

VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE

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

Réunion organisée et animée par la Commission particulière du débat public

—

26 octobre 2010

Roissy-en-France – Villepinte

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC

Réseau de transport public du Grand Paris :

- Henri WATISSEE, 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
- Marie-Laure JOUSSET, membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris

MAITRISE D'OUVRAGE :

SGP (Société du Grand Paris) :

- Didier BENSE, membre du directoire de la Société du Grand Paris
- Brigitte GRÉGOIRE, Société du Grand Paris
- Nicole POUILLY, Société du Grand Paris

La séance est ouverte à 20 h 06 sous la présidence d'Henri WATISSEE, Membre de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Henri WATISSEE, Membre de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau du transport public du CNDP : Si vous n'y voyez pas d'inconvénient, je vais vous demander de regagner vos places et je vais laisser la parole tout de suite à Monsieur le Maire, qui va nous donner quelques mots d'introduction.

André TOULOUSE, maire de Roissy-en-France : Monsieur le Préfet, Mesdames et Messieurs les Parlementaires, Mesdames et Messieurs les Conseiller régionaux et généraux, Mesdames et messieurs les Maires, mes chers collègues, chers élus, mesdames et messieurs, soyez les bienvenus à Roissy-en-France pour cette deuxième édition, dans le Val-d'Oise du débat public sur le Grand Paris. Je tiens à saluer le Président de la Commission, monsieur Henri WATISSEE, également le Vice-Président du Grand-Paris, monsieur BENSE, et leurs équipes respectives.

On m'a demandé d'être bref, donc je le serai et, comme je n'ai pas la mission d'ouvrir le débat, je tiens toutefois à préciser à Monsieur le Président de la Commission que les acteurs du secteur sont encore tout chauds à la sortie de l'enquête de Roissy-Picardie, qui n'a pas laissé que de bons souvenirs. Aussi, je souhaite pour tous les participants, quel que soit leur rôle, que cette enquête soit menée dans la sérénité pour mener à bien un projet porteur d'espoir : porteur d'espoir pour un secteur qui a trop longtemps été oublié et qui, par la magie du mot « métro », se voit récompensé pour vingt ans de collaboration entre tous les élus de l'est du Val-d'Oise. La magie se prolonge en nous mettant en situation de dialoguer, enfin, avec nos amis et voisins de la Seine-Saint-Denis et de la Seine-et-Marne. Au passage, je salue les représentants, élus ou chefs d'entreprises de ces deux départements, particulièrement ma collègue Madame le Maire de Villepinte, qui est en face de moi, puisque ce sont nous deux qui accueillons ces débats. Il y a peut-être aussi des représentants du sud de l'Oise, que nous avons rencontrés fréquemment lors du dernier débat. Enfin, tous ensemble, essayons d'enrichir le débat, c'est une chance unique qui s'offre à nous. Vous m'avez demandé d'être bref, Monsieur le Président, et d'avoir un mot d'accueil républicain, je tiens donc parole et vous donne la parole en remerciant tous les assistants de leur présence. Merci à tous.

Applaudissements

Henri WATISSEE : Tout d'abord, Monsieur le Maire, merci d'avoir mis à la disposition de la Commission et du public cette très belle salle. Je dois vous dire que la Commission n'a pas toujours l'habitude d'être dans des salles aussi confortables : sachez que l'on apprécie largement d'être ici et je suis sûr que le public partage aussi ce sentiment. Vous avez déjà remercié Madame le Maire de Villepinte, puisque vous l'avez associée au débat de ce soir, qui s'appelle Roissy-Villepinte, et je vous salue Madame.

Bonsoir à tous. Je vois qu'il y a beaucoup de monde et c'est formidable car c'est la bonne façon d'enrichir un débat. Nous inaugurons ce soir les deux premières réunions dites « de

proximité » – j’y reviendrai peut-être tout à l’heure pour vous dire un peu plus ce que cela veut dire – et tout cela dans le cadre du débat public sur le réseau de transport public du Grand Paris. Je dis bien deux débats car, à cette même heure, une autre réunion de proximité se tient à Nanterre. C’est d’ailleurs la raison pour laquelle le Président de la Commission particulière du débat public, Monsieur François LEBLOND, qui ne peut pas présider les deux séances en même temps, nous a donnés à tous les trois la redoutable tâche, en tant que membres de la Commission, de le représenter pour ce débat. Néanmoins, il va aller d’un débat à l’autre et nous le verrons peut-être apparaître dans le courant de la soirée, je l’espère en tout cas.

Il nous a donc délégués à tous les trois le soin d’animer ce débat ce soir à Roissy-en-France. Ce sont donc Marie-Laure JOUSSET, Joëlle FODOR ESKENAZI et moi-même, Henri WATISSEE, qui allons animer ce débat. Sur ce même plateau, sur l’autre table, est présente la Société du Grand Paris, avec trois membres aussi, Monsieur Didier BENSE, qui est membre du directoire ; je crois que Monsieur VÉRON, le président du directoire, est à Nanterre ; il a avec lui Madame Brigitte GRÉGOIRE, qui fait partie de la Société du Grand Paris, ainsi que Madame Nicole POUILLY. Vous voyez que nous sommes, lui et moi – je parle de Monsieur BENSE – très bien environnés par nos consœurs. Cela n’est pas fait exprès, je dois dire, mais c’est quand même fort sympathique !

Avant de lancer le débat, il y a deux préalables : d’abord vous expliquer rapidement le cadre de la procédure de débat public ; ensuite donner la parole au maître d’ouvrage pour qu’il vous présente son projet, qu’il présentera, je l’espère, à deux niveaux, le projet global bien sûr, mais aussi, puisque c’est une réunion de proximité, les solutions qu’il préconise et qu’il a conçues à la fois pour la plateforme aéroportuaire et pour Roissy-Villepinte.

Je voudrais attaquer maintenant et vous dire brièvement ce qu’est le débat public, sachant que, comme l’a dit Monsieur le Maire tout à l’heure, vous avez apparemment déjà une bonne expérience du débat public avec, si j’ai bien compris Roissy-Picardie et peut-être aussi avec Charles-de-Gaulle Express ? Non, vous n’avez pas eu de débat là-dessus. Je vais vous rappeler en quelques minutes les règles de cette procédure.

Le premier point est que c’est une éthique n’est pas une concertation comme les autres, c’est une éthique de démocratie participative qui est fondée sur la loi. Au départ, la convention AARHUS, qui a été signée par 38 pays, dont les 27 membres de l’Union européenne, stipule que, pour tout projet d’infrastructures publiques important, il doit y avoir information et participation du public au processus décisionnel. Cela s’est traduit en France par deux lois, l’une en 1995 et l’autre en 2002, ainsi que par la loi du 3 juin 2010, dite « loi du Grand Paris », puisque cette loi stipule notamment la mise en œuvre d’un débat public concernant le réseau de transport public du Grand Paris. Et la Commission nationale du débat public, qui est une autorité administrative indépendante – le mot « indépendante » est à mettre en lettres d’or – est chargée d’organiser et d’animer ce débat. Pour cette Commission nationale, on nomme une commission particulière du débat public pour les gros projets, et notamment pour tous les projets qui ont un budget prévu au-delà de

300 millions. Il est évident que, dans le cas du Grand Paris, nous sommes largement au-dessus. Comme cela concerne une population et un territoire très vastes, un projet assez vaste qui est lié à 40 gares, il y a environ 60 débats prévus et la Commission, qui habituellement est de 5 à 6 membres, est cette fois de 12 membres. Ces 12 membres ont la lourde responsabilité d'organiser, entre le 1^{er} octobre et le 31 janvier à peu près 55 débats sur toute l'Île-de-France. Le débat public, ce sont 5 principes :

1) La neutralité. Nous n'avons pas, en tant que membres de la Commission, à prendre position sur le fond : notre objectif est d'informer et de vérifier ou de collecter l'ensemble des informations qui permettront au maître d'ouvrage d'enrichir sa réflexion, même d'influencer ses réflexions pour, ensuite, bâtir un projet définitif.

2) L'indépendance. Je vous l'ai déjà dit, la Commission nationale du débat public est une autorité administrative indépendante de 27 membres sur laquelle je ne vais pas revenir.

3) L'équivalence. C'est un débat citoyen, et un débat citoyen veut dire que tout le monde est traité à la même enseigne et, par conséquent, on essaye de l'accorder à tout le monde, et le public est largement informé. La Commission est un peu critiquée ces derniers temps dans la presse, laissant à penser qu'elle donne un peu trop la priorité aux paroles des élus. En fait, il faut savoir que, dans les assemblées, il y a beaucoup d'élus : je suis désolé de le signaler, mais c'est ainsi. Je voudrais à ce sujet signaler que, par la loi du 3 juin 2010, les communes et les établissements publics ont possibilité de donner un avis sur le projet, et ceci doit être fait dans les 4 mois du dépôt du dossier, donc avant le 31 décembre. Je rappelle ce point de façon à ce que les élus soient bien clairs : ils peuvent avoir un avis à donner et ceci est spécial dans le cadre de ce débat public.

4. La transparence est le fait que toutes les questions que vous allez poser sont enregistrées. La Commission s'engage à ce qu'il y ait des réponses et vous trouverez ces réponses sur le site. Si ce sont des réponses orales, nous répondons tout de suite, si ce sont des questions écrites, cela peut être ce soir-même ou dans les 10 jours qui suivent, mais c'est important.

5) Le débat. Il y a 4 mois pour informer et pour formuler les avis et propositions lors de débats comme aujourd'hui.

À l'issue de ces débats, la Commission fera une synthèse ; cela va être un beau travail, après 60 réunions ! À l'issue de ces débats, la synthèse sera remise au maître d'ouvrage 2 mois après la fin des débats, donc avant le 31 mars 2011 ou le 31 mars 2011. Le maître d'ouvrage dispose alors de 2 mois pour indiquer les conséquences qu'il tire de ce débat. C'est un acte motivé et publié. Cela veut qu'au 31 mai 2011 le maître d'ouvrage déposera ses conclusions et indiquera les conséquences. Concernant les questions en débat, il y a 3 principes :

- Faut-il construire ce réseau et pourquoi ? Arguments économiques, sociaux, culturels, environnementaux et techniques.

- Débat de modalité : nous y entrons car nous sommes en débat de proximité, c'est-à-dire que nous allons entrer directement dans le domaine du pôle de Roissy, deuxième bassin

d'emplois de l'Île-de-France : Quels trajets ? Quels arrêts ? Emplacement des gares ? Quelles caractéristiques ?

- Derrière tout cela, il est nécessaire de faire un bilan économique et, surtout, de regarder les modalités de financement : Quels sont les enjeux d'un tel projet ?

Voilà toutes les questions du débat qui vous sont posées. C'est à vous de les enrichir par vos propres questions. Pour cela, voici la règle du jeu :

- Le projet est présenté par le maître d'ouvrage et on va lui donner 20 à 25 minutes pour le faire.

- La parole est ensuite donnée à la salle et, pour recueillir le maximum d'information, le temps de parole est limité à 3 minutes. Un chronomètre s'affichera sur l'écran et, dans la salle, des micros baladeurs sont tenus par les hôtessees lorsque vous levez le doigt ; on essaiera de donner la priorité à ceux que l'on peut repérer.

Je dois signaler que, pour ceux ou celles qui peuvent avoir quelques soucis d'expression ou des difficultés à parler en public, qu'ils n'hésitent pas à formuler leur question par écrit. Les hôtessees ont des formulaires en main qui peuvent être remis au public dans la salle à tout moment. Ces questions seront remises ensuite à la Commission.

Au 26 octobre, nous avons eu 49 919 visites, 253 questions reçues et publiées avec leurs réponses, 127 avis émis par le public – car il n'y a pas que des questions, il peut y avoir des avis ou des contributions – et 21 cahiers d'acteurs. Nous pensons que la centaine de cahiers d'acteurs sera vraisemblablement dépassée à l'issue de l'ensemble des réunions et débats publics.

Pour terminer, je vous ai déjà dit qu'il y a les possibilités de questions écrites et orales, mais je voudrais aussi vous dire qu'il y a des dates pour les prochains débats. Vous avez dû recevoir des dépliants qui mentionnent des dates en dernière page. Il faut être conscient qu'il y a eu pas mal de bouleversements et je ne saurais trop vous conseiller de regarder de près sur le site internet les dates qui sont mises à jour ; car, jusqu'au 31 janvier, il y a eu pas mal de bouleversements. Pour le pôle de Roissy, voici les dernières dates affichées : Clichy-Montfermeil, Sevran, Villiers-le-Bel, Sannois, Gonesse, Aulnay-sous-Bois et le Blanc-Mesnil, entre le 23 novembre et le 26 janvier.

