'Est de Paris, je ne sais plus si c'est à Bondy, à un endroit où effectivement Arc Express n'avait pas conclu, alors que la société du Grand Paris présentait quelque chose qui était déjà complètement présentable.

Nous avons donc à partir de là un certain nombre de réunions communes qui devaient être au nombre de 8, sur les 21 réunions que tient Arc Express, et sur les 55 réunions que nous tenons quant à nous. C'était le projet. La Commission Particulière du Grand Paris a bien précisé aux représentants de la Commission Arc Express que nous étions disposés à faire plus de réunions communes. Je crois que nous avons été entendus sur 2 ou 3 réunions. Il y a encore probablement des discussions sur encore une ou deux, mais nous avons progressé dans ce nombre de réunions communes.

Il est vrai que ce débat avait porté essentiellement sur la partie rouge du schéma qui vous a été présenté tout à l'heure, et pas sur la partie verte, et pas sur la partie bleue, qui n'existait pas dans le débat d'Arc Express. Votre observation est parfaitement justifiée. Nous aurions parfaitement pu demander aux représentants d'Arc Express également de participer à des réunions comme celle de ce soir. Nous ne l'avons pas fait, car il faut savoir que la Commission du Grand Paris a été décidée par la loi. La Commission Arc Express a été décidée avant la loi. La Commission Arc Express ne comprend que 7 personnes, alors que la Commission Grand Paris, comme je le disais en début de séance, en comprend 12. Ce qui fait que nous avons un peu plus de facilité nous, pour nous déplacer. Nous avons divisé la Commission en 4 groupes de 3. Il y a l'Ouest, le Nord, l'Est, et le Sud. Nous pouvons donc aller un peu partout, parce que nous sommes suffisamment nombreux.

Je ne veux pas plaider pour nos collègues d'Arc Express, mais je pense que le plan de charge qui est le leur à l'heure actuelle est assez lourd, et qu'il ne permettrait peut-être pas de faire beaucoup plus que ce qui est fait aujourd'hui. Je prends néanmoins une note du fait que vous auriez souhaité qu'ils puissent également exposer leur projet dans des endroits comme celui-ci. Nous leur ferons part quoi qu'il en soit de votre observation. Est-ce qu'il y avait une autre réponse à apporter ?

Marc VERON : je partage tout à fait l'avis de Madame le Ministre sur l'étanchéité, qui est d'ailleurs mentionnée explicitement dans la loi.

François LEBLOND : autre question. Je vois que les doigts commencent à se lever, ce qui me fait plaisir. Parce qu'au départ, cela ne se levait pas beaucoup.

Alain RICHARD, président du [Conseil départemental du développement durable du Val-d'Oise](#) : je voulais d'abord faire état de 2 ou 3 observations que nous avons déjà faites au début de ce débat de principe au Conseil de développement durable du Département. Premièrement, il y a beaucoup de motifs de souhaiter la poursuite de la croissance de l'Île-de-France. Mais enfin, un pays dans lequel une région qui compte 18 % de la population produit 28 ou 29 % du PIB... Je veux simplement dire que la surdensification et la concentration des chances compétitives d'un pays sur une région est une option politique,

mais ça n'est pas la seule possible. Il y a d'autres grandes régions urbaines françaises qui ont également besoin de faire des investissements de compétitivité. La seconde observation que nous avons faite est qu'il y a des projets qui visent à lutter contre les inégalités territoriales dans cette région. Celui-ci en est un, et il faut donc totalement le prendre au sérieux. Mais la politique du logement est un levier essentiel à la fois pour la lutte contre les inégalités et pour la compétitivité. Et dans le solde migratoire négatif que l'on observe depuis fort longtemps en Île-de-France, il est évident que la pénurie et la cherté du logement sont un facteur explicatif premier qui a aussi des effets économiques régressifs.

La troisième observation que nous avons faite est que nous avons maintenant un défi, surtout quand même après 30 à 40 ans d'aménagements qui n'ont pas été dans le bon sens, d'économiser la consommation d'espace. Et dans ce département, un certain nombre s'efforce de communiquer le message en disant : essayons d'exploiter au mieux les territoires urbains déjà existants, plutôt que de continuer à consommer de façon un peu gloutonne des hectares naturels ou agricoles.

Alors que le débat a déjà été assez approfondi sur ce sujet, je voudrais revenir sur la question des ressources limitées. J'enregistre avec respect la remarque que je trouve touchante de Valérie pour expliquer qu'il n'y a pas de fongibilité entre deux projets de ce genre. Il n'y a quand même qu'un seul budget de l'État, dont chacun a observé qu'il n'était pas en grande forme. Je crois donc que la suggestion qui est faite par Marc VERON devrait avoir sa traduction dans la suite des réunions de concertation. C'est-à-dire qu'il faut progresser dans le fait qu'un échéancier jusqu'en 2025, englobant les projets qui sont couverts par les contrats État-région, soit effectivement réalisé, et fasse partie de la concertation. J'ai personnellement de sérieux doutes sur le fait que tout arrive à tenir. En tout cas, le simple fait d'avoir le recensement chiffré des projets sur une longue période, car en effet la grande majorité des projets dont nous avons parlé ne seront pas terminés, et même largement semi-financés à la fin du CPER actuel... Tant que nous n'aurons pas vu un listing à peu près crédible des projets sur l'échéance entre 2005 et 2025, nous n'aurons pas véritablement les conditions d'un choix réaliste.

J'ajoute une petite considération, parce que cette expérience s'est déjà produite. Nous en avons encore les conséquences. Marc VERON s'en rappelle peut-être. Quand il a fallu faire le choix il y a une vingtaine d'années - j'étais rapporteur du budget, dont c'est à ce moment-là que je me suis aperçu qu'il y avait parfois un peu de compression entre les différents projets - entre Eole et Météor, les deux projets ont été considérablement sous-évalués. Le gouvernement a donc décidé assez logiquement qu'il était possible de faire les deux. 20 ans après, ni l'un ni l'autre n'est terminé. Je crois donc qu'il est à suggérer qu'avant les décisions définitives des pouvoirs physiques, un travail de contre-expertise sur ces deux projets soit fait par une autorité indépendante. On peut imaginer par exemple que cela intéresse la Cour des Comptes, qui pourrait pour une fois travailler 5 ou 10 ans en avance sur des projets, au lieu de travailler 10 à 15 ans plus tard. Il est vrai que cela peut varier un peu les plaisirs.

Je voudrais enfin terminer, parce qu'il y a déjà eu une bonne et une longue explication sur la relation entre Arc Express et le Grand Paris... Je pense que dans la suite des réunions, même si les deux porteurs de projets ne sont pas là ensemble, il faudrait progressivement arriver à construire un tableau de comparaison de l'impact en services rendus de transport des projets, et de leur coût prévisionnel. Si l'on veut que la concertation porte vraiment sur le choix d'opportunités, parce que tout le monde sait que les deux projets ne se feront pas, il vaut mieux que soient mises progressivement sur la table, même si je reconnais que l'exercice est difficile, les composantes de coût et d'avantages des deux projets. Ce serait un vrai gain d'efficacité de la concertation et de transparence.