Nous avons eu l'occasion, pour préparer ce débat, de rencontrer pas mal d'acteurs locaux et nous avons pu observer le grand nombre d'enjeux liés au projet et les questions qui en découlent. Ce soir public est vraiment l'occasion pour vous de poser toutes vos questions au maître d'ouvrage : il est là pour cela et souhaite recueillir vos informations ; c'est à nous d'orienter vos questions vers lui de façon à ce qu'il vous apporte les réponses les plus précises possible. Je vais maintenant lui laisser la parole pour qu'il présente son projet.

Brigitte GRÉGOIRE, Membre de la Société du Grand Paris : Je vous remercie Monsieur le Président. La Société du Grand Paris est très heureuse de vous accueillir en nombre ce soir.

Cette séance a pour objet de vous expliciter de façon un peu plus approfondie notre projet, de répondre bien sûr à vos questions et, surtout, de recueillir vos avis et propositions. Nous vous proposons tout d'abord de regarder un petit film de quelques minutes ; je vous présenterai ensuite le projet de façon plus détaillée, à la fois dans sa globalité, mais aussi, bien sûr, sur le territoire de Roissy.

Projection du film

Brigitte GRÉGOIRE : Nous avons ici le privilège d'être reliés non pas à 3 villes, mais à 470 villes dans le monde, puisque nous sommes sur le premier *hub* aérien d'Europe. Avant d'évoquer plus précisément Roissy, je vais vous expliciter dans ces grandes lignes le projet de métro Grand Paris, ainsi que ses bénéfices.

Tout d'abord, quelles sont les caractéristiques de ce métro Grand Paris ? Il s'agit d'un réseau rapide et structurant de rocade avec 2 lignes en rocade armaturées sur 1 ligne épine dorsale, la ligne rouge, la ligne verte et la ligne bleue. Cela représente 155 km de lignes à construire, avec 40 gares nouvelles, un trafic à la mise en service de 2 millions de voyages par jour et une capacité de 3 millions de voyages par jour, une vitesse commerciale moyenne de 65 km/h.

La ligne rouge aura une distance de 60 km et sera ponctuée de 23 gares ; son trafic est estimé entre 800 000 et 1,1 million de voyages. Sa caractéristique est qu'elle est en fort maillage avec les lignes de métro, mais aussi avec les lignes de RER et les lignes du Transilien. Autre particularité, notamment dans sa partie ouest, elle tangente Paris et a pour objectif de mailler la première couronne ; ses gares sont très rapprochées puisque nous sommes ici dans une zone dense. Dans sa partie val-de-marnaise, elle reprend le tracé d'Orbival porté pendant 4 ans par une association qui a stimulé sa mise en place. Ensuite, elle va tangenter le département de la Seine-et-Marne pour irriguer les communes de Chelles, Clichy-Montfermeil, Sevran, communes qui ne sont aujourd'hui pratiquement pas reliées à la capitale et qui souffrent d'un déficit de connexions avec le reste de l'Île-de-France. Cette ligne répond dans l'immédiat aux préoccupations des Franciliens et à leur difficulté de se déplacer de banlieue à banlieue, notamment en première couronne, qui s'est fortement densifiée.

La ligne verte a 75 km et 16 gares, avec un trafic de 400 000 à 500 000 voyages. Elle a la particularité de partir de l'aéroport de Roissy, ensuite de desservir Le Bourget, de gagner La Défense, d'irriguer l'ouest parisien, de traverser le plateau de Saclay et de relier ensuite Orly. Bien entendu, cette ligne est en correspondance, notamment avec des lignes de RER et du Transilien puisqu'elle se situe en couronne plus éloignée que la ligne rouge.

Il y a évidemment un moyen plus simple, pour aller de Roissy à Orly, que d'emprunter la ligne verte, puisqu'il existe la ligne bleue qui est le prolongement, au nord, de la ligne 14 jusqu'à Roissy et, au sud, jusqu'à l'aéroport d'Orly. Cette ligne est en correspondance bien évidemment avec des lignes de métro à l'intérieur de Paris, mais également avec des lignes de tramway, des lignes de Transilien et des lignes de RER.

Nous avons vu le tracé, qu'en est-il maintenant du matériel roulant ? Ce matériel a une vitesse moyenne élevée de 65 km/h, vitesse moyenne qui est trois fois supérieure à celle du tramway, deux fois supérieure à celle du métro parisien et supérieure à celle du RER qui a une vitesse moyenne de 45 km/h. Bien évidemment, c'est un métro automatique puisque pratiquement tous les métros que l'on construit actuellement dans le monde sont automatiques, avec un avantage extrêmement important, des intervalles très courts entre deux rames et une flexibilité beaucoup plus importante que dans le cas d'un métro classique : il y a une adaptation de l'offre à la demande qui est beaucoup plus aisée, que ce soit au cours de la journée, mais aussi tout au long de l'année. Bien entendu aussi, ce métro sera accessible aux personnes à mobilité réduite et offrira des facilités de circulation dans les rames. Ce sera un métro plus moderne que celui de la ligne 14 et il procurera une grande sécurité par des portes palières installées sur les quais et qui ont un double avantage : une sécurité pour les voyageurs mais aussi une meilleure maîtrise du temps de stationnement des trains dans les gares, ce qui permet une meilleure régularité. Quant aux capacités offertes, elles varieront de 10 000 à 40 000 places selon les portions de ligne.

Après le matériel roulant, voici la gare. Ce sera bien sûr la gare de demain. Quel est le rôle de la gare ? La gare est tout d'abord un lieu d'échange entre les modes de transport : d'un côté les transports collectifs (tramways, trains, métro), de l'autre des transports individuels (voitures mais aussi d'autres transports individuels qui, à l'heure actuelle, voient une progression très forte, je parle de la bicyclette et aussi de la marche à pied qui est un mode de rabattement important sur les gares). Ces gares sont aussi des espaces de vie au sein de la ville et, à cet égard, elles fourniront des services, tant aux voyageurs qu'aux habitants des quartiers des villes.

Pourquoi ce projet aujourd'hui ? Pourquoi un métro ? Quels sont les bénéfices de ce projet ? C'est un projet global parce que l'amélioration des transports est la condition *sine qua non* du développement économique et territorial, et ce développement économique et territorial ne saurait se concevoir sans être un développement durable.

Son premier bénéfice est d'améliorer les transports pour tous, et notamment les déplacements de banlieue à banlieue. En 25 ans, ces déplacements ont augmenté de 50 %. À l'heure actuelle, 63 % des déplacements sont assurés par les transports en commun dans Paris. Lorsque l'on passe en première couronne, ils ne sont plus que 23 % et il n'y a plus que 10 % des déplacements motorisés qui sont assurés par les transports collectifs en seconde couronne. Notre métro, qui est un métro de rocade, améliorera considérablement ces déplacements en réduisant les temps de transport. Par exemple, pour aller de Pleyel à La Défense, on mettra 10 minutes au lieu de 41 ; pour aller de Saclay à Orly, on mettra 11 minutes au lieu de 52 ; pour aller de Noisy-Champs au Bourget, on mettra 18 minutes au lieu de 72.

Le deuxième élément important est la « désaturation » du réseau existant : le fait de ne plus être obligé de passer par Paris pour aller d'une banlieue à l'autre permettra de désengorger l'ensemble du réseau, notamment la partie centrale. À cet égard, on estime que la

« désaturation » sera de 10 à 15 % en moyenne, 25 % pour la ligne 13 et 30 % pour le RER B. Le réseau du Grand Paris sera également un réseau maillé puisque 85 % des gares seront en correspondance, notamment avec les 3 aéroports et les 8 gares de TGV.

Le deuxième avantage de ce projet est de soutenir le développement économique, social et territorial. En effet, le projet de métro Grand Paris est un levier pour augmenter l'attractivité de la région Ile-de-France. La région Ile-de-France est la région la plus riche d'Europe (4 % du PIB), mais elle est en perte de vitesse et son taux de croissance est, ces dernières années, plus faible que celui de ses concurrents, notamment Londres qui est la grande ville qui concurrence la région Ile-de-France. Notre projet a donc pour objectif de stimuler la croissance sur des territoires de développement qui sont des éléments porteurs de la région, mais il a aussi pour objectif d'améliorer la qualité de vie des Franciliens. En effet, je voudrais rappeler que le solde migratoire de la région Ile-de-France est déficitaire et que l'une des grandes raisons de ce déficit est la détérioration des conditions de vie, et notamment des conditions de transport dans la région. C'est la raison pour laquelle ce projet a pour objectif à la fois de stimuler la croissance économique et d'améliorer les conditions de vie des Franciliens.

Le dernier bénéfice du projet est la prise en compte de l'environnement très en amont. Il est bien évident qu'un projet de transport collectif est un élément important du développement durable puisque le transport collectif est beaucoup plus écologique que l'usage immodéré de la voiture particulière. Néanmoins, un autre élément important de notre projet est l'évaluation stratégique environnementale qui a été faite en amont. Normalement, cette évaluation se fait après le projet, ici elle a accompagné notre réflexion et nous a guidés, notamment dans le choix de l'aérien et du souterrain. Les principaux éléments qui ont été examinés sont listés dans le petit cartouche orange : diagnostiqués et modélisés, ils ont stimulé et aidé la prise de décisions.

En conclusion, ce projet nous paraît équilibré et cohérent. Il répond aux attentes d'aujourd'hui, aux attentes des Franciliens, notamment par un maillage de la première couronne. C'est aussi un projet pour répondre aux besoins de demain parce que, lorsque l'on construit une infrastructure de transport de métro, on construit pour plusieurs générations. Je voudrais rappeler que le métro que nous utilisons à Paris, comme il a été dit dans le film, a été pratiquement construit entre 1900 et 1913. C'est aussi un projet équilibré parce qu'il favorise le désenclavement des territoires et favorise le développement économique.

Qu'en est-il de ce métro du Grand Paris à Roissy-en-France-Villepinte ? Je voudrais rappeler ici que ce territoire est un territoire d'envergure nationale et internationale à géométrie variable. On parle de « cœur de Roissy », de « pôle de Roissy » et de « plaine de France ». Ce territoire à géométrie variable couvre 3 départements et a une croissance contrainte, notamment en raison de la proximité de l'aéroport. C'est aussi un territoire économique majeur avec son aéroport, le second aéroport en termes de trafic passagers en Europe, le

sixième au monde, le premier aéroport de fret d'Europe. Il concentre 100 000 emplois, dont 85 000 sur la plateforme et 15 000 sur Paris-Nord 2 et Paris-Villepinte.

Enfin, en ce qui concerne les déplacements mécanisés, on voit ici qu'ils sont difficiles puisque 90 % des salariés sont obligés de gagner la plateforme avec leur voiture particulière. Quant aux passagers aériens, il n'y en a que 15 % qui utilisent les transports collectifs. Le résultat est un réseau viaire particulièrement surchargé, à la fois par les véhicules particuliers et aussi par les camions, puisqu'il y a un grand nombre d'entrepôts et d'éléments logistiques tout autour de la plateforme, y compris sur la plateforme.

Les projets sur la plateforme sont extrêmement nombreux. La plateforme est sans arrêt en travaux. Nous pouvons citer les principaux : le satellite S4, le projet de terminal T4, un centre international de conférences et d'affaires, Aéroville (un centre commercial qui a pour objectif d'attirer les touristes mais aussi de procurer aux salariés des services et des commerces où ils sont dans la journée, il faut bien le dire, un peu isolés) et, enfin, une extension de FedEx et une extension de la zone de fret d'ADP. Il y a aussi d'autres projets, très nombreux, à proximité de la plateforme, notamment deux projets de Carex, un projet de transport de fret par lignes de TGV avec deux possibilités d'emplacement, soit sur la commune de Goussainville, soit sur la commune de Tremblay-en-France. Il y a bien sûr l'extension du parc des expositions qui dispose aussi de réserves foncières et toute une série de ZAC sur le territoire de la commune qui nous accueille aujourd'hui, Roissy-en-France. Donc, un ensemble de projets extrêmement importants. Et on voit aujourd'hui que ces territoires de projets s'étendent encore, notamment par le potentiel de Gonesse, avec la zone sud de Roissy, le cœur de triangle, la ZAC des Tulipes nord et le projet du nouvel hôpital de Gonesse.

Qu'en est-il aujourd'hui de la desserte de cette zone extrêmement importante ? La desserte ferrée est assurée par la ligne B qui fait la liaison avec Paris : dans sa partie nord, elle joue un rôle de cabotage, dans sa partie centrale, elle joue le rôle d'une ligne de métro normale et, dans sa partie sud, elle irrigue le sud de l'Île-de-France. En dehors de la ligne B du RER, l'accès à la plateforme ne peut se faire que par autobus ou autocar : une vingtaine de lignes regagnent donc la plateforme, quelques lignes qui viennent de Paris et des dessertes spécifiques assurées par les cars Air France ou Roissy-bus pour la RATP. Sachant que 75 % des salariés de la plateforme travaillent en horaires décalés, 90 % d'entre eux sont obligés d'utiliser leur voiture particulière ou le transport à la demande, qui s'appelait avant Allobus et maintenant Filéo, et qui a été étendu aux habitants de deux communes de Seine-et-Marne. Notre métro Grand Paris propose tout d'abord une liaison directe et rapide entre l'aéroport de Roissy, Paris et l'aéroport d'Orly. Cette desserte est aujourd'hui extrêmement longue (1 heure et 20 minutes) ; avec le métro Grand Paris, ce trajet sera effectué en 54 minutes. Bien évidemment, une autre liaison importante est de relier Roissy au centre de La Défense, mais aussi au potentiel de Saclay et de relier ensuite Saclay à Orly.

Le troisième apport de ce projet de métro Grand Paris est de permettre aux habitants et aux zones de fortes populations, qui se situent à l'est de la région Île-de-France, d'avoir accès à

des zones fortement créatrices d'emplois. Je rappelle que chaque fois qu'il y a 1 million de voyageurs supplémentaires, ce sont 2 000 emplois qui sont créés, dont 1 500 sur la plateforme. À l'heure actuelle, sur 3 emplois nouveaux qui sont créés, 1 sur 3 est créé sur la plateforme, en tout cas sur le pôle de Roissy. Si l'on regarde l'intérêt du métro Grand Paris, on voit ici les emplois supplémentaires qui sont induits par le projet. Tout ce qui est en vert foncé est le nombre d'emplois supplémentaires atteint en 60 minutes : ce sont donc plus de 500 000 emplois atteints en moins de 60 minutes ou en 60 minutes. On voit donc que ce métro Grand Paris a un effet extrêmement important quant à la cohésion en matière d'emplois, puisque les zones d'emplois sont beaucoup plus accessibles pour l'ensemble des habitants de la région.

Notre métro est aussi un métro local qui s'articule, dans sa partie Roissy, sur les projets existants, dont deux projets d'infrastructures : le barreau de Gonesse et le boulevard du Parisis. Sur les lignes bleue et verte, nous proposons 3 stations : Le Bourget, Parc-des-Expositions et Roissy. Quant à Gonesse, c'est une station optionnelle qui a donné lieu à des études pilotées par les collectivités territoriales et, bien entendu, nous sommes en attente des arguments qui nous permettront de l'inscrire dans notre projet.

Si l'on regarde maintenant les gains de temps depuis l'aéroport, tout ce qui est en vert foncé représente les gains supérieurs à 20 minutes, ce qui veut dire qu'à partir de l'aéroport ce sont surtout les zones situées à l'ouest et à l'est de la région qui bénéficient des gains les plus importants. Mais, bien évidemment, si l'on regarde le nord-ouest, on voit que le Val-d'Oise bénéficie aussi de gains de temps. En ce qui concerne le parc des expositions, on sait que, lorsqu'il y a par exemple un salon important ou plusieurs petits salons, la ligne B s'avère insuffisante pour transférer les clients qui arrivent de l'aéroport de Roissy jusqu'au parc des expositions. Le métro Grand Paris, en créant une station au parc des expositions et en multipliant l'infrastructure qui relie le parc à l'aéroport d'une part et à Paris d'autre part, améliorera considérablement ce problème.

Si elle est réalisée, la station de Gonesse, optionnelle, accélérera et ouvrira des potentialités, notamment pour les habitants de Gonesse qui auront accès, avec des gains de temps supérieurs à 20 minutes aux pôles d'emplois de l'est et de l'ouest de la région Ile-de-France.

Enfin, dernier gain de temps, depuis Clichy-Montfermeil : la zone verte qui est très étendue sur cette carte reflète en fait l'enclavement de cette zone, qui est actuellement très mal desservie. L'implantation d'une station ouvre pratiquement toute l'Ile-de-France à cette population. Je rappelle aussi que beaucoup d'emplois créés sur la plateforme sont des emplois à qualifications variés, faibles à très élevées. Ce pôle d'emplois que procurent l'aéroport et sa plateforme est donc un élément fondamental du rééquilibrage socio-économique de la région.

Qu'en est-il maintenant de la gare de Roissy ? Elle est bien sûr l'une des portes de l'Ile-de-France, il ne pouvait en être autrement puisque nous avons 470 villes à relier à l'Ile-de-France. Nous voyons ici les éléments d'ADP avec le CDG-Val et Lisa. Ici, nous avons le RER B

et la gare qui est en connexion avec la gare de TGV. Il n'y avait pas d'autre choix pour nous que de réfléchir à une connexion de nos deux lignes avec cette gare. Je dois rappeler que la localisation de la gare a été faite en collaboration très étroite avec ADP qui a examiné plusieurs sites possibles sur le territoire de l'aéroport. Nous travaillons donc en étroite collaboration avec ADP. Il a été évoqué et dit, dans le dossier du débat public, qu'il y aurait éventuellement la possibilité d'étudier l'implantation d'une seconde gare sur l'aéroport, la première ayant plutôt pour vocation de desservir les voyageurs aériens, l'autre permettant plutôt de desservir Roissy-Pôle et le futur terminal 4. Je dois dire aussi qu'une gare terminus, ce sont aussi des ateliers, une arrière-gare et des zones de garage ; une réflexion a donc été engagée, qui doit se poursuivre, pour regarder quelle localisation serait possible pour ces ateliers.

Le projet global a un montant compris entre 21 et 23 milliards d'euros, dont plus de 80 % pour l'infrastructure et 12 % pour le matériel roulant. Ce projet doit être remis clé en main, donc tout compris, au STIF à l'issue de la période de travaux. J'évoquerais ici simplement le fait qu'il a été envisagé de mettre certaines parties du trajet en viaduc, le reste étant souterrain.

Concernant le calendrier prévisionnel, nous en sommes à la phase du débat public. Je ne reviendrai pas sur les étapes que vous avait décrites, Monsieur le Président. Nous prévoyons que les travaux commenceront en 2013 avec une mise en service progressive à partir de 2018 et une mise en service complète en 2023. Je vous remercie de votre attention et maintenant place au débat puisque nous sommes ici pour répondre à vos questions.

Applaudissements

Henri WATISSEE : Merci Madame de cette présentation. Le temps est un petit peu dépassé mais il y avait manifestement pas mal de choses à dire. Maintenant, il faut laisser la parole au public, allons-y.

Jean-Claude MARCUS, Président de l'Association de défense de la forêt d'Écouen et d'éducation à la nature : Plusieurs grands principes ont présidé à la réalisation puis à l'adoption du schéma directeur de l'aménagement de la région Ile-de-France, celui de l'équité territoriale, celui de la recherche d'autonomie par le développement de productions alimentaires de proximité et d'énergie locale renouvelable, celui de l'efficacité globale, qui rejoint d'ailleurs le bien-être de tous. Ce principe exige de ne plus accroître les distances du domicile au travail, de veiller à créer des habitations là où il y a des emplois et des emplois là où il y a des habitations. Le quatrième principe serait d'amoindrir l'empreinte atmosphérique et écologique de Paris et de la région parisienne.

Regardons maintenant comment le Val-d'Oise pourrait améliorer sa position grâce au Grand Paris vis-à-vis de ces quatre principes. À l'exception de la plateforme de Roissy, vous venez de nous le dire, le Val-d'Oise est ignoré du Grand Paris. Ce projet devant englober l'essentiel des marges de manœuvres de l'État, il est clair que le Grand Paris est déjà un pari perdu pour le Val-d'Oise puisqu'il déroge au principe d'équité territoriale. Ce Grand Paris qui ignore

le Val-d'Oise va accroître les inégalités environnementales par le simple effet de l'attribution des ressources et, ce faisant, il accroîtra encore systématiquement les inégalités sociales et les précarités en Val-d'Oise.

Du point de vue de la recherche de l'autonomie, c'est pire encore, puisque ce sont des milliers d'hectares cultivés qui seront sacrifiés en priorité. La construction des voies engloutira des dizaines de pétroliers pour le seul bénéfice des trois sœurs, Bouygues, Eiffage et Vinci. L'énergie électrique consommée par les futurs convois sera de toute évidence nucléaire puisqu'aucun projet d'envergure n'est prévu, ne serait-ce que pour méthaniser les millions de tonnes de matières fermentescibles de la région parisienne. Le Grand Paris est un projet fait pour les actionnaires des grandes sociétés du BTP, du nucléaire et du pétrole. Rien n'est prévu pour les marchandises comme pour les déchets : déjà un camion sur trois transporte des déchets en Ile-de-France, le lobby du camionnage sera donc lui aussi servi.

Du point de vue des distances entre domicile et travail, le projet du Grand Paris n'offrira aux Val-d'oisiens que la possibilité d'aller travailler encore plus loin mais, surtout, il engloutira les ressources indispensables pour améliorer dès aujourd'hui le confort, la régularité et la capacité des lignes existantes qui sont toutes en limite de capacité et sources de millions d'heures perdues : RER A, RER B, RER C, RER D, ligne H. Adieu toutes les liaisons transversales qui manquent cruellement au Val-d'Oise entre ces lignes ferrées, y compris en bus à gaz non polluants et à énergie locale et renouvelable, puisque les gisements de matières fermentescibles se comptent en centaines de milliers de tonnes en Val-d'Oise. Rien que sur la plateforme aéroportuaire, ici, autour de nous, il y a un gisement annuel de 30 000 tonnes de déchets alimentaires méthanisables, qui pourraient être collectées sur une vingtaine de points ; mais il n'y a pas de financement, alors que le projet serait très rentable. Avec le Grand Paris, adieu le raccourcissement des trajets et les investissements pour les énergies locales renouvelables. Passé par là, le Grand Paris va tout bouffer.

Enfin le quatrième principe, celui de la réduction de l'empreinte atmosphérique et écologique va, lui aussi, en prendre un gros coup. Pourquoi desservir mieux Roissy-Charles-de-Gaulle, si ce n'est pas pour accroître sa capacité, c'est-à-dire le nombre et les nuisances des mouvements d'avions et de tous leurs services motorisés au sol.

Globalement, s'il y avait un réel objectif humain et social, il y aurait des objectifs sur l'air, l'eau, les sols, la biodiversité, la santé humaine, le bien-être et l'espérance de vie : où sont ces objectifs ?

Henri WATISSEE : Merci Monsieur de cet avis, long, sur les quatre principes. J'imagine, Monsieur, que vous avez fait une contribution ou un cahier d'acteur.

Jean-Claude MARCUS : Je vais en faire un, mais j'attendais de voir ce qu'il en était du projet.

Henri WATISSEE : D'accord. Je vais céder tout de suite la parole au maître d'ouvrage.

Didier BENSE, Membre du directoire de la Société du Grand Paris : Je vais essayer de répondre, peut-être pas point par point, mais à un certain nombre d'arguments et, si vous le

voulez bien, je demanderai à Florence CASTEL, notre Directrice du développement durable en charge des questions agricoles et forestières, de répondre à un certain nombre de questions, plus précisément sur la consommation des espaces agricoles et ce genre de choses qui ont été tout particulièrement regardés.

Néanmoins, très rapidement, on vous a parlé de l'évaluation stratégique environnementale, on est vraiment dans une démarche qui vise à mettre au cœur de nos préoccupations ces questions de développement durable. Après, je pense que nous avons une opposition de fond avec votre intervention et sa tonalité ; effectivement, si on raisonne à richesse constante, oui, vous avez raison de dire que ce qui sera donné au Grand Paris ou à Arc-Express consommera les richesses qui pourraient être données à d'autres projets. J'ai compris que vous aviez un attachement particulier à la méthanisation des déchets. Le projet du Grand Paris, ce n'est pas cela : c'est de créer de la valeur, de la richesse et d'augmenter le PIB. Et c'est un raisonnement fondamental à intégrer dans nos raisonnements. Si tout doit se faire à richesse constante, il faut effectivement changer de projet ; si on croit qu'il y a des potentiels de développement en Ile-de-France – et je pense que notre présence ici à Roissy montre qu'il y a beaucoup de choses à faire dans ce territoire – pour créer de la richesse et de l'emploi, alors on peut effectivement commencer à regarder les choses de façon différente.

Vous dites ensuite qu'il y a une absence d'équité territoriale et que, finalement, on va éloigner le Val-d'oisien de son lieu de travail. Ce n'est pas vrai, il n'y a pas de perdants avec le Grand Paris, il y a effectivement des gens qui gagnent énormément, on vous a montré les cartes d'accessibilité, en particulier celle de Montfermeil, où on est aujourd'hui sur des territoires qui ne sont pas insérés dans la grande agglomération et qui vont gagner énormément ; même pour les gens du Val-d'Oise – et nous avons eu l'occasion d'effleurer le sujet à notre réunion de Cergy – par le biais des connexions qui sont imposées par la loi et qui relèvent de toute façon du bon sens quand on fait une infrastructure de transport, on va gagner quand on habite sur la ligne H ou sur la ligne D. Il ne faut pas opposer les gains effectivement supérieurs à tel endroit à ceux qui auraient pu être différents si on avait donné la priorité à une rocade dans le Val-d'Oise. Ce sont des sujets que l'on va certainement évoquer au cours de la soirée et je n'en dirai pas plus. Florence Castel veut-elle compléter sur ce sujet ?