Mais le point que je voudrais mentionner quand on est ici en seconde couronne, c'est que nécessairement, un système de transport doit être maillé, et doit être réparti territorialement. Je rappelle que nous sommes ici entre 5 et 10 fois moins en termes de densité d'emplois ou de densité de logements par rapport à ce que l'on trouve à Paris. Par conséquent, les modes d'utilisation des transports ne peuvent pas du tout être les mêmes. L'observation que je fais simplement pour terminer sur le Grand Paris, c'est que l'on peut bien entendu obtenir en matière de transport des vitesses commerciales élevées. Il y a un moyen simple pour faire cela, qui consiste à ne faire que très peu de gares. Et donc lorsque l'on a un système qui organise le territoire à partir de gares qui sont éloignées de 3 à 4 kilomètres en moyenne, cela veut dire que la grande majorité des utilisateurs seront en rupture de charge. C'est-à-dire qu'ils utiliseront un autre mode de transport ou une autre infrastructure pour venir jusqu'à ces gares. Ce que je crains, c'est une partie substantielle de ces usagers en rabattement soit en véhicule, et par conséquent que le besoin de se rendre en véhicule jusqu'aux gares du Grand Paris, parce qu'elles seront éloignées, soit un facteur à prendre en compte, et pas un facteur dans le bon sens en matière d'impact de développement durable du projet.

François LEBLOND : il y a beaucoup de questions dans les observations que vous avez faites. Monsieur VERON, je crois que c'est vous qui devez répondre.

Marc VERON : nous allons nous partager le travail. Monsieur le Ministre, il y a tout d'abord un point sur lequel je ne partage pas votre pessimisme, car les constats à l'international ne vont pas dans ce sens. C'est le raisonnement qui voudrait que ce que l'on met en région parisienne soit au détriment de ce qui serait investi en province. Le constat est inverse. C'est-à-dire que la force d'entraînement d'une région comme la région parisienne, qui représente pas loin en effet de 30 % du PIB, est totalement déterminante dans le mouvement vers la croissance de l'ensemble de l'hexagone. Je manque un peu de temps pour m'étendre là-dessus, mais je pense surtout qu'il faut éviter le contresens qu'à mon sens on a pratiqué pendant trop longtemps en prolongeant la courbe de l'après-guerre, qui est de considérer que l'ensemble de la ressource serait une bonne fois pour toutes déterminé, et qu'à partir de là, un effet d'éviction serait créé au détriment de la province par ce qui irait à Paris. La question du logement est bien sûr complètement déterminante, au point que le législateur a souhaité fixer un objectif de 70 000 logements, et que ce sera bien entendu un

élément totalement structurant de la négociation des contrats de développement territorial, que de savoir comment, concrètement, il sera fait pour nettement améliorer la performance actuelle, puisque nous sommes depuis quelques années à l'étiage.

Quant à la consommation d'espace, c'est un des points sur lesquels les architectes ont beaucoup insisté, à savoir de reconstruire la ville sur la ville. Mais lorsque l'on regarde un certain nombre de territoires de projet, notamment en moyenne couronne, on se dit que le champ du possible est considérable par rapport à des secteurs, je pense en particulier au nord de Paris.

Vous êtes également revenus sur la question des ressources. Je pense qu'il y a quand même un élément qui doit entrer en ligne de compte, ou alors nous serions vraiment dans un cas de figure étonnant, c'est-à-dire celui où des investissements aussi importants ne généreraient pas la création de richesses. On ne peut pas raisonner à budget constant. Il est ce qu'il est. Tout le monde connaît bien entendu les difficultés des ressources publiques aujourd'hui. Mais si les investissements dont nous parlons ne créent pas de richesses à travers de nouvelles polarités, et ne créent pas d'attractivité, notamment par l'attraction de sièges sociaux, d'activités tertiaires, pourquoi pas d'activités industrielles, de manière un peu plus éloignée que la proche couronne, nous aurons alors effectivement du mal à boucler l'addition. Nous avons en effet du mal à retrouver, à travers cette création de richesses, les ressources qui sont indispensables pour amortir les investissements en question dans la longue durée. Il a été fait allusion à cela tout à l'heure. Il a été fait allusion essentiellement par les tarifs, mais je répète que les tarifs ne couvrent que la partie exploitation. Pour la partie amortissement des infrastructures, amortissement des investissements, il faut bien imaginer qu'il y a un déplacement de richesses, faute de quoi, effectivement, on n'est pas en capacité de boucler.

Sur la manière dont a été calculé l'investissement du réseau de transport de Paris, j'indique que nous avons dépassé le stade du ratio. Il y a deux ans, nous étions effectivement à un stade du ratio par kilomètre. Nous nous sommes fortement appuyés, sur l'expertise en matière de métro de la RATP au travers de la prolongation récente d'un certain nombre de lignes. Et nous nous sommes surtout fortement appuyés sur un certain nombre d'expériences internationales, notamment à Madrid et à Barcelone. C'est ce qui nous a permis d'avoir aujourd'hui une approximation tout à fait correcte, encore une fois en valeur actuelle, de ce que devrait coûter cet investissement.

Maintenant, il y a évidemment des questions plus précises sur le maillage et la vitesse.

Didier BENSE : sur les vitesses, comme vous l'avez vu, les 65 km/h ressortent d'un choix de gares extrêmement scrupuleux, puisqu'il y a 40 gares sur le tracé qui est composé, plus les gares optionnelles. Donc effectivement, densifier la ligne en rajoutant des gares fait que l'on va moins vite. C'est quelque chose que nous assumons, parce que ce que nous proposons là, c'est un réseau régional. C'est un réseau qui consiste à améliorer les déplacements, non seulement dans une zone dense ou dans une fraction de département, mais également pour

permettre à des habitants qui sont à l'aise d'accéder rapidement à des bassins d'emploi qui sont sur le Nord, je pense particulièrement à la Seine-Saint-Denis, pour faire une liaison entre l'Est et le Nord de ce département.

Après, le positionnement des gares n'est évidemment pas homogène selon le tissu urbain que l'on traverse. Comme vous pourrez le constater sur les tracés, nous avons des gares qui sont beaucoup plus proches lorsque l'on est dans les Hauts-de-Seine et le Val-de-Marne, voire la boucle Nord des Hauts-de-Seine, que lorsque l'on traverse la forêt qui se trouve entre Rueil et Versailles, où là nous n'avons même pas proposé d'arrêt du tout. Mais cette considération de vitesse nous semble effectivement importante. Après, comme vous le dites, ce qui est important, c'est le tricotage, l'interconnexion, le maillage fin des territoires autour de ces gares, de façon à rabattre dans des conditions relativement bonnes l'ensemble des habitants qui n'ont pas la chance d'habiter dans un périmètre qui serait à 500 mètres ou 600 mètres autour d'une gare, même si les outils mis à disposition du Grand Paris par la loi emportent avec eux un certain nombre de possibilités de densification autant de gares. C'est bien l'objet des contrats de développements territoriaux, et c'est l'esprit dans lequel tout cela a été lié ensemble au sein d'une même loi.

François LEBLOND : merci. Je crois qu'il y a une question là-bas. Je prendrai ensuite deux questions par Internet.

Céline PINA, Adjointe au maire à Jouy-le-Moutier, et Conseillère régionale : en écoutant tout ce qui se disait, je me disais que c'est quand même étonnant, parce que s'il n'y avait pas le Grand Paris pour nous dans le Val-d'Oise, est-ce que cela changerait quelque chose ? Fondamentalement pas grand-chose, parce que ce qui nous intéresse principalement, c'est ce qui a été mis en place dans le plan de mobilisation des transports d'Île-de-France. Cela a d'ailleurs été vu avec l'ensemble des collectivités. Ce plan-là apportait effectivement quelque chose. Il apportait quelque chose pour l'avenir, et il apportait quelque chose pour le présent, qui est extrêmement difficile aujourd'hui.

Or là, on parle de plan à 23 milliards. Quand on parle de financement, j'ai retenu un petit peu ce qui a été dit. Je trouve cela d'ailleurs assez amusant, parce que lorsque l'on renvoie le budget à des questions de méthode, c'est un peu compliqué. Quand l'argent n'est pas là, on a beau avoir toutes les méthodes du monde, on est à un moment ou un autre obligé de faire le constat que la majeure partie des investissements ne se réaliseront pas. Je pense qu'il y a un vrai problème là-dessus.

Le deuxième problème est que ce que l'on attend est dans le SDRIF. Dans le SDRIF, il y a pour l'instant 12 milliards sur la table. L'État ne va pas pouvoir à la fois mettre 23 milliards sur un certain nombre de projets sans amputer les dotations qu'il aurait pu faire pour accompagner le plan de mobilisation des transports, ou pour mettre aux normes ce qui existe. Les inquiétudes sont donc extrêmement fortes ici.

La deuxième chose qui me dérange un petit peu, notamment sur tout ce qui était la question

du développement économique, c'est que le SDRIF partait aussi de la question du développement économique. Il n'est pas question ici d'opposer le social à l'économie, mais bien de dire que les deux marchent ensemble. Et quand on parle du barreau de Gonesse dans le SDRIF, on répond à la problématique des emplois de Roissy, et des habitants qui n'ont pas accès à Roissy. Quand on parle de prolonger Eole et de décharger la ligne du RER A, on répond aussi à des problématiques de déplacement et d'économie. Et quand vous parlez de concentrer les financements sur des pôles de développement, nous avons ici tout à fait de quoi faire un Cluster. Je rappelle qu'un Cluster est quelque chose qui prend de la formation, jusqu'au développement économique au développement industriel d'un projet. Nous avons ici exactement toutes les bases pour le faire. Pour autant, on ne semble pas intéresser vraiment le Grand Paris.

Et enfin, quand la seule chose que l'on propose à des gens qui souffrent quand même au quotidien, c'est qu'ils vont avoir un jour des connexions avec un réseau de petite couronne qui lui sera performant, cela n'est absolument pas « understandable », parce que nous savons que c'est dès Cergy-Pontoise que le RER A peut notamment dysfonctionner. Les mobilisations de la région sont réelles. Elles étaient réelles à travers le plan de mobilisation des transports. Le fait que les financements puissent être siphonnés. C'est un peu l'histoire de Pierrette et du pot au lait. À tant promettre, on finit par ne rien donner. Ces questions-là sont donc entièrement posées. Je suis personnellement toujours inquiète, et je ne trouve pas que vos réponses soient rassurantes, ni pour l'avenir, ni pour le présent, et encore moins pour les financements et les mobilisations des différentes dotations. À trop vouloir piocher dans les mêmes paniers, il y a forcément un jour des choses qui ne se font pas.

François LEBLOND : Monsieur Véron, ou alors Monsieur BENSE peut-être ?

Didier BENSE : quelques éléments d'éclaircissements sur ce fameux plan de mobilisation. Tout le monde n'est peut-être pas complètement averti de ce que c'est. C'est effectivement un plan qui adresse l'avenir des transports en Île-de-France, monté par la région. C'est 19 milliards. Là-dedans, il faut distinguer un certain nombre de paquets. Sinon, on se confond dans le débat. Il y a des paquets qui concernent ce qui est appelé l'urgence, c'est-à-dire une sorte de remise à niveau notamment des systèmes RER existants, la C, la D, le changement des matériels roulants de la ligne A, etc.

Ensuite, il y a tout un catalogue de projets intéressants. Ce sont souvent des prolongements de lignes de métro, et des transports en commun en site propre. Et puis il y a ce que l'on appelle les grands projets, qui sont aujourd'hui en débat : Eole ; et Arc Express. Tout cela pour 19 milliards. On note au passage qu'Arc Express n'est pas du tout financé dans ce plan de mobilisation, puisqu'il est estimé je crois à 3 milliards ou 3,5 milliards, sur un projet qui de vous à moi ne doit pas coûter tout à fait 6 milliards, puisque le projet qui est présenté aujourd'hui, c'est les 2 arcs express pour 5 milliards. Donc sauf à convenir que les deux suivants coûtent un milliard les 2, il me semble qu'il y a une petite erreur d'arithmétique. Il y a donc de toute façon un problème de couverture de financement de ce

projet également. Voilà ce que je pouvais dire sur cette question d'Arc Express.

Alors le Grand Paris, Arc Express mis à part, et Eole visant sa vie dans les conditions que l'on connaît, les financements du plan de mobilisation se traduisent par des plans opérationnels tous les 6 ans. Cela a déjà été évoqué. Nous sommes dans le cadre du contrat de plan État-région 2007-2013. Ce contrat a été signé. Il revient maintenant effectivement à la région et au STIF de mettre le projet en œuvre, ce qu'il fait effectivement du mieux possible, avec un certain nombre de mise en service de projets qui améliorent le score en matière de transports en commun au niveau de l'Île-de-France.

Après, il faut évidemment probablement évoquer ce que pourrait être le contenu d'un contrat de plan État-région 2014-2020, dont on espère qu'il pourra couvrir l'ensemble des projets, en tout cas qu'il prendra en compte l'avancement réel de ces projets, parce qu'entre le moment où l'on élabore un plan et le moment où l'on en rediscute, les choses ne se passent évidemment pas toujours de la façon dont on pense. J'en reviens à ce que disait Marc VERON. Il faudra effectivement à un moment avoir un échéancier assez précis de ce qui est réellement dans les tuyaux, de ce que cela coûte, et de ce que l'on peut faire sur un horizon 2025.

François LEBLOND : alors, autre question. Avant de vous donner la parole, je vais quand même donner la parole à Internet. Parce qu'il y a un monsieur qui dit : « Bonsoir à chacun. Quelle est la charge imputable aux contribuables pour la mise en place des projets ? Habitant de Gonesse, ai-je à craindre une forte hausse de ma taxe foncière. C'est une question triviale, mais c'est une préoccupation d'une personne lambda. » Alors, réponse.

Marc VERON : le législateur doit examiner dans un mois maintenant le projet de loi de finances pour 2010. Un certain nombre de textes seront examinés par le Parlement, créant un certain nombre de ressources au bénéfice de ces projets de transport, au sens large du terme. Il ne m'appartient pas d'anticiper l'examen et le vote qui seront faits par le Parlement. C'est une vraie question, mais souffrez simplement que le délai parlementaire puisse courir avant que la réponse puisse être apportée à cette question.