Florence CASTEL, Société du Grand Paris : Bonsoir. Je vous trouve très dur. Je vais essayer de vous démontrer que je le suis peut-être moins que vous. Avant tout, nous avons véritablement conçu ce projet comme un projet de développement durable. Mais, bien entendu, il ne peut pas satisfaire tout le monde. J'insisterai peut-être sur trois points rapidement.

Le premier est l'originalité que constitue l'évaluation stratégique environnementale. Citez moi un projet – et si vous y arrivez je vous offre un coup à boire à la sortie – un projet d'infrastructure fait ou à venir qui se soit soucié de prendre en compte en amont les préoccupations environnementales, en énumérant dans un rapport que, je n'en doute pas,

vous avez lu en entier, l'intégralité des impacts sur l'air, l'eau, le sol, le sous-sol, la question des risques naturels, les incidences sur l'aménagement, en évaluant la capacité des territoires à absorber effectivement des augmentations de populations et d'emplois, et les zones à haute valeur patrimoniale. J'en oublie parce que, forcément, sur ce rapport de quelque 900 pages, que vous avez lu en entier, il y a bien plus de choses que cela. Je ne connais pas un projet à ce stade qui ait fait cet effort. Pourquoi ? Parce que, pour la première fois, nous avons pris en compte les enjeux environnementaux au même titre que les enjeux socio-économiques. Bien entendu, certains sont à ce stade encore oubliés.

Permettez-moi de soulever une toute petite contradiction que je crois relever dans vos propos : vous reprochez au métro Grand Paris d'accroître certains impacts environnementaux et vous lui reprochez par là même d'être trop réduit et de ne pas couvrir l'intégralité du territoire. J'y vois une petite contradiction mais on ne va s'étendre dessus et peut-être en parlerons-nous plus avant ailleurs.

Vous avez aussi souligné la question des camions. J'aimerais justement que, là encore, on me cite un projet – et je suis prête à entendre – qui a pris en compte en amont, et vous le trouverez dans le dossier du débat public, la question de l'évacuation de ces déblais. Nous avons évalué à environ 10 millions de mètres-cubes les déblais qu'il nous faut enlever et fait un point très exhaustif des capacités de valorisation des matières excavées *a priori* en Ile-de-France et, lorsque ce ne sera pas possible, la manière dont nous les évacuerons. Et nous sommes en train de prévoir les dispositifs qui, demain, permettront l'usage des camions. Je ne vais pas vous rassurer complètement parce qu'il y aura quand même quelques camions mais, si je vous disais le contraire, vous ne me croiriez pas et vous auriez raison. À ce stade, il y a des zones sur lesquelles nous devons évacuer les terres excavées comme des déchets, parce qu'il n'y a rien d'autre à en faire. Nous savons quelles sont les capacités de traitement des terres, dont certaines seront polluées, en Ile-de-France et nous savons qu'il faudra en envoyer certaines se faire traiter ailleurs, si je puis m'exprimer ainsi. Nous savons aussi qu'à certains endroits nous traverserons des terres dont il serait franchement dommage de ne pas considérer que ce que nous allons extraire sont des matériaux pouvant être utilisées comme des matières premières. De manière très concrète, je peux penser à la zone du nord-est, à la zone du tracé rouge qui va passer par Clichy, Montfermeil, Sevran, où il y a en sous-sol des réservoirs de gypse qu'il serait dommage de ne pas utiliser comme des matières premières alors même que l'on sait que l'Ile-de-France est déficitaire en matériaux de construction et que, demain, la loi imposera que 70 000 logements par an soient construits. Nous savons également que, lorsque nous ferons la boucle de Saclay, nous allons passer sur des marnes calcaires qu'il serait là encore dommage de ne pas considérer comme des réservoirs pour les matériaux de construction.

Nous avons donc évalué tout cela. Je ne vais pas, bien entendu, vous dire que nous avons tout fait parce qu'on ne peut jamais tout faire. Voilà pourquoi je vous trouve bien dur parce que, honnêtement, à ce stade, je ne crois pas que quelqu'un ait déjà fait cela.

Henri WATISSEE : Merci, Madame, pour cette intervention très complète. Je voulais signaler à l'auditoire que nous aurons une réunion thématique portant sur ce thème le 3 décembre prochain ; elle porte le titre « Environnement et qualité de vie ». Cher Monsieur, je pense que vous aurez la possibilité de reposer cette question, qui sera certainement traitée en détail, notamment par des experts, dont Madame.

Marie CAZEIN, habitante de Fosses et simple usagère : Je constate, comme Monsieur, que cela ne va pas régler le problème de la vitesse de déplacement de toute cette partie Val-Est et Val-Nord qui est déjà épouvantable. Effectivement, c'est formidable pour la partie est de Paris qui était enclavée et avait besoin de transport, mais la partie nord-ouest est véritablement laissée pour compte.

Henri WATISSEE : Merci de cette question, Madame. Je note que vous pensez que Val-Est et Val-Nord ne seront pas bien desservis.

Didier BENSE : Je crois que nous avons maintenant bien en tête le schéma de transports qui est proposé. Il a quand même quelques vertus. D'abord, il essaye de répondre au diagnostic posé, celui de l'absence de réponse au déplacement massif de banlieue à banlieue, et j'insiste un peu sur le mot « massif ». On a une rocade qui commence en première couronne, en zone dense, dans les Hauts-de-Seine et le Val-de-Marne, et même dans l'ouest de la Seine-Saint-Denis, et qui ensuite hausse ces quartiers effectivement pour proposer autre chose que de la desserte purement de transport et pour aller chercher des zones de développement qui se situent au Bourget, chez vous à Roissy-Villepinte, qui se situent également, et on en a parlé, dans le secteur de Chelles, Noisy-Champs et, bien entendu, sur le plateau de Saclay.

Alors, c'est vrai, on a déjà eu ce volet de critiques à la réunion de Cergy, parce que l'on n'a pas proposé une rocade beaucoup plus au nord. Pourquoi ? Au nord de notre ligne verte, un projet est déjà en cours de réalisation, qui propose une liaison est-ouest, effectivement sur la partie sud du Val-d'Oise et sur la Seine-Saint-Denis : la Tangentielle Nord. C'est un projet dont la première phase est financée, qui reliera à terme Sartrouville au Bourget et à Noisy-le-Sec et qui répondra donc en partie aux problématiques de développement est-ouest. Mais sur ce projet, à ma connaissance, on n'en est déjà plus au métro, on en est au tram-train, c'est-à-dire que l'on intéresse des flux de voyageurs qui sont déjà deux à trois fois plus faibles que ceux que l'on traite avec un métro automatique. Et, bien entendu, plus on va aller en s'éloignant vers le nord, plus ce phénomène va s'accroître. On serait donc conduits à proposer une infrastructure qui serait beaucoup plus longue et, pour le coup, on ne resterait probablement pas dans l'enveloppe financière, pour une infrastructure qui aurait beaucoup moins d'utilité sociale parce qu'elle traiterait au final moins de déplacements et très probablement moins de transports de la voiture vers le métro automatique.

On peut regretter qu'il n'y ait pas de solution immédiate, et nous en sommes tout à fait conscients, pour régler ces problématiques de déplacements ouest-est dans le Val-d'Oise et d'accessibilité de la plateforme à l'ensemble de ce territoire, mais c'étaient vraiment des

réponses très difficiles à trouver pour envisager quelque chose beaucoup plus au nord, y compris, puisque cela a été demandé, jusqu'à Cergy.

Dominique GILLOT, première vice-présidente du Conseil général du Val-d'Oise : Je représente ce soir Didier ARNAL, qui n'a pas pu venir à cette réunion et qui m'a demandé de porter la parole de l'exécutif du Conseil général. C'est effectivement la deuxième réunion qui concerne le projet de réseau du Grand Paris, la première, vous l'avez citée à deux reprises déjà, a eu lieu à Cergy. Vous avez dit que vous aviez effleuré le sujet. Je ne veux pas polémiquer ce soir mais, vraiment, nous sommes très heureux que cette portion du Val-d'Oise, qui a été trop longtemps négligée, oubliée, et que ses habitants, qui profitent essentiellement des nuisances de Roissy, soient aujourd'hui au cœur des préoccupations du maître d'ouvrage du réseau du Grand Paris. Simplement, il ne faudrait pas que cette population, qui représente visiblement un réservoir de main-d'œuvre apprécié et recherché, et notamment pour l'attirer vers le grand ouest parisien, tel que je l'ai entendu d'une manière un peu choquante, soit complètement séparée du reste du Val-d'Oise.

Je tiens à vous dire que le Val-d'Oise est un territoire riche de sa diversité, qui est composé de zones d'urbanisation de toutes catégories et de tous âges : des zones d'urbanisation, qui restent encore rurales, sont en voie de développement et de densification et sont attachées à garder une qualité de vie qu'apprécient aussi les Parisiens ou les Franciliens du grand ouest qui viennent de temps en temps trouver refuge chez nous ; il y a des zones d'urbanisation plus anciennes, plus chaotiques peut-être, et qui cherchent à se reconstruire, comme on dit aujourd'hui, à reconstruire la ville sur la ville ; il y a aussi des zones d'urbanisation concertées qui contribuent largement à l'accueil des populations nouvelles, comme la ville nouvelle de Cergy-Pontoise, qui est totalement oubliée dans ce projet de développement du Grand Paris.

Nous sommes partagés mais, en même temps, nous nous réjouissons qu'un éclairage soit porté aujourd'hui sur la région du Val-d'Oise, qui se situe sous les lignes aéroportuaires de Roissy, et qu'elle puisse bénéficier de cette attention. Mais, aujourd'hui, vous nous présentez un projet où il y a deux gares sur la plateforme de Roissy ou à proximité, avec des ateliers, des possibilités de développement d'activités pour des personnes de faibles qualifications jusqu'aux plus qualifiées, mais, pour Gonesse, par exemple, la gare, certes un gros point rouge qui clignote sur la carte, reste une virtualité, une possibilité.

Au nom de l'ensemble du Conseil général, puisque nous serons vraisemblablement appelés à être partenaire de ces projets, nous souhaiterions savoir quelles sont les conditions qui justifieront, aux yeux du maître d'ouvrage, la réalisation, la concrétisation de cette gare à Gonesse, gare qui permettra justement la liaison avec les autres infrastructures du département, qui sont dans les cartons du Conseil général et de la Région, qui sont déjà en voie de financement à travers un projet de mobilité.

La deuxième question que je voudrais vous poser est : quelles assurances avons-nous que ces projets que vous développez à travers le réseau du Grand Paris ne viendront pas

assécher complètement les crédits disponibles pour l'ensemble des infrastructures nécessaires pour que notre département rattrape le train du développement parisien ? Cette capitale doit se tourner vers la mer : comment, à partir de 2013 par exemple, nous garantissez-vous la juxtaposition et l'accumulation des crédits qui sont nécessaires au Grand Paris et aux différents projets que nous avons déjà en préparation de financement avec la Région ?

Henri WATISSEE : Madame, merci. J'ai noté deux questions sur Gonesse. Pour être un peu précis, il va y avoir une réunion publique à Gonesse le 9 décembre. Je ne sais donc pas s'il faut entrer très longuement sur le sujet ce soir. J'ouvre la question. Tout est lié, d'accord, mais il y aura plusieurs débats. Le maître d'ouvrage peut répondre sur la partie du financement.

Didier BENSE : J'ai l'impression qu'on décevrait l'auditoire si l'on ne disait pas quelques mots. J'ai eu l'honneur de participer à une partie de la gestation de ce projet, et la gare de Gonesse n'allait pas de soi. Vous avez su convaincre à l'époque le secrétaire d'État en charge de cette réflexion qu'il y avait effectivement un intérêt à prendre en compte ce qui pourrait se passer sur ce territoire dit du « triangle de Gonesse ». Nous avons donc mis cette option et nous avons pris soin, dans la présentation, de dire qu'il s'agissait de consolider cette option à travers un projet concret. Je ne suis pas spécialement inquiet car je sais que des gens sont déjà au travail et en réflexion. Le lieu de réflexion et d'échanges existe puisque nous avons eu, un certain nombre d'entre nous, l'occasion d'être invités à une réunion de réflexion sur le développement du Grand Roissy : le Grand Roissy court à travers un de ses « pétales », nous a-t-on dit, ce qui se passe au triangle de Gonesse. La temporalité de cette réflexion a été très précisément annoncée par le préfet de région qui souhaite avoir une vision des grandes lignes directrice du développement de ce territoire au sens large à l'horizon du printemps 2011. C'est donc tout à fait cohérent avec les décisions qui sont à prendre sur ce que l'on appelle le schéma d'ensemble du Grand Paris. Encore une fois, la Société du Grand Paris ne va pas faire votre projet, c'est bien à vous – ce que vous avez bien sûr fait et envie de faire – de proposer le développement qui va avec cette infrastructure. Et c'est un effort effectivement important d'allonger le parcours comme il est indiqué là et de créer cette gare.