François LEBLOND : je pense que notre interlocuteur aura entendu votre réponse. Et la deuxième question sur Internet est : « Je voudrais savoir quels sont les aménagements prévus pour les personnes à mobilité réduite dans ce projet. Certaines stations actuelles ne sont pas facilement accessibles. Seront-elles améliorées elles aussi ? »

Brigitte GREGOIRE : je vais répondre à cette question. Il est vrai qu'actuellement, certaines stations ne sont pas très accessibles, parce que nous avons des infrastructures qui sont anciennes. Il est donc parfois extrêmement difficile de les aménager pour des problèmes tout à fait techniques. Bien évidemment, les métros que nous construisons maintenant sont tout à fait accessibles. Il y a des normes internationales qui exigent que l'ensemble des infrastructures soient accessibles. Je voudrais d'ailleurs signaler qu'il y a une loi qui prévoit que les modes de transport devront être, pour presque la totalité d'entre eux, accessible

d'ici 3 ans, ce qui pose un certain nombre de problèmes à des collectivités locales, qui doivent justement participer à l'aménagement des points d'arrêt. En tout cas, le métro du Grand Paris sera lui accessible, car il est beaucoup plus facile de réaliser ce type d'aménagement dès la construction, plutôt que de le faire après la construction.

François LEBLOND : il y avait eu une question dans une autre réunion qui portait un peu sur le même sujet, mais à propos de la possibilité de faire fonctionner 24 heures sur 24. Et vous aviez expliqué que quand on a du matériel existant, on ne peut pas le modifier beaucoup. La question se pose uniquement pour le matériel nouveau. C'était une réponse que vous aviez donnée lors d'une dernière réunion. Madame, vous avez posé une question.

Anne GELLE, Adjointe au Maire d'Argenteuil : notre ville est aussi en lisière des Hauts-de-Seine, et il est vrai que pour nous, il y a un projet très important qui est celui de la tangentielle. Et vous avez évoqué les difficultés, en tout cas le manque de clarté concernant le financement le plus rapide possible de ce projet évoqué depuis si longtemps. La seconde observation concerne les correspondances. Il est vrai que les correspondances avec le métro sont simples en zone dense. Elles peuvent être rendues bien complexes en zone plus périphérique. Il y a également une question concernant les emplois. Il est vrai que les zones qui sont desservies, sont principalement sur des bases d'emplois existants, des zones existantes, avec une survalorisation des aéroports qui est un peu surprenante, alors que l'on parle maintenant d'émissions de gaz à effet de serre, en plus de la qualification des emplois qui sont proposés. J'ai enfin une observation et une question concernant la question des frontières et des lisières de l'île de France, car il est vrai que pour aménager des transports en commun performants, il faut que les lisières soient définies. Sinon, nous avons des accès qui se font en voiture, et qui pénalisent beaucoup les territoires qui sont traversés par des véhicules en transit. Donc une clarté par rapport à la lisière de l'Île-de-France nous semble quelque chose de très important pour arriver à faire des transports en commun performants, et si possible financés correctement. Je rejoins tout ce qui a été dit sur ces questions.

François LEBLOND : merci. Alors, qui est-ce qui répond à tout cela ? Monsieur BENSE ?

Didier BENSE : je crois qu'il y a une question générique qui est posée sur la question des correspondances ou des interconnexions. Lors de l'élaboration de ce type de projet, nous avons comme impératif de bien veiller à cela pour améliorer l'accessibilité, et qu'en fait ce réseau ne profite pas uniquement à ceux qui sont au voisinage des gares, mais également à ceux qui peuvent s'y rabattre de la façon la plus commode possible. Nous avons donc un schéma aujourd'hui où 85 % des gares qui sont proposées sont en fait des gares d'interconnexion que l'on maille avec 6 lignes de métro, avec 6 lignes de tramway, avec 6 ou 7 lignes de Transilien, et avec toutes les lignes de RER A, B, C, D et E plusieurs fois. C'est donc cela notre réponse. Effectivement, nous proposons encore une fois un réseau qui est à une échelle régionale. Nous avons essayé à travers ce schéma de traiter la plus grande partie des questions d'interconnexions qui se posaient. Il y en a d'ailleurs un certain nombre qui

pourraient être réellement mises en œuvre, mais cela nécessite un travail avec le STIF, avec RFF et la SNCF, qui sont les exploitants des lignes dont il faudra probablement, à l'horizon de mise en service, réfléchir sur un nouveau système de desserte. C'est bien ce travail-là qui permettra effectivement de démultiplier l'effet réseau, l'effet Grand Paris, qui permettra de faire en sorte que nous ayons nos 2 à 3 millions de voyageurs prévus sur ce réseau.

Sur les aéroports et leur survalorisation, c'est simplement le constat que les aéroports sont quand même des locomotives formidables. On peut effectivement les ignorer. C'est le cas du plan de mobilisation. Il y a une RER B+ va fiabiliser une liaison existante vis-à-vis de Roissy. Et puis c'est à peu près tout ce qu'il y a en matière de maillage efficace et performant, ainsi que qualitatif, des aéroports. Or, nous avons cité quelques chiffres. Ce sont de vraies locomotives. Ce n'est d'ailleurs pas simplement la plate-forme aéroportuaire et son voisinage immédiat. Il faut par exemple penser à l'échelle d'un grand Roissy qui irait jusqu'au Bourget, qui irait bien sûr au nord sur la Picardie, qui engloberait une partie de la Seine-et-Marne et du Val-d'Oise. C'est effectivement le projet de fournir des outils et des leviers qui permettent de libérer ces potentiels qui existent. Ils se libèrent d'ailleurs aujourd'hui d'une certaine façon. Les emplois se créent sur Roissy depuis pas mal d'années, mais nous pensons qu'il y a effectivement l'opportunité, par une action coordonnée en termes d'infrastructures de transport, et coordonnée en termes d'actions de développement économique à travers des contrats de développements territoriaux, d'aller encore plus loin et surtout un peu plus vite que ce qui est prévu aujourd'hui.

François LEBLOND : Monsieur en vert.

José GUERIN, Directeur de la radio RGB : je suis en vert, mais pas un vert. Je vais vous poser une question un peu directe. Vous êtes à Cergy-Pontoise. C'est une réunion générale, formidable. Qu'est-ce qui a décidé la Société du Grand Paris d'exclure Cergy-Pontoise de ses projets ? Vous nous avez rappelés effectivement avec votre documentaire tout à l'heure, et nous le savions, que 15 % des emplois qui sont sur Roissy sont des emplois occupés par des Val-d'Oisiens. Quel déficit ! Déjà à l'époque de Roissy, on nous promettait l'eldorado pour les habitants du Val-d'Oise. Force est de constater que ce n'est pas l'eldorado. C'est plus les nuisances accumulées au fil des décennies. Alors, pourquoi avoir exclu, parce que nous le vivons ainsi, quand on habite ici... Je suis pour l'attractivité économique. Je suis aussi pour le cadre de vie. La libre circulation la plus aisée possible de banlieue à banlieue. Vous avez présenté tout à l'heure dans vos commentaires que cela répond à la demande actuelle d'amélioration des déplacements de banlieue à banlieue. Pour nous les Val d'Oisiens, on se moque de nous une fois de plus. Il faut le dire très clairement et très simplement.

Ce n'est pas une amélioration. Un autre intervenant nous a dit que la fin des chantiers du Grand Paris interviendrait en 2023, mais que ce n'était que le début, pour nous les Val-d'Oisiens. Cela veut donc dire qu'il faudra patienter jusqu'en 2030 ou jusqu'en 2040, peut-être 2050. Est-ce que nous allons patienter autant de temps ? Nous sommes en grande banlieue parisienne. Nous accumulons un certain nombre de difficultés, sur le plan social, et

pas seulement, qui ne se vivent pas forcément au cœur de Paris. Alors, entendez effectivement à un moment donné la question que je vous pose : qu'attendez-vous des Val-d'Oisiens ce soir ici ? Qu'est-ce que vous espérez d'eux ? Leur solidarité ? Ça, on l'a entendu. Projet solidaire. C'est-à-dire que le contribuable Val-d'Oisien va contribuer évidemment, parce que nous sommes des Franciliens. C'est donc normal que l'on contribue. Mais en contrepartie, il est normal d'espérer un service aux habitants.