Sur les financements, je vais dire ce que l'on redit en boucle depuis maintenant 9 réunions. Une réunion spécifique est prévue sur cette question des coûts et des financements le 5 janvier. C'est un peu tardif, mais nous attendons, plutôt que de parler un peu dans le vide, le résultat des votes de la loi de finances rectificative, dans laquelle, nous l'espérons, les mesures qui seront indiquées dans le dossier de débat public seront suivies d'effets.

François PUPPONI, Député-Maire de Sarcelles : Il faudra bien entendu revenir sur le projet de Gonesse parce qu'il nous intéresse. Sur l'exposé, vous faites une présentation très idyllique de la plateforme aéroportuaire, et vous avez raison car c'est effectivement un poumon économique important pour le pays. Je l'avais déjà dit à Cergy – et vous aurez l'occasion de m'entendre une nouvelle fois car je pense faire toutes les réunions dans le Val-

d'Oise – mais je crois que la force de la répétition a du sens vis-à-vis de certains : n'oubliez jamais de dire qu'à côté de ce poumon économique subsistent des poches d'une extrême pauvreté et que, là où on crée des centaines de milliers d'emplois, il y a des centaines de milliers de chômeurs. On n'a pas été capables, depuis des années et des années, de faire en sorte qu'un développement économique soit aussi au profit des populations qui sont à côté de la plateforme, et c'est là le grand échec de la plateforme. Il faut le dire car vous oubliez à chaque fois cet aspect ; or, il est fondamental et il est d'autant plus fondamental que cet aéroport, au-delà du fait qu'il ne produit pas d'emplois pour les populations avoisinantes, entraîne beaucoup de nuisances.

J'en viens maintenant au fond puisque vous dites qu'il faudra que les élus et les populations soient capables de démontrer l'intérêt de la gare de Gonesse. Monsieur, vous avez raison de dire qu'au début cette gare n'existait pas et qu'il a fallu qu'avec les élus de Val-de-France et de Gonesse nous soyons assez convaincants pour qu'elle puisse être optionnelle, ce qui est déjà une première victoire. Puisque vous nous demandez pourquoi ce serait intéressant, je vais vous donner quelques arguments qui vont faire, j'espère, que cette gare, qui n'existait pas et qui est maintenant optionnelle, soit une gare réelle et concrète du Grand Paris.

Premièrement, vous ne pouvez pas continuer, lorsque vous réalisez des grandes infrastructures de transport, à laisser de côté un bassin de population oublié depuis 50 ans. La puissance publique ne peut pas imaginer développer la région francilienne en passant à côté de ces bassins de population oubliés.

Deuxièmement, la plateforme a quelques avantages et a beaucoup d'inconvénients ; en particulier, elle empêche le développement de ces territoires. Vous savez que, dans les territoires autour de Roissy, on ne peut plus construire à cause du PEB. Si nous sommes dans l'incapacité de nous développer et qu'en plus nous ne sommes pas reliés aux grandes infrastructures de transport, nous sommes doublement pénalisés. C'est le deuxième argument.

Le troisième argument est qu'il y a des élus et des populations qui se battent pour élaborer des projets, nous sommes par exemple en train de porter le projet avec Castro d'un contrat de développement territorial. Il y a donc des investisseurs qui sont là ; or, les investisseurs qui sont prêts à créer des emplois, que ce soit à Gonesse, à Villiers-le-Bel, à Garges-les-Gonesse ou à Sarcelles, disent qu'ils ne viendront jamais chez nous investir, bien que nous en ayons la volonté, parce que nous n'avons pas les infrastructures de transport qui nous permettraient de développer nos investissements. Les investisseurs sont donc là, ils sont prêts à créer des emplois, ils sont prêts à créer de l'activité et c'est parce que nous n'avons pas l'infrastructure de transport, le rattachement à une ligne de RER, le bip et que nous ne sommes pas retenus par le Grand Paris.

Et, enfin, s'il y a un argument qui me paraît également important, au-delà du fait qu'il faut faire en sorte que les oubliés ne le soient pas cette fois : il serait quand même paradoxal que le Val-d'Oise soit le seul département du Grand Paris qui soit traversé par le métro

souterrain sans qu'il y ait aucune gare. Il faudra que l'on vérifie mais je crois que la gare de Roissy n'est pas sur le département du Val-d'Oise. Et ce serait vraiment extraordinaire qu'un département soit traversé, en tout cas dans l'est, par ce réseau du Grand Paris et qu'il n'y ait pas une seule gare qui permette que l'on puisse s'y arrêter.

Voilà quelques arguments mais vous aurez l'occasion de nous revoir, à Gonesse et ailleurs, parce que nous avons la ferme ambition que cette gare, qui n'existait pas et qui est maintenant optionnelle, soit une gare définitive.

Applaudissements

Henri WATISSEE : Monsieur, je vous remercie beaucoup de votre intervention. Je crois que la Commission peut prendre acte de votre pouvoir de conviction pour la gare de Gonesse et je vous assure que, dans le compte rendu, on en tiendra forcément compte. N'oubliez pas que tout cela est enregistré. Et je ne doute pas que l'on reparlera encore de Gonesse dans les futures réunions. J'aimerais bien, puisque c'est maintenant c'est acté, que l'on puisse revenir, pour changer, sur Roissy-Villepinte car il n'y a pas que Gonesse.

Jean-Pierre BLAZY, Maire de Gonesse : Vous allez être déçu Monsieur le Président, mais je suis le Maire de Gonesse !

Henri WATISSEE : J'espère que vous me comprenez !

Jean-Pierre BLAZY : Mais je vous comprends tout à fait. Il faut que tout le monde puisse s'exprimer. Je serai court, d'autant plus que j'aurai le plaisir de vous accueillir à Gonesse, comme vous l'avez dit tout à l'heure, le 9 décembre prochain. Je remercie mes prédécesseurs et je ne vais évidemment pas reprendre leurs arguments.

Je voudrais d'abord dire, et je crois que nous en sommes tous assez convaincus, puisque nous sommes dans un double débat public – nous parlons du métro mais il y a aussi le débat public sur Arc-Express – que nous pensons largement que ces projets doivent être complémentaires l'un par rapport à l'autre et qu'il faudra s'efforcer de trouver les meilleures solutions pour articuler, mailler ces deux réseaux qui sont indispensables à la métropole francilienne. Car je crois qu'aujourd'hui, et c'est partagé très largement, nous avons besoin d'une vision métropolitaine et non uniquement Paris intra-muros : nous ne sommes plus à l'époque du métropolitain ni même du RER.

Vous l'avez dit, Monsieur BENSE, on a peut-être fini par convaincre et, si l'on parle de la gare de Gonesse, les autres gares sont aussi indispensables. Nous avons réussi à convaincre d'abord Christian BLANC : nous avons été un certain nombre à le voir, en tout cas en ce qui me concerne. Cela a un sens à partir du moment où nous travaillons sur un projet de territoire. Que ce soit l'État, que ce soit la région, que ce soit le département, que ce soit Gonesse et Val-de-France, pour les raisons qui ont été rappelées par François PUPPONI, il y a nécessité, avec ce métro automatique, de pouvoir développer ce territoire, de permettre d'abord l'accessibilité au pôle de Roissy (90 000 emplois), mais aussi le développement d'un territoire qui offre des disponibilités foncières : quand on regarde la région francilienne, à

12 km du périphérique, vous avez au nord le triangle de Gonesse et au sud le plateau de Saclay. Nous avons là, pour l'avenir de la métropole francilienne, un atout majeur qui mérite qu'on réfléchisse au développement, développement qui concilie bien évidemment l'économie et l'environnement. Ce n'est pas le maire de Gonesse, la ville qui subit les nuisances aériennes, qui va dire le contraire mais le développement est aussi un développement qui économise l'espace. Nous avons déjà des projets et les investisseurs regardent le triangle de Gonesse. Si, demain, il y a une possibilité en matière de transport, ils regardent le triangle de Gonesse. Nous avons déjà des projets importants et je renvoie au cahier d'acteur, pour ne pas être plus long, en posant pour terminer une question. Puisqu'il s'agit d'un grand huit, vous avez présenté un agenda et il faudra évidemment un phasage. Dans votre mission, réfléchissez-vous déjà à ce phasage et pouvez-vous nous en dire un peu plus ? Est-ce que par exemple le secteur dans lequel nous sommes, c'est-à-dire Roissy-Pleyel, peut être considéré comme pouvant être réalisé d'ici 2018 puisque c'est la première phase qui doit être réalisée d'ici cette date ?

Henri WATISSEE : Merci Monsieur. Je donnerai maintenant à la parole à quelqu'un qui va nous parler d'autre chose que de Gonesse. Mais bravo pour votre conviction, c'est superbe, on se reverra sur Gonesse et à Gonesse, et je suis sûr que cela va continuer.

Didier DENSE : Je voudrais remercier les derniers intervenants parce que, finalement, ils nous aident, dans notre propos et dans notre vision du Grand Paris. Ils ont réussi à poser, de manière un peu emblématique, le débat de Gonesse par rapport à ce que cherche à faire le Grand Paris, à savoir concilier les visions, nécessaires aujourd'hui, du transport pour résoudre les problèmes quotidiens des Franciliens avec une vision à moyen et long termes de développement économique. Il est dommage qu'il n'y ait pas aujourd'hui certains décideurs régionaux pour entendre ça parce que c'est précisément le discours que l'on essaye de porter à travers notre projet qui doit impérativement, et c'est tout le sens du projet – on parle d'un investissement massif, il va falloir faire des efforts, il va falloir que tout cela marche, il va falloir créer de la valeur – concilier des objectifs de transport, parce que c'est absolument nécessaire pour la qualité de vie au quotidien de nos concitoyens, et également apporter des outils de développement économique. Donc, merci pour vos interventions et je pense vraiment que l'on reparlera de Gonesse dans le Grand Paris.

Sur la question du phasage : aujourd'hui on n'annonce pas de phasage. Ce n'est pas de la malice, cela tient effectivement, là aussi, à une vision de la mise en œuvre d'un projet de ce type consistant à avoir un impact massif sur la question du transport. La question clé sera évidemment celle du financement : aura-t-on la capacité, d'une part de doter la Société du Grand Paris à hauteur de ce qui est indiqué dans le dossier du débat public, et d'autre part la capacité, pour cette Société du Grand Paris, de lever l'emprunt et de le rembourser au rythme convenable pour tenir. On le verra et cela renvoie encore une fois à cette question.

Mais vous avez bien saisi que le fait de créer cet objet un peu curieux qui est la Société du Grand Paris est de lui permettre de porter le projet ; cette dette est justement faite pour ne pas avoir systématiquement des remises en cause des échéances budgétaires. Elle est faite

pour avoir une continuité dans la vision et dans la mise en œuvre. Une fois que j'ai dit cela, il y aura évidemment des premiers tronçons et des derniers tronçons, on ne va pas strictement commencer par tout à la fois. Il n'empêche que, dès l'année prochaine, si Dieu nous prête vie, on commencera les études de façon générale sur le réseau et, après, on verra effectivement quels sont les tronçons par lesquels on commencera, sachant que le tronçon par lequel on commencera est évidemment celui qui fait le plus consensus, puisque c'est celui pour lequel il y aura moins de discussions préalables. Et, à la fin, il y aura le consensus partout.

Jean-Yves DURANCE, Viparis et Chambre de commerce et d'industrie de Paris : Tout d'abord, au titre de la Chambre de commerce et d'industrie de Paris, il est clair qu'un projet qui permet d'améliorer substantiellement les liaisons entre les grands pôles économiques, les grands pôles d'habitations et les aéroports ne peut qu'avoir notre soutien, et ceci figurera dans nos cahiers d'acteurs.

Je voudrais être plus local, et respecter les 3 minutes, pour parler du parc des expositions de Paris-Nord-Villepinte dont Madame GRÉGOIRE a parlé tout à l'heure. Il s'agit d'un équipement évidemment majeur, d'un équipement en croissance et non seulement en projet de croissance ; il vient de réaliser, entre 2007 et 2010, l'inauguration de deux halls (au total 50 000 m², ce qui est assez important) et nous portons la position de la place de Paris, puisque Viparis est le leader mondial en termes de surfaces d'exposition.

Nous avons un handicap majeur aujourd'hui, les transports, l'insuffisance du RER B patente pour les habitants, patente pour les salariés et patente pour les visiteurs nationaux et internationaux. Ceci ne peut plus durer, nous avons besoin d'autres modes de transport. Nous n'avons que 35 % des visiteurs qui viennent en transports publics contre presque 60 % qui viennent en voiture : c'est très clairement le résultat de l'insuffisance des transports publics. Nous nous réjouissons donc de voir le métro du Grand Paris prévoir effectivement une gare au parc des expositions. Cette gare est-elle bien faite pour desservir le cœur du parc, et donc sera-t-elle complètement intégrée à l'actuelle gare du RER B, qui devrait être d'ailleurs le terminus du barreau de Gonesse, ou à l'extrême proximité et donc interconnectée ? Ou, comme certains projets ont pu le laisser entendre, sera-t-elle décalée vers l'est avec une distance qui entraînerait pour le malheureux piéton quelque chose comme un quart d'heure ? Je rappelle que beaucoup de visiteurs traînent des valises à roulettes et que ceci ne serait pas la meilleure desserte pour ce parc.

Didier BENSE : Le dossier donne quelques éléments de notre réflexion à ce stade et propose deux alternatives, qui peuvent être bien sûr débattues, c'est fait pour ça : une première, un peu paresseuse quelque part, qui consisterait à la localiser au voisinage de la gare existante et de la gare de bus. Je dis « un peu paresseuse » parce que, en termes d'accessibilité, notre réseau est déjà maillé à Charles-de-Gaulle avec la ligne B, il rencontrera à nouveau la ligne B au Bourget et à Châtelet ; il n'y a donc pas de nécessité à interconnecter ces deux infrastructures à ce stade, sauf si on pense que c'est la meilleure solution pour la desserte du parc des expositions de Villepinte.

La deuxième possibilité, qui est évoquée dans notre dossier, est de la mettre un peu plus au nord du parc, en regard de ce que l'on a compris comme étant la zone de développement potentielle avec le doublement des surfaces du parc des expositions pour servir de levier économique. Il y a probablement aussi d'autres possibilités à débattre dans le territoire et on est tout à fait ouvert à ces différentes hypothèses.

Jean-Claude DURANCE : Aujourd'hui, le parc fait 240 000 m², le projet d'extension est au maximum de 100 000 m² et le cœur du parc est clairement orienté physiquement et géographiquement sur l'actuelle gare du RER B ; d'ailleurs le parc d'activités de Paris-Nord 2 est situé de l'autre côté. On a donc un point focal qui est là et je ne crois pas que ce serait paresseux de faire arrêter la gare à cet endroit.

Didier BENSE : C'est paresseux uniquement de l'envisager là pour l'interconnexion mais, si c'est pertinent en matière de développement, il n'y a aucun souci.

Bernard CORNEILLE, Conseiller général de Seine-et-Marne : Le Conseil général de Seine-et-Marne s'est déjà exprimé, par la voix de son Président. C'était à Melun, hier c'était à Chelles, ce sera bientôt à Champs-sur-Marne. Aussi, je ne développerai pas ici ce qui a été dit. Je rappellerai simplement ce qui me paraît aujourd'hui essentiel et primordial pour les Seine-et-marnais et je crois que ça l'est aussi pour les Val-d'oisiens, cela a été dit tout à l'heure : c'est l'amélioration de l'existant et notamment le plan de mobilisation qui a été approuvé par les 8 départements et la Région. Ce plan de mobilisation met l'accent sur le renouvellement, le renforcement et la modernisation des RER, l'amélioration et le remplacement notamment des rames petit gris dans les transiliens notamment. Mettre en œuvre ce plan de modernisation est pour nous essentiel.

Mais ici nous sommes à Roissy et je veux parler de Roissy. L'aéroport, vous le savez, est en grande partie en Seine-et-Marne. S'il doit aujourd'hui se développer, nous savons tous que le foncier est seine-et-marnais. Le bassin de vie seine-et-marnais est ignoré par le projet du Grand Paris. Je ne dis pas que la Seine-et-Marne est ignorée : il y aura des gares à Champs-sur-Marne, à Chelles, la Seine-et-Marne est donc touchée. Mais le bassin de vie, celui qui est constitué en gros de 3 cantons, c'est celui dans lequel vivent de nombreux Franciliens qui viennent s'installer là à la recherche de travail, qui veulent accéder aux emplois de l'aéroport, qui parfois y accèdent mais ont du mal à s'y transporter. L'aéroport, depuis toujours d'ailleurs – toutes les cartes le montrent – tourne le dos à la Seine-et-Marne, et notamment à ce bassin de vie. Je crois que ce que vous avez projeté, ce fameux grand huit, continue à tourner le dos à ce bassin de vie. Madame, vous avez employé une formule, vous avez dit « la gare de Roissy est la porte de l'Ile-de-France ». Les habitants de notre bassin de vie aimeraient bien avoir la clé de cette porte parce que nous sommes en Ile-de-France. S'il n'y a pas d'inflexion, s'il n'y a pas de décisions complémentaires, s'il n'y a pas de réalisations nouvelles, je crois que ce qui se projette ne sera pas très positif pour les habitants de ce bassin de vie.

Allons-y avec le métro automatique ; s'il est là il faut travailler les interconnexions entre les gares et le territoire seine-et-marnais immédiat, il faut aménager des parkings relais, il faut un atelier garage, et notamment en Seine-et-Marne, au Mesnil-Amelot, pour la maintenance de ce fameux métro et, évidemment, y faire une gare de voyageurs. Et hors métro automatique, sans l'envisager, si on veut améliorer les déplacements, parce que je crois que le Grand Paris veut améliorer les déplacements, c'est évident, il faut bien sûr améliorer l'existant, je l'ai déjà dit, et notamment la ligne K, il faut prolonger le RER B jusqu'à Saint-Mard...

Henri WATISSEE : Je me permets de rappeler ici à tous les élus que, au titre de la loi, toutes les communes et établissements publics sont en droit de donner un avis, que cet avis doit être déposé sur le site. Vous avez donc toute liberté d'offrir et d'exprimer votre opinion sur le site. Vous monopolisez un petit peu la parole alors que le public, j'imagine, a des questions à poser. Je me permets d'insister en vous demandant d'être court. Il y a au premier rang des messieurs qui réclament aussi la parole, j'ai beaucoup de mal à les satisfaire ; je voudrais bien entendre le public et non pas uniquement les élus.

Bernard CORNEILLE : Écoutez, Monsieur, je suis en charge, au Conseil général de Seine-et-Marne, des relations avec la plateforme aéroportuaire de Roissy, alors si je ne peux pas parler ici lorsque l'on parle véritablement de Roissy et de ce qui va s'y faire, je ne sais pas où je pourrai le faire.

Donc, je termine : prolongement du RER E à l'ouest et à l'est. Je crois qu'il faudrait aussi doubler le tunnel entre Châtelet et la gare du Nord et, si on reste sur Roissy, la liaison Roissy-Marnes-la-Vallée pourrait se faire dans le prolongement de Creil-Roissy puisque cela a été évoqué dans un autre débat public, sur la ligne à grande vitesse par les TER. Et je terminerai...

Henri WATISSEE : Monsieur, cela fait 5 mn 30 que vous parlez. Terminez.

Bernard CORNEILLE : Je termine. On a évoqué à plusieurs reprises les fameux contournements de l'aéroport par la Francilienne. On va donc évoquer les milliards pour faire le fameux métro automatique. Mettez quelques millions pour terminer le contournement de l'aéroport par la Francilienne. Cela permettra à la Seine-et-Marne de moins tourner le dos à l'aéroport.

Henri WATISSEE : Merci Monsieur. Excusez-moi d'avoir été un petit peu sec mais, en même temps, et je vous en prie, vous avez la possibilité de faire des cahiers d'acteur – vous l'avez peut-être déjà fait – vous avez les possibilités de faire des contributions, je vous en prie, donnons la parole au public. C'est l'occasion pour lui d'enrichir le débat, le maître d'ouvrage est là pour enrichir sa réflexion sur tous ces points. Vous, vous avez toutes les possibilités autres (contributions, cahiers d'acteurs) de le faire à tout moment.

Didier BENSE : Je vais donner quelques éléments de réponse. D'abord, il est vrai que la répétition a ses vertus parce qu'on a entendu ce que vous dites à Melun, on l'a entendu à

Chelles, moins fort, et à nouveau aujourd'hui. On ne peut pas opposer, notamment quand on se trouve à Roissy, les sujets de modernisation du RER qu'on est prêt, comme vous, à considérer comme quelque chose d'assez essentiel. Je crois qu'il y a aujourd'hui un projet de modernisation – je ne suis pas le mieux placé pour en parler, il y a Réseau Ferré de France (RFF) et la SNCF dans la salle – concernant la partie nord de la ligne B du RER pour que le service soit, de façon imminente, considéré de bien meilleure qualité sur cette partie du réseau.

Ensuite, vous avez parlé des bassins de vie que le Grand Paris ignorerait. À nouveau, je vous trouve un peu sévère. Le Grand Paris propose deux boucles et notamment, dans sa partie est, une boucle relativement éloignée qui a été fortement critiquée : quelle audace d'oser imaginer desservir des territoires un peu moins denses que ceux situés à 2 ou 3 km du périphérique ; il y a d'autres projets aujourd'hui en débat qui, surtout, ne s'en éloignent pas car c'est l'orthodoxie : il faut faire du transport dans les zones denses. Je crois que l'on a effectivement cherché des pôles de développement ailleurs, des pôles de vie. On va à Chelles, je crois avoir compris que c'était, en termes d'habitants, la première ville aujourd'hui. Il est vrai qu'on ne va pas ailleurs en Seine-et-Marne parce que là, à nouveau, c'est le même raisonnement que j'ai tenu avec le Val-d'Oise, les densités s'écroulent et la justification du mode métro automatique s'éloigne un peu plus. Mais on a vraiment réfléchi à cette possibilité, à travers un tracé quelque part solidaire parce que, justement, derrière, on a effectivement les territoires du croissant, qui vont du Blanc-Mesnil et Aulnay jusqu'à Montfermeil. Ce sont vraiment des fonctions multiples qui sont proposées par ce tracé, y compris, je pense, au profit du développement de Chelles et de son grand périmètre.

Sur ce que vous avez évoqué concernant Roissy et Marne-la-Vallée, la Société du Grand Paris est évidemment peu compétente. Je ne sais pas si j'outrepasse mes fonctions en proposant une réponse de RFF ou de la SNCF, je ne sais pas qui peut répondre à cela. Il y a clairement un petit codicille dans la loi du Grand Paris concernant l'articulation du Grand Paris et sa complémentarité par rapport à ces liaisons à grande vitesse Roissy, Marne-la-Vallée et Orly, c'est bien cela le débat. C'est donc évidemment quelque chose qui fait partie de nos réflexions.

Henri WATISSEE : Cher Monsieur, je vous remercie très sincèrement. Nous sommes dans une réunion de proximité, donc ce sont quand même les implications locales qui *a priori* doivent intéresser le maître d'ouvrage. Je pense que je vais donner la parole à Madame qui la réclame depuis fort longtemps. Monsieur, vous l'aurez après, s'il vous plaît.

Nelly ROLAND-IRIBERRY, Maire de Villepinte, Conseillère générale et Première vice-présidente de la communauté d'agglomérations Plaine-de-France : Mesdames, Messieurs, Mesdames et Messieurs les élus, la réunion de ce soir se tient dans un des pôles d'excellence tels que définis par la mission Blanc de la grande métropole parisienne. Autant dire que les élus que nous sommes, n'en avons jamais douté. Je tenais ce soir à m'exprimer au nom de la commune de Villepinte et aussi au nom de la communauté d'agglomérations Plaine-de-

France, constituée au 1^{er} janvier 2010 entre les villes de Tremblay-en-France, Sevrans et Villepinte et dont je suis vice-présidente, en charge justement des transports.

Ce nouveau réseau de transport du Grand Paris qui nous intéresse ce soir devrait, dans le meilleur des cas, commencer à fonctionner en 2018 pour une mise en service du réseau complet en 2023. Il est vrai que cela peut paraître loin mais c'est déjà demain. N'oublions pas pour autant aujourd'hui. En effet, cela est clair et c'est une exigence, tant des élus que de nos concitoyens, ce projet de réseau de transport public du Grand Paris ne doit en aucun cas remettre en cause, retarder ou se substituer aux projets ou réalisations en cours. Je pense ici au RER B+, au barreau de Gonesse, aux BHNS (bus à haut niveau de service) de la ligne 15 ou à nos Filéo qui nous concernent très directement. Le retard global que la région Ile-de-France connaît en matière de transports publics justifie aujourd'hui des plus et pas des moins.

Dans cette même logique, que l'on ne compte pas sur nous pour opposer les projets. Le réseau Arc-Express porté par le STIF, localisé dans la première couronne, a du sens. Il est réaliste et financé ; il doit pouvoir, lui aussi, être réalisé. Ce projet a sur notre territoire des conséquences urbaines par la position des gares qui y sont envisagées, celle du parc des expositions, celle de Sevrans-Beaudoctes, celle de Sevrans-Livry et, plus à la marge, celle de l'aéroport Charles-de-Gaulle. L'ensemble que représente l'aéroport Paris-CDG, le parc des expositions de Villepinte et la globalité des projets existants, tant sur le territoire de la communauté de communes de Roissy-Porte de France, que sur celui de notre communauté d'agglomérations Plaine-de-France, constitue un enjeu essentiel de développement pour notre territoire. Il exige donc une desserte de qualité par des réseaux de transports modernes et fiables. C'est manifestement l'objectif poursuivi par cette branche du métro qui vient du centre de Paris ou des quartiers d'affaires de La Défense. Nous le savons maintenant depuis plusieurs années, la gare du parc des expositions de Villepinte représente un enjeu important. Alors qu'elle n'accueille aujourd'hui que 5 000 passagers par jour, elle doit être capable demain d'en accueillir 25 000 en raison des objectifs de croissance envisagés par la Sipac et Viparis pour le Pex (parc des expositions) et des perspectives de densification autour de pôles avec Paris-Nord 2 et l'aménagement de la Zac sud-CDG sur Tremblay-en-France.

Enfin, le statut de cette gare évolue puisqu'elle devient un important nœud d'échanges multimodal à la gare RER existante et, outre le métro qui devrait être en correspondance, nous devrions recevoir le barreau de Gonesse et un certain nombre de lignes de transports en communs en site propre.

Pour ces raisons, la solution de base pour l'implantation de la future gare du métro et sa logique d'intermodalité nous paraît être la plus appropriée. Mais ce réseau de transport ne doit pas seulement relier des pôles économiques, il doit aussi participer à la réduction des inégalités, tant territoriales que sociales. On retrouve cette préoccupation chez le maître d'ouvrage, notamment à travers sa ligne rouge, et pour ce qui nous concerne les stations Sevrans-Beaudoctes et Sevrans-Livry. Pour autant, il nous appartient, élus de proximité que

nous sommes, de nous assurer que, derrière des déclarations de principe, il y a bien des actes et de rappeler à qui de droit que le transport ne saurait pas être la seule solution à la question de l'accès à l'emploi.

Ce projet d'investissement particulièrement lourd ne doit pas s'arrêter là, même si le maître d'ouvrage en reporte le poids sur les collectivités territoriales. Il doit se prolonger par toute une série d'investissements d'infrastructures de proximité que nous devons également porter. L'insertion de ce projet dans le paysage doit être également regardée de près, le mot de « viaduc » peut avoir du sens et présente des avantages. Il est toutefois des zones où nous devons être intransigeants et où le passage en tunnel est indispensable. Je pense aux quartiers urbains existants de Paris Nord 2, du parc des expositions de Villepinte, du quartier de Sevran, ou à nos espaces naturels, le parc de la Poudrerie et le canal de l'Ourcq.

Pour terminer, il me semble indispensable de voir le maître d'ouvrage approfondir les conditions de financement de son projet. Deux seules pages dans un dossier qui en compte 190 peuvent nous laisser penser que le financement de ce projet n'est pas chose acquise. Le dispositif envisagé me semble s'inscrire dans la tradition libérale dans laquelle la dynamique du marché va résoudre le problème. Enfin, les collectivités locales que nous sommes seront également particulièrement attentives aux contrats de développement territorial qui doivent être signés avec la Société du Grand Paris. C'est d'ailleurs en perspective de ces contrats qu'une étude sera prochainement lancée par notre communauté d'agglomérations et la communauté de communes de Roissy, au sud de l'aéroport, en complément du travail conduit par l'équipe *Line*, notamment sur Sevran. Voilà les quelques éléments que je souhaitais apporter au débat de ce soir. Je vous remercie.

Henri WATISSEE : Merci de cette déclaration, Madame. J'imagine que la ville de Villepinte a fait un cahier d'acteur sur le sujet. Cela a donc déjà été décrit. J'ai noté un point de votre intervention : deux pages sur le financement, c'est bien ça ? Voulez-vous répondre, Monsieur, mais soyez court aussi car je voudrais donner la parole à la salle.

Didier BENSE : D'abord, je voudrais dire que nous avons bien entendu, effectivement pour la seconde fois, des avis convergents sur la position de cette gare, et par ailleurs rectifier ce qui a été dit sur les contrats de développement territorial, qui sont des outils créés par la loi pour atteindre les objectifs de développement. Ils ne sont pas signés avec la Société du Grand Paris mais avec l'État à travers la signature du Préfet de région ; la Société du Grand Paris n'était pas directement concernée autrement qu'en apportant l'infrastructure dans ces contrats de développement territorial. Sur le financement, j'ai peur de devoir faire la même réponse en boucle.

Henri WATISSEE : J'aurais bien voulu vous embêter sur le financement, Cher Monsieur, mais vous avez déjà répondu : il y a le 5 janvier, il y a la loi de finances, etc.

Yanick PATERNOTTE, Maire de Sannois, Député du Val-d'Oise, Président de l'Union des maires du Val-d'Oise : Nous avons aujourd'hui à examiner une loi qui, lors de son examen, a été présentée par Christian BLANC comme étant une loi stratégique. Je me félicite donc tout

d'abord que cette loi débouche sur la Société du Grand Paris et le projet du grand métro, parce que c'est bien de stratégie dont il s'agit. S'agissant du pôle de Roissy, j'avais appelé de mes vœux, il y a 4 ans maintenant, la création d'une opération d'intérêt national et je pense que cette loi-cadre répond à ce besoin de faire de Roissy la porte d'entrée de la ville monde de Paris.

Première remarque : à partir du moment où, historiquement, les ports et les routes étaient les portes d'entrée des villes monde, aujourd'hui ce sont les aéroports, il va de soi dans mon esprit que le métro automatique doit commencer par Roissy. Car, si vous ne commencez pas par interconnecter l'international à la ville monde, je ne vois pas tellement la logique d'interconnexion. Ma première remarque est donc que le phasage doit bien entendu, stratégiquement, commencer par la boucle démarrant de l'aéroport.

Deuxième remarque : puisqu'il s'agit d'une loi stratégique, la gare de Gonesse, dans un triangle stratégique, doit forcément être inscrite, non pas en optionnel, mais en stratégique, c'est-à-dire de première option manifestement, et il faut veiller à ce que son interconnexion soit bien phasée avec le barreau.

Troisième remarque : dans votre présentation, le barreau de Gonesse figure sur deux versions, la première version étant un débranchement de la ligne D pur et dur, la deuxième, dans le dernier document que vous nous avez présenté, un débranchement venant du nord. Puisque ce soir il y a également des gens qui ont participé activement au débat Picardie-Roissy et à son incidence qui était le barreau de Gonesse, je redis que, stratégiquement, il faut absolument que ce barreau soit débranché en venant du nord. Ce qui m'amène à ma troisième remarque, je fais tout à fait la même remarque que le Maire de Villepinte : très clairement, j'ai bien entendu les remarques et je connais le lobby de la Chambre de commerce de Paris, mais la gare de Villepinte doit être interconnectée intermodale multimodale sur la ligne B. J'entends bien qu'il y a des exposants qui viennent avec des valises à roulettes, mais il y a aussi des salariés qui font marcher le parc des expositions et ces salariés n'ont pas de valise à roulettes, ils n'ont que les semelles de leurs pieds. Si vous ne faites pas un réseau interconnecté, une gare multimodale, vous ne répondrez pas à la fonction sociale du réseau, qui est de permettre les liaisons domicile-emploi. Je milite donc activement pour que cette gare, dans le parc des expositions, soit bien sur la ligne B et la même gare que celle d'arrivée du barreau de Gonesse nord et sud.

Quatrième remarque, et je l'ai dit à l'Assemblée, car j'étais l'orateur du groupe sur ce texte de loi, il est bien beau de déplacer les passagers, mais où est le fret dans tout cela ? Aujourd'hui, on a un projet de transports en commun : je milite pour que ce soit un projet multimodal et que, en horaires décalés, la nuit, on puisse utiliser stratégiquement ce réseau automatique sur certaines gares ; on connecte par exemple les 3 aéroports (Roissy, Orly et Le Bourget) avec La Défense comme pôle économique et financier. Il me paraît d'évidence d'intégrer dans la conception du réseau des gares de fret qui permettent, non pas d'embarquer des tramways, mais qui puissent permettre la desserte fine, en milieu urbain, d'un certain nombre de colis qui arrivent.

Ce qui m'amène à ma cinquième remarque : le tracé doit absolument prévoir une gare optionnelle dans la zone fret de Roissy ; parce que, si vous intégrez le multimodal dans la desserte, il faut prévoir une gare fret dans la zone d'extension fret que vous avez présentée tout à l'heure, et non pas dans les lignes à haute tension de Tremblay-en-France Village. Je crois qu'il est quand même beaucoup plus important pour l'avenir de réserver un site, d'avoir cette volonté dans la Société du Grand Paris de pouvoir faire des gares de marchandises.

Deux dernières remarques plus générales. Franchement, c'est le deuxième débat que nous faisons et je répète ce que j'ai dit dans le premier. Roissy, pôle stratégique d'excellence, aurait mérité un débat public sur toutes les dessertes du pôle. On a fait la rondelle Picardie-Roissy, qui n'est pas terminée, on fait la rondelle Grand Paris, demain on aura le débat TGV normand, peut-être le TGV picard. Puisque l'on est dans un débat stratégique, ayons une vue d'ensemble parce que tout se tient. On voit bien que l'effet agenda est stratégique. Demain, si nous commençons par Roissy avec un point de départ ouvert en 2018, c'est à peu près l'atterrissage du barreau de Gonesse ; pour peu qu'il soit débranché du nord, les Picards peuvent accéder à tous les emplois du pôle de Roissy et de l'Ile-de-France, et cela a du sens. Alors que l'on sait très bien que le barreau picard, pour lequel je milite, ne verra au mieux émerger sa réalisation qu'en 2025 ou 2030, s'il est financé un jour. Ayons une vision d'ensemble, ayons une vision d'agenda et pensons aux habitants et aux marchandises. C'est vraiment le sens de mon intervention. Je vous remercie pour votre amicale attention.

Henri WATISSEE : Merci, Monsieur, de toutes ces observations. Le maître d'ouvrage va sans doute vouloir répondre. Sur la gare de Gonesse et son côté optionnel qui serait définitif, peut-être pouvons-nous éviter cette observation, mais j'ai noté, premièrement, que Monsieur voulait que le projet démarre par Roissy.

Didier BENSE : Effectivement, nous avons bien noté la convergence des propos, autant sur la pertinence de la gare de Gonesse que sur la position de la gare de Villepinte en connexion avec la ligne B et le futur barreau de Gonesse. Le fret n'est pas totalement absent de notre réflexion. Ceci dit, la Société du Grand Paris n'est pas strictement en charge d'organiser les schémas directeurs du fret, et notamment du fret ferroviaire. Nous abordons la réflexion sous deux angles : est-ce que cette infrastructure peut avoir une utilité en matière de transport de marchandises urbaines ou en ville, voire, puisque le réseau offre cette possibilité, d'une zone logistique à une autre puisque, effectivement, on a Roissy, on a Rungis au sud, et probablement d'autres zones. Aujourd'hui, on aborde cette question sous l'angle des prérequis techniques : que faut-il préserver au niveau de l'infrastructure pour offrir cette possibilité ?

Les choses sont quand même un peu compliquées, vous l'avez vous-même souligné : en service voyageurs, c'est totalement inenvisageable vu l'intensité du service qu'il y aura sur ces lignes du grand métro. La question de l'utilisation des infrastructures la nuit doit être articulée avec la question de la maintenance des infrastructures, ce qui ne rend pas les choses évidentes.

Deuxièmement, les gares de fret, les gares où on va charger les marchandises dans les véhicules, quels qu'ils soient, ne peuvent pas être les gares voyageurs, ce ne sont pas du tout les mêmes infrastructures. Il faut donc trouver, ouvrir la possibilité à des investisseurs qui seraient intéressés de venir s'embrancher et se débrancher ailleurs. Tout cela rend les choses un peu difficiles. On s'est intéressé aussi à des aspects de *benchmark* sur ces sujets. Très honnêtement, il y a eu pas mal d'expérimentations de fret dans le métro et on n'en a pas trouvé une qui ait démontré que cela marchait ; elles se sont donc toutes arrêtées pour un certain nombre de raisons : le coût, l'absence de compétitivité, et le fait qu'il s'agit d'une infrastructure complètement rigide et, si les zones de chalandise se déplacent, on n'est pas du tout adaptable. Il y a des expériences beaucoup plus prometteuses, et là je sors de mes compétences, avec le tramway, notamment en Allemagne, et je crois savoir qu'il y a des réflexions au niveau de l'organisme compétent là-dessus.