François LEBLOND : alors, il y a une deuxième question.

Benoit ROGEON : j'habite plutôt l'Est du département, puisque j'habite Bouffemont. Pour ceux qui ne connaissent pas, c'est un peu au nord de Sarcelles. J'avais trouvé qu'il y avait quelque chose de très intéressant dans le PowerPoint que vous avez diffusé. C'était une des remarques que vous faisiez dans la première slide qui concernait le Val-d'Oise, à savoir le diagnostic que vous faisiez sur le manque de transports à l'intérieur du Val-d'Oise, et l'importance des déplacements des Val-d'Oisiens à l'intérieur de leur département. Je m'attendais donc naïvement à avoir une réponse dans la suite du PowerPoint. Malheureusement, je n'en ai pas vraiment trouvé.

Je vais vous prendre un exemple pour illustrer mon propos. C'est mon parcours quotidien pour aller de Bouffemont, là où j'habite, jusqu'à Cergy, là où je travaille. Ce n'est pas compliqué. La solution ferroviaire consiste à redescendre à Saint-Denis, puis à remonter avec la ligne H jusqu'à Pontoise, et de prendre le bus jusqu'à mon lieu de travail. Avec le métro automatique, je vais redescendre jusqu'à Saint-Denis, reprendre la ligne H jusqu'à Pontoise, pour prendre le bus pour aller jusque sur mon lieu de travail. Je ne vois donc pas vraiment la réponse qui est apportée à cette liaison à l'intérieur du département. C'était ma première réflexion.

Après, il y a d'autres projets de transport dans le Val-d'Oise pour permettre de relier tous ces points. Ma question est un peu la même que celle que tout le monde se pose ce soir, à savoir la question du financement. Parce qu'un métro automatique à environ 40 milliards d'euros, quand on connaît aujourd'hui le déficit de l'État, et Dieu sait si un certain nombre d'institutions dans notre pays connaissent des plans de rigueur importants, on a l'impression que la seule institution qui échapperait à ce plan de rigueur seraient les transports en Île-de-France.

Je m'interroge donc un peu sur cette recomposition de l'espace en Île-de-France, sur en gros Versailles, La Défense, Saclay. Est-ce qu'au final, ce n'est pas privilégier un métro qui traverse la forêt plutôt que de construire une tangentielle Nord pour relier les habitants du Val-d'Oise à leur lieu de travail ? Je pose la question.

Effectivement, Monsieur VERON disait que le financement sera dans la loi. Je rappelle que la constitution oblige l'État à compenser les transferts de charges vis-à-vis des collectivités territoriales, ce qui n'est pas respecté aujourd'hui. Je m'interroge pour savoir si la totalité des crédits, pour ces transports à l'intérieur du Val-d'Oise, seront assumés jusqu'au bout par

l'État, ou si nous allons avoir un effet de siphon dans un projet pharaonique, sur lesquels je ne suis pas certain que l'on aille jusqu'au bout sur tous les tronçons qui intéressent en tout cas les Val d'Oisiens. J'ai une vraie interrogation et une vraie anxiété sur ça, parce que je ne vois pas pour le moment, dans le débat que nous avons, l'intérêt pour moi et pour mes concitoyens du Val-d'Oise d'avoir un projet comme celui-ci. J'ai des craintes sur la réalisation des autres projets.

François LEBLOND : Monsieur VERON, je crois qu'il faut que vous répondiez à ces deux observations.

Marc VERON : en vous écoutant l'un et l'autre, je me disais que s'il n'y avait pas le projet de métro du Grand Paris, nous serions dans quelle situation ? Nous serions dans une situation où vous seriez d'un côté Arc Express, et de l'autre côté un certain nombre de projets qui ont été mentionnés tout à l'heure. C'est-à-dire que vous ne seriez pas davantage desservis par un métro à Cergy-Pontoise. Donc, restituons quand même les choses dans l'ordre. Ce n'est pas parce qu'il y a le projet de métro du Grand Paris que vous découvrez tout d'un coup les calamités dans lesquelles vous vivez. Il n'y aurait pas le métro du Grand Paris, vous seriez dans la situation antérieure. Vous sortez avec le schéma directeur d'aménagement d'Île-de-France. Vous serez avec les projets tels qu'ils étaient la veille de l'énoncé de ce programme. Le métro du Grand Paris n'a donc pas vocation à résoudre tout d'un coup, par un coup de baguette magique, la totalité des questions d'infrastructure de l'Île-de-France. Et nul n'a exclu que ce soit. Simplement, la charge que nous avons subie, considérable depuis un certain nombre de mois que le tracé est en gros connu, et de la part de ceux qui reprochent au contraire de trop nous écarter de la proche périphérie... C'est cela la charge que nous avons subie. Ce n'est pas celle de nous être écarté pour aller à Clichy-Montfermeil-Sevran, ou pour aller au sud à Orly. C'est au contraire un reproche direct d'un trop fort écartement. Alors, restituons quand même les choses, et l'ordre des facteurs.

Maintenant, je pense que vous avez commis, et je m'excuse si je me suis mal exprimé, une confusion dans mon propos. Je n'ai pas dit que le point d'origine pour mailler était 2023. J'ai dit que c'était en juin 2011, lorsque serait connue effectivement la position définitive et du tracé, et des gares, à travers un décret pris en Conseil d'État, que l'obligation créée par la loi de décliner les maillages pour l'ensemble de ce dispositif s'imposait. Nous ne sommes donc pas en 2023. Nous sommes en juin 2011. Nous sommes donc tout à fait dans un délai je crois compatible avec un certain nombre de préoccupations qui ont été émises. Bien entendu, ce maillage ne sera pas le fait de la Société du Grand Paris seule. Ce maillage procédera d'un travail collectif avec le STIF, comme je l'ai dit tout à l'heure, avec la SNCF, RFF, et bien évidemment la RATP, donc tous les acteurs en concours dans cette affaire.

Nous n'avons pas beaucoup de chance sur les financements, parce que je crois avoir dit tout à l'heure que bien entendu la question des financements ne se posait pas à budget statique. S'il n'y a pas de création de richesses, nous ne trouverons bien évidemment pas davantage de solutions pour financer le métro du Grand Paris que pour tout autre projet qui a été

évoqué au cours de cette réunion. La question qui est posée est bien celle de la croissance. S'il n'y a pas de croissance, ou plus exactement une croissance molle de l'ordre de 1,8 point par an, comme nous la connaissons sur de très longues périodes, nous allons assister à ce qui est aujourd'hui devant nos yeux, c'est-à-dire à un retard dans les investissements, en particulier en transports, qui ne cesse de s'accroître. Aujourd'hui, le besoin de financements importants qui est devant nous résulte de deux choses. Il résulte d'une part de la nécessité de rattraper les retards en matière d'investissements collectifs, et d'autre part de la nécessité de préparer l'avenir. Encore une fois, l'avenir ne se prépare pas en 2025. Ça se prépare maintenant. Sinon, si nous ne le faisons pas aujourd'hui, nous allons continuer dans les années qui suivent à constater les mêmes écarts. Et nous allons continuer à courir derrière les retards. C'est malheureusement le cas le plus probable si nous ne nous résolvons pas à faire ces financements lourds, je vous le concède. Mais encore une fois, il s'agit d'une volonté politique clairement énoncée de dimensionner la région capitale en moyens à l'aune de ce que sont les grandes capitales mondiales avec lesquelles nous sommes directement en compétition.