Par contre, un sujet nous semble beaucoup plus porteur, qui est à la marge de la compétence de la Société du Grand Paris, c'est celui de la logistique urbaine. La logistique urbaine est quelque chose qui doit se penser et je pense que la réflexion qu'il y a sur les contrats de développement territorial où l'on va imaginer des bouts de ville ou de reconstruire la ville sur la ville doit être l'occasion d'avoir en tête les problématiques de la logistique. On parle toujours des voyageurs, mais le problème de la logistique c'est 1 million de colis livrés par jour. Ce sont des transporteurs, des camionnettes et des tas de flux qui sont indispensables à la vie quotidienne des usagers et des entreprises. Il y a donc là matière à réflexion quand on va imaginer des quartiers de gare. Peut-être que l'exemple de Gonesse, qui est un peu la feuille blanche quelque part, pourrait devenir quelque chose, il y a des gens qui ont fait ça, cela s'est fait au Japon, il y a de très beaux exemples au Japon. Il est vrai que, dans nos villes déjà constituées, il est assez difficile de reticoter les circuits logistiques.

Dernier point, on a parlé de la gare comme lieu d'échanges et de services. Évidemment, la gare pourrait être un endroit assez magnifique, vu les flux qui y passent, pour proposer à la clientèle des retraits de colis. On a vu aujourd'hui que l'on achète sur internet, c'est un service, on n'a pas besoin de se déplacer deux fois – je sais que je ne suis jamais chez moi quand le livreur passe, c'est une vraie difficulté – il y a là un vrai service qui est en train de monter en puissance et auquel on doit s'intéresser.

Henri WATISSEE : Puisque vous parlez de gare, il me semble que Monsieur a fait une observation sur la partie interconnexion de la gare de Villepinte et vous n'avez peut-être pas...

Didier DENSE : Si, j'ai bien noté qu'effectivement il avait des propos qui ressemblaient fortement à ceux de Madame le Maire de Villepinte et de l'intervenant de Viparis consistant à penser que, contrairement à ce que j'ai dit, ce n'est pas une option paresseuse, mais une option déterminante de positionnement de la gare.

Henri WATISSEE : D'accord. Vous avez donc un bout de réponse, Monsieur.

Bernard RIGAULT, Président du Syndicat intercommunal d'études et de programmation pour la région de Dammartin-en-Goële dans la Seine-et-Marne : Il est un peu difficile pour un Seine-et-marnais de parler dans ce site du 95 où on a entendu toutes les doléances justifiées des représentants du public du 95, mais on peut les reprendre au compte de la Seine-et-Marne en les accentuant encore plus fort. Pourquoi ? Quand on a bien écouté la présentation, on entend que le métro automatique lèche la Seine-et-Marne et irrigue toute la partie ouest de l'Île-de-France. Je crois que c'est cela qui pose quand même problème parce que, ne pas desservir de façon plus importante des secteurs qui sont appelés à un développement, posera un problème d'aménagement. Bien évidemment, c'est une réflexion que nous avons faite, puisque je suis au bureau de l'Association des maires de France, à Christian BLANC quand il nous avait reçus. On comprend bien que le double huit ou le grand huit ne peut pas s'étendre indéfiniment et doit s'arrêter à un moment ou à un autre. Par contre, il était bien entendu qu'il faudrait correctement traiter les interconnexions et les barreaux de rabattement sur ce circuit automatique.

Or, pour notre secteur, le fait qu'on s'arrête dans Roissy veut dire qu'on ne règle pas le problème d'un secteur qui sera appelé à un développement important. Nous sommes actuellement 55 000 habitants et, à l'horizon de la mise en service du métro automatique, nous serons autour de 70 000 ; vous avez cité aussi les chiffres de 60 000 à 70 000 logements à faire par an. Il faudra bien que l'on fasse ces logements à des endroits où il y a encore du foncier disponible. Or, si on ne prévoit pas un barreau qui se raccorde au métro automatique, qui ne s'arrête pas à Roissy et dépasse Roissy pour venir jusqu'au Mesnil pour faire un terminal, voire cette gare de maintenance dont on a parlé tout à l'heure, nous serons encore passés à côté d'un aménagement du territoire à moyen et à long terme et on continuera d'être dans un secteur où seulement 15 % des salariés actifs travaillent sur l'aéroport souvent à cause des problèmes de déplacement.

Nous allons déposer un cahier d'acteur et je vais m'arrêter là, Monsieur le Président, en vous remerciant de m'avoir donné la parole. Nous allons déposer un cahier d'acteur et ensuite un contrat territorial pour dire qu'il faut absolument prévoir une liaison qui desserve le nord de la Seine-et-Marne, comme à Roissy, de façon à ce qu'on ne soit pas, comme actuellement, bloqués et obligés de rentrer dans l'aéroport déjà saturé alors qu'on prévoit des aménagements pour 2025-2030.

Henri WATISSEE : Je ne sais pas si la Société du Grand Paris est capable de répondre. Peut-être y a-t-il un représentant de Réseau Ferré de France dans la salle ?

Didier BENSE : Je vais déjà donner un premier élément de réponse. Je ne sais pas si Réseau Ferré de France va pouvoir compléter. On a dit dans la présentation qu'il nous semblait que le positionnement de la gare de Roissy s'imposait. Roissy, c'est quelque chose comme 100 000 emplois et il me semble que pratiquement 30 % de ces emplois sont localisés dans les aéroports. Deuxièmement, c'est aussi 60 millions de voyageurs aériens, ce qui fait 150 000 à 200 000 par jour probablement : c'est donc tout de même là que cela se passe, et il y a l'intermodalité avec le sujet des TGV. On a ensuite évoqué, dans notre dossier,

l'hypothèse d'une seconde gare qui serait au service du développement : on l'a plutôt pensée comme étant au service du développement de la plateforme avec les projets qui pourraient se situer à un horizon – qui n'est pas programmé à ma connaissance, sauf si ADP veut me démentir – qui est l'émergence d'un nouveau terminal, mais dans une approche multifonctionnelle avec de l'hôtellerie, du service et du commerce. C'est aujourd'hui le niveau de notre réflexion.

On sait par ailleurs qu'il y a effectivement une réflexion du côté de la Seine-et-Marne – c'est la vertu du débat public – consistant à dire qu'on pourrait tirer un peu plus vers l'est. Il y a du foncier disponible, donc il est facile de créer un dépôt atelier. Et, effectivement, cela aurait une vertu consistant à ne pas obliger les Seine-et-marnais, si j'ai bien compris, à faire le tour par des voiries très encombrées, à la condition bien sûr probablement qu'on ait des silos à voitures. Voilà ce que j'ai compris de la réflexion, mais vous avez dit que cela figurerait à peu près tel quel dans le cahier d'acteur.

Henri WATISSEE : Réseau Ferré de France veut compléter.

Yves JOUANNIC, Réseau Ferré de France (RFF) : J'ai entendu la demande qui est exprimée. Je peux dire que, actuellement, il n'y a pas de projet ferroviaire en ce sens. Puisque j'ai le micro, je peux dire quelques mots sur les projets ferroviaires qui, eux, sont à l'étude ou en travaux. Le programme RER B Nord+ est en travaux. Il sera achevé à la fin 2012 et il offrira une fréquence de 1 train toutes les 3 minutes jusqu'à Aulnay et 1 train toutes les 6 minutes sur la branche Roissy ou sur la branche Mitry. C'est un investissement de 250 millions d'euros qui sera mis en service fin 2012. Fin 2013, verra le premier horizon de l'amélioration du RER D, qui est perfectible bien entendu à un titre encore peut-être plus élevé que les autres. Il y a donc un premier horizon d'investissements pour revenir aux fréquences qui étaient celles du RER D il y a quelque temps, dans les meilleures conditions de régularité. Fin 2014, la première étape de la tangentielle nord, Épinay-Le Bourget, représente un investissement de près de 450 millions d'euros. Il y a donc au total 900 millions d'euros d'investissements ferroviaires, réalisés, bien évidemment, avec le concours de l'État et du Conseil régional sur cette partie nord de l'Île-de-France.

Henri WATISSEE : Merci beaucoup, Monsieur. Par rapport à la question de Monsieur, je pense que la Société du Grand Paris a apporté un bout de solution avec l'option au-dessus. Par contre, du côté RFF, pour le moment.

Daniel CARIANI, citoyen, militant des Verts Europe Écologie : Je ne suis pas un bon orateur, j'ai donc préparé un texte. Les écologistes du Val-d'Oise se posent des questions, comme beaucoup, sur le projet du Grand Paris qui nous paraît en fait inadapté et dépassé.

Inadapté car, en présentant deux débats publics métro Grand Paris et Arc-Express en même temps et en concurrence sur un même territoire, l'État fausse les possibilités par le choix presque obligatoire de l'un ou l'autre des projets. Pour nous, l'objet du débat public n'est pas le bon, les véritables questions devraient être : Comment améliorer les transports existants ? Quelles sont les urgences en matière de transport ? Quels sont les véritables

enjeux écologiques de notre époque ? Quels sont les moyens de transport préférés des Franciliens ? À quel projet de société aspirent les habitants d'Ile-de-France ? C'est inadapté car avoir créé la nouvelle institution Société du Grand Paris était inutile, court-circuitant toutes les institutions existantes et en opposition avec les projets de la région Ile-de-France, du SDRIF, du STIF, qui sont des acteurs tout à fait capables et crédibles pour projeter les besoins en transports.

C'est dépassé car, dans cette intrigue, Paris n'est pas la France et les dépenses publiques considérables du Grand Paris se feront inévitablement au détriment des autres régions et des autres besoins du pays. C'est dépassé car nos non-pragmatiques, dans un pays où la dette atteint 1 500 milliards d'euros, où chaque petit Français qui vient au monde a déjà 20 000 euros de dettes, à l'heure de l'engourdissement économique, le financement pour la réalisation et le coût d'exploitation du métro Grand Paris était tellement incertain et irréaliste. Il faut se poser les questions sur les véritables priorités en Ile-de-France. Nous trouvons irrationnel que, pour l'État, le Grand Paris soit le moyen principal de développement économique pour la région. Tout aussi irréalistes sont les prévisions de croissance démographique imaginaire, qu'il estime à 1,8 million d'habitants supplémentaires pour les prochaines décennies. En réalité, le solde migratoire en Ile-de-France est actuellement négatif, vous l'avez dit, et l'INSEE fait des prévisions d'accroissement de seulement 670 000 habitants supplémentaires pour la même période. Pire encore, lorsqu'on les interroge, un Francilien sur deux souhaite, pour ne pas dire rêve, de quitter la région pour s'installer en province à cause du coût élevé des loyers, des temps de déplacement importants et d'un cadre de vie trop urbain.

Il y a une vie après la Francilienne. L'Ile-de-France doit cesser d'être le centre de la France car cela a des conséquences néfastes au détriment du reste du pays. À quoi cela sert-il de concentrer un quart de la population française en Ile-de-France ? Pour nous la réponse est effrayante : précarité massive, chômage, inégalités, exploitation sur les salaires proposés, consommation d'espaces agricoles accrue dans une région incapable de survenir à ses propres besoins, étalement urbain, pollution aggravée des sols, de l'air, de l'eau, et accroissement des besoins énergétiques, sentiment de mal-être. Il faut cesser d'avoir la folie des grandeurs et clarifier les priorités. Nous partageons l'avis de la majorité des Franciliens qui souhaitent avant tout l'amélioration des transports, la création de logements neufs, la rénovation de l'habitat existant, la lutte contre le chômage, la lutte contre le réchauffement climatique, l'amélioration de notre système éducatif, la préservation des avantages acquis, particulièrement l'âge de départ à la retraite, une diminution du coût des loyers...

Henri WATISSEE : Je souhaiterais que vous concluez, car vous êtes à plus de 4 minutes. Vous avez le droit d'exprimer vos opinions, mais, s'il vous plaît dans le temps imparti. Pouvez-vous conclure s'il vous plaît ?

Daniel CARIANI : Je conclus. Avec un budget pharaonique de 24 milliards d'euros qui pourra osciller à près de 30 en 2025, le Grand Paris hypothèque grandement et irrémédiablement tous les investissements nécessaires à l'amélioration des transports existants. Nous sommes

pour une logique économique et sociale fondée sur la décroissance de l'empreinte écologique, le partage des ressources, le respect des équilibres naturels.

Henri WATISSEE : Très bien, Monsieur, la Commission a pris note de vos déclarations. Vous n'avez pas de question ?

Daniel CARIANI : Pourquoi ne pas faire