François LEBLOND : la réponse à notre autre interlocuteur était la même ? On considère que c'était la même réponse ? Ou vous voulez rajouter quelque chose Monsieur BENSE.

Didier BENSE : il semblait simplement y avoir un peu de confusion dans les coûts. Nous avons passé les coûts sommairement dans notre présentation. C'est entre 21,4 et 23,5 milliards. Aujourd'hui, nous avons présenté un plan de financement à 22,7 milliards, et non pas 30 ou 35, le chiffre de 35 étant généralement la somme évoquée pour la somme du métro Grand Paris, et de ce qui reste du plan de mobilisation à financer dans la même période.

Je rebondirai sur ce qu'a dit Monsieur Richard tout à l'heure. Il faut quand même justifier de ces investissements. Nous nous sommes donc quand même intéressés à des potentiels de trafic importants. Le drame de la grande banlieue que vous avez fort bien évoquée à travers votre exemple personnel, c'est que les origines destinations des Franciliens sont très diverses. Et l'on n'arrive pas à justifier d'infrastructures lourdes pour les couvrir. Il est vrai que nous n'avons pas identifié comme axe structurant l'axe Bouffemont-Cergy, comme ligne directrice du Grand Paris. Je dis cela sans moquerie. Le problème de la grande banlieue est celui-là. C'est quand même un éparpillement. Les besoins de déplacements motorisés sont couverts aujourd'hui seulement à raison de 10 % par les transports en commun. Nous allons légèrement améliorer le score avec les infrastructures qui sont prévues à l'horizon 2025.

Jean-Paul JEANDON, vice-Président au développement économique de la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise : j'ai bien compris votre présentation, qui était de dire qu'il faut d'un côté favoriser le développement économique, je partage complètement ce point de vue, et de l'autre côté qu'il faut développer un réseau de transport maillé. Nous sommes complètement en phase aussi là-dessus. Troisièmement, vous avez dit qu'il fallait construire un réseau régional. Je pense que si je simplifie, ce sont à peu près les 3 idées

fortes que vous avez développées. Je me suis donc dit que finalement, à Cergy-Pontoise, c'est juste 100 000 emplois, dont 50 000 qui vont travailler à l'extérieur de Cergy-Pontoise, et 50 000 emplois qui viennent travailler à Cergy-Pontoise. C'est juste 26 000 étudiants. C'est juste aujourd'hui 1 300 logements construits par an. Et puis, quand je regarde autour... Vous avez dit tout à l'heure, je l'ai bien noté, que Roissy était le premier pôle de développement économique.

Vous dites deuxièmement, et je le pense, que La Défense va continuer à croître, sur Nanterre et au-delà.

Et puis quand je regarde finalement la carte, je me dis que nous avons quand même un vrai problème. Je comprends bien que l'on puisse un jour relier Saclay qui, comme nous le savons aujourd'hui, connaît beaucoup de développement économique et beaucoup de logements, et qui a sûrement un potentiel universitaire important dans le futur. Mais je pense qu'à Cergy-Pontoise, il y a quand même aujourd'hui un certain nombre d'éléments structurants.

Je me demande donc quelle est la raison qui vous a conduit aujourd'hui, dans un réseau régional, à ne pas prendre finalement une liaison... Je prends l'exemple de Bouffemont est quand même un mauvais exemple. Je vais prendre deux exemples. Premièrement, Cergy-Roissy. C'est un premier exemple intéressant. J'ai bien noté tout à l'heure que l'on ne gagnait que 10 minutes dans votre grand 8. Or, aujourd'hui, juste un point important. On mettra autant de temps en voiture. Vous avez parlé de développement durable. Je pense qu'il y a là quand même quelque chose qui est assez intéressant à voir.

Deuxièmement, comment j'améliore la liaison avec La Défense, qui est quand même un point extrêmement important ? Je suis élu, mais je prends en plus le RER tous les jours, et je prends le RER pour aller travailler à Paris. Et je peux donc vous raconter ma vie de voyageurs du RER. On construit de plus en plus de logements sur Cergy-Pontoise. Il y a de plus en plus d'emplois. On va faire de La Défense un énorme pôle. Comment, à ce moment-là, allons-nous améliorer la situation ? Je reviendrai tout à l'heure sur ce point-là.

Enfin, dernier point. On dit que l'on va développer Saclay, ce que je comprends bien. Il y a une certaine logique. Je ne vois pas aujourd'hui véritablement de liaison entre Cergy-Pontoise, où il y a quand même quelques grandes écoles et une énorme université... C'est juste 700 créations d'entreprise l'année dernière. Nous sommes dans un véritable développement économique, basé sur l'innovation. Pourquoi, à ce moment-là, n'avons-nous pas ces liens qui seraient finalement un grand réseau régional ? Nous avons un réseau qui pourrait être Arc Express, ou l'équivalent de votre petit 8, et puis un grand réseau régional qui à ce moment-là, avec un système qui est... Vous avez des lignes qui vont directement sur Paris, et vous reliez tout cela. Et je pense que nous avons là véritablement la possibilité d'avoir la liaison entre tous les grands pôles économiques actuels et futurs, puisque c'est également l'une de vos préoccupations.

J'aimerais donc bien savoir les éléments économiques et financiers qui ont fait à un moment

donné choisir finalement un grand 8 qui est celui que vous avez retenu, et qui ignore quand même quelques liaisons qui me semblent importantes dans la vision du Grand Paris, et dans le développement économique.

Ma dernière question est très précise, parce que ce que l'on est en train de nous proposer avec Eole d'un côté... En maintenant le RER A de l'autre pour Poissy, en maintenant la ligne Paris Saint-Lazare, on est tout simplement en train de décaler l'engorgement que nous avons au cœur de Paris entre Nanterre et Sartrouville. J'ai calculé qu'en heures de pointe, on va être dans une situation où on aura à peu près un train ou un RER environ toutes les deux minutes. C'est exactement le problème que nous avons aujourd'hui sur le terrain RER A dans le cœur de Paris. Et donc à ce moment-là, on est juste en train de déplacer tout le problème que nous avons aujourd'hui dans une partie du RER A, sur une autre partie de ce même RER A. Je pense donc qu'il y a là aussi une réflexion à avoir.

François LEBLOND : merci beaucoup. Beaucoup de questions vous sont posées.

Marc VERON : est-ce que cela ne mériterait pas un commentaire de la part de la Direction régionale de l'équipement, sur les travaux que vous menez par exemple en matière d'interconnexions de TGV, et de la part de RFF en matière de tangentielles ? Je pense qu'il y a toute une série de choses qui sont en cours, à l'étude en ce moment, et qui ont me semble-t-il le plus grand intérêt pour Cergy et sa région ?

François LEBLOND : merci. Il y a quelqu'un dont on me dit qu'il demande la parole depuis longtemps. C'est Monsieur ?

Marc VERON : il faudra quand même que vous expliquiez ce que vous êtes en train de faire, pardon. Il y a actuellement des travaux qui sont menés par la Direction régionale de l'équipement en Île-de-France en matière d'interconnexions de TGV. Je pense que cela vaut le coup de l'entendre.

Daniel BAZIN, Directeur régional adjoint de l'équipement en Île-de-France : je confirme effectivement ce que vient de dire Marc Véron. Dans le prolongement de l'étude faite sur la ligne de TGV vers la Normandie, qui devrait elle aussi être soumise au débat public en février 2011, la DRE a effectivement reçu la mission, par le Secrétaire d'État aux transports, de mener des études complémentaires sur ce que l'on appelle l'interconnexion Ouest, c'est-à-dire comment, au-delà de la desserte vers Paris, se déroule la connexion entre cette ligne de TGV Normandie et les lignes TGV du nord de l'île de France ? Les études viennent de démarrer, et vont prendre quand même quelques mois. Nous venons de débiter l'exploration de l'ensemble des solutions possibles, avec notamment aujourd'hui à peu près 3 faisceaux possible de desserte : un en proche couronne ; un en moyenne couronne ; et un en grande couronne. Je m'excuse si ce que je suis en train de dire n'est pas très original. Ils vont faire l'objet d'approfondissements, qui apporteront effectivement sur l'ouest de l'île de France, et notamment sur le secteur compris entre Poissy et Pleyel, des capacités de desserte, d'interconnexions TGV et de gares TGV dans l'Ouest parisien. Mais les études ne

sont pas suffisamment avancées aujourd'hui pour que je puisse en dire plus sur ce sujet.

François LEBLOND : Monsieur le Directeur d'Eole, vous voulez dire quelque chose ? Non. Alors, il y a Monsieur qui a demandé la parole.

Jean-Noël CARPENTIER, maire de Montigny-Lès-Cormeilles : Montigny-Lès-Cormeilles est une jolie ville de 20 000 habitants, dans le sud-ouest du département, pas loin de ma collègue d'Argenteuil. Je remercie Monsieur Véron du calme dont il fait preuve pour répondre aux questions. Mais en même temps, il est face à un auditoire qui est effectivement revendicatif, à juste raison. C'est là la limite de votre exercice de défendre ce projet. Sur pas mal d'aspects, il y a des aspects positifs. Nous sommes là pour donner notre opinion, ici localement. Vous dites en répondant à Monsieur que vous n'allez pas répondre à toutes les questions du jour au lendemain avec la Société du Grand Paris, et que vous n'allez pas répondre aux calamités dans lesquelles il vit en termes de transport. Ce sont vos mots. Je crois que c'est une réalité aujourd'hui. Vous le reflétez donc à votre corps défendant après deux heures de débat. C'est, je pense, l'une des conclusions que je vais tirer de cette réunion. Aujourd'hui, le Président du Directoire de la Société du Grand Paris nous dit à nous les élus que nous avons raison, et que cela ne va pas dans notre département. Peut-être que j'ai tiré une conclusion hâtive ? Vous allez pouvoir me répondre.

Je me dis du coup que si le Président lui-même l'avoue, va-t-il nous faire des propositions à la hauteur des difficultés que nous rencontrons ? Non pas que le Val-d'Oise soit complètement perdu au fin fond de la France, loin de là. Ce n'est pas mon propos. Mais ce que nous réclamons tout simplement, ce qu'a fait le Président du Conseil général tout à l'heure à juste raison, ce sont des efforts financiers importants. Nous souhaitons que ces efforts soient justement répartis sur l'ensemble de l'Île-de-France. Le Val-d'Oise n'est pas le seul dans ces difficultés. Il y a d'autres départements que l'on appelle de grande couronne, ou de seconde couronne, qui sont dans le même type de difficultés. Cela représente au bas mot entre 3 et 4 millions de personnes. Est-ce que les revendications de ces 3 à 4 millions de personnes, sur 10 millions de personnes en Île-de-France, vont être entendues dans le projet de la Société du Grand Paris ? C'est une question à mon sens essentielle, parce que nous n'avons pas de langage misérabiliste ici.

Je partage l'idée du maire de Cergy qui consiste à dire que nous imaginons un développement de notre territoire. On ne veut pas simplement être le lieu de résidence, même si nous sommes très fiers de nos communes et d'accueillir du monde, pour aller drainer des millions et des millions de salariés au cœur de Paris. Nous voulons aussi des pôles de développement dans notre département. Nous voulons des liens facilitant le développement, et permettant l'emploi au plus près des lieux d'habitation. Je pense que c'est essentiel.

Voilà donc la conclusion que je vais tirer ce soir, et je suis renforcé en vous écoutant. Je vous remercie de la qualité de notre échange. Je suis maintenant persuadé que nous avons raison, nous les élus du Val-d'Oise, de réclamer à être mieux entendus. Et le premier pas que

vous avez fait est essentiel.

Une dernière chose : je partage l'avis de mes collègues sur leurs inquiétudes concernant le financement. Je suis pour ma part extrêmement inquiet sur les financements. Je rajouterais en même temps qu'il y a certaines contradictions de l'État. Nous sommes actuellement à réviser nos PLU respectifs, etc. Les autorités et le Préfet nous demandent de construire du logement, à juste titre. Il faut aussi aider les gens à vivre au quotidien. Les infrastructures de transport doivent donc être liées sur le sujet.

François LEBLOND : Monsieur Véron, vous êtes directement et très amicalement concerné.

Marc VERON : je voudrais vous dire la chose suivante : l'objet d'intervention de la Société du Grand Paris est défini par la loi. Nous ne pouvons pas nous en écarter. Il s'agit du réseau de métro automatique. Alors maintenant, qu'est-ce qui va résulter de cette réunion ? Pardon de me mettre à la place du Président de la CNDP, mais je vais m'y essayer quelques instants. Il y a un travail de synthèse qui doit être fait, des propos qui ont été tenus dans cette réunion, comme dans les autres d'ailleurs. Je pense que dans cette synthèse devront logiquement apparaître toutes les remarques qui se sont fait jour concernant les problèmes de desserte, les problèmes de connexion, les problèmes de maillage, et les problèmes de rabattement, notamment sur les futures gares du réseau de métro du Grand Paris. Ou alors, je n'ai pas compris ce qu'était la synthèse des travaux que nous poursuivons.

Cette synthèse, à quoi va-t-elle servir ? Elle ne va pas servir simplement à la société du Grand Paris. Elle va servir à l'ensemble des acteurs qui ont une part de responsabilité dans les infrastructures, la gestion des infrastructures, au premier chef desquels le STIF. Ne faisons pas de transfert de personnalité. Ce serait quand même un peu étrange que l'on soit tout d'un coup mis sur la sellette pour une quantité considérable d'insatisfaction et de retard dont vous témoignez, alors que je sache, il appartient, d'après l'ordonnance du 7 janvier 1959, au STIF d'être le décideur en la matière. C'est quand même un transfert de personnalité assez curieux.

J'admets simplement, et mon propos n'a rien de polémique, qu'au sortir de la synthèse qui sera établie par la Commission Nationale du Débat Public, que les travaux qui ont lieu ici ce soir, comme d'autres, le STIF et la Société du Grand Paris, je répète les gestionnaires d'infrastructures, RFF et la RATP, et les exploitants, la SNCF, soient en concours pour en effet définir les maillages pertinents. Et je resouligne que ce ne sera pas en 2023, mais à partir du mois de juin de l'année prochaine. Là, vos observations prennent toute leur valeur. Et on verra ce qui résultera ainsi de cette synthèse présentée par la Commission du débat public. Voilà comment je vois les choses.

François LEBLOND : merci Monsieur Véron. Est-ce qu'il reste une question ? Monsieur ? Et puis après, nous clôturerons la réunion.

Luc DAUDET : je suis un simple citoyen.

François LEBLOND : l'un des objets de ces réunions est bien de vous entendre si vous êtes simple citoyen.

Luc DAUDET : ayant été utilisateur pendant longtemps des lignes citées tout à l'heure, reliant Paris Nord et Saint-Lazare, je vais vous poser une question, parce que je n'ai pas bien compris si l'objectif du Grand Paris consiste également à améliorer le fonctionnement de ces lignes, qui constituent un peu le parent pauvre des lignes en Île-de-France, et qui fonctionnent souvent très mal, ou si votre objet est seulement d'améliorer des interconnexions Est-Ouest qui, comme cela a été dit, ne sont peut-être pas toujours pertinentes au niveau de leur tracé.

François LEBLOND : merci. Je vais donner la parole successivement à la Société du Grand Paris. Je demanderai peut-être à nos amis de la SNCF de dire quelques mots sur ce sujet, puisque Saint-Lazare est évoquée dans ce propos.

Didier BENSE : je vais effectivement passer rapidement la parole à la SNCF, puisque selon le sujet dont on parle, ce sont eux qui avec le STIF ou RFF, qui sont en responsabilité sur le fonctionnement quotidien, et dans les années à venir, des lignes de Transilien et des lignes de RER existantes. Si vous me le permettez, je ne voudrais quand même pas que l'on reste sur l'impression et l'illusion qu'il n'y a aucun bénéfice pour le département du Val-d'Oise. Nous avons un certain nombre de réunions qui se passeront à Roissy, Villepinte, et Gonesse. Je pense que la teneur de ces réunions sera légèrement différente. Il y en a d'autres également, mais je parlais de ces trois-là en particulier. Je pense que cela peut effectivement être assez intéressant à Villiers-le-Bel. Je pense donc que la teneur des réunions sera légèrement différente sur l'intérêt qu'un tel réseau peut amener en matière de développement, et donc en matière de retombées sur les populations.

Strictement en matière de transports, nous avons eu un joli contre-exemple de Bouffemont-Cergy, mais si nous avons fait Bouffemont-La Défense, Bouffemont-Le Bourget ou Bouffemont-Roissy, nous avons gagné 15 à 20 minutes sur ces liaisons. Il est donc exact que nous ne traitons pas toutes les situations, mais il y a quand même dans un certain nombre de cas des améliorations de temps de transports qui peuvent être extrêmement intéressantes. Les exemples que je citais, c'est en assurant une correspondance par exemple agréable entre la ligne H qui ne s'arrête pas actuellement à Pleyel, mais qui devra évidemment le faire dans le futur, que ce soit Arc Express ou le Grand Paris, les deux ayant la même approche de l'efficacité de l'interconnexion au profit du département du Val-d'Oise. Il y a donc effectivement quand même des gains à prendre en considération. Il est vrai encore une fois que notre tracé n'a pas proposé ce qui a été évoqué, c'est-à-dire d'avoir une très grande rocade Roissy-Cergy, peut-être Cergy-Versailles, etc. Si on fait simplement ce tracé de cette manière, c'est 200 kilomètres de voies. Évidemment, le trafic n'est pas tout à fait au rendez-vous. Je reprends l'argument de Monsieur RICHARD. Il faut quand même quelques justifications socio-économiques.

Il y a des solutions pour traiter en partie ces sujets. Nous avons parlé des tangentielles qui

permettent de réutiliser des infrastructures existantes. La tangentielle Ouest a commencé par des tronçons pas très significatifs en termes de transport, mais qui seront intéressants quand on ira rejoindre le territoire de Confluence à Achères, et puis peut-être plus loin à Cergy. Et quand on se permettra de se connecter à Saint-Cyr, nous ne serons peut-être plus très loin du Graal à Versailles, avec tout l'accès du plateau de Saclay. Il y a donc des solutions qui existent, qui ont déjà commencé à être mises en œuvre. La Société du Grand Paris doit veiller à la meilleure articulation possible et à la meilleure cohérence de tous ces projets entre eux, même si nous ne sommes pas en responsabilité sur les différents projets que je viens d'évoquer.

François LEBLOND : merci beaucoup. Je crois qu'il n'y a plus de doigts qui se lèvent. Nous allons donc terminer cette réunion. Moi aussi, je pense que la conclusion apportée par Monsieur VERON est une conclusion que j'aurais apportée moi-même, à savoir que c'est un débat public, et qu'un débat public est fait pour poser toute une série de problèmes de fond. Le maître d'ouvrage doit répondre à toutes les questions qui ont été posées lors du débat public.

Comme je vous le disais au début de cette séance, c'est moi qui ai voulu cette réunion d'aujourd'hui, qui n'est pas le long du parcours proposé du Grand Paris. Je l'ai voulue parce que comme je l'ai dit à la Société du Grand Paris, je propose ces réunions - il y en a une à Melun, il y en a une à Évry, il y en a une à Versailles, ce qui était plus proche évidemment du Grand Paris, et il y en a une aujourd'hui à Cergy - pour pouvoir entendre toutes les populations de l'Île-de-France, qu'elles soient directement concernées par le projet, ou qu'elles aient l'impression qu'elles pourraient l'être un peu plus, ou qu'elles critiquent carrément le projet en lui-même.

Je pense que de ce point de vue là, une réunion comme celle d'aujourd'hui était importante. J'en tire personnellement beaucoup de leçons, et je crois que nous pourrions d'une façon très fidèle les mettre sur notre compte rendu de réunion. Cela va faire partie de l'ensemble du dossier tel que nous le présenterons à partir du 1er février. Nous travaillerons sur ce projet du 1er février au 1er avril. Je crois que cette réunion était donc pour moi une réunion très importante. J'espère qu'elle l'était pour vous également, parce que c'était bien ce que je voulais, et ce que je souhaitais.

La deuxième chose, c'est que je voudrais quand même ajouter qu'il y a d'autres... Monsieur le Président du Conseil général y faisait allusion tout à l'heure. C'est à sa demande que nous avons proposé d'autres réunions. Il y a eu une première demande qui nous avait été faite pour Sannois. Elle aura lieu le 7 décembre prochain. Et les deux réunions complémentaires demandées par Monsieur le Président du Conseil général sont respectivement le 2 décembre à Villiers-le-Bel, et le 18 janvier à Argenteuil-Bezons.

Je vous remercie tous pour votre participation. Je remercie aussi tous ceux qui ont répondu à vos questions, que ce soit la DRE, la SNCF, RFF ou naturellement la Société du Grand Paris, avec mes deux collègues à la tribune qui vous ont écouté avec la plus grande attention, et

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

qui seront à nouveau... En tout cas vous, vous serez à nouveau dans un certain nombre de réunions de cette partie du territoire. Vous aussi. Les deux continueront donc de venir dans ces réunions. Vous voyez que nous souhaitons qu'il y ait un vrai dialogue avec vous, et que tout le monde puisse s'exprimer. Je vous remercie donc beaucoup les uns et les autres d'avoir participé aussi longuement à une telle réunion. Bonsoir à tous.

(Fin de la réunion à 22 h 49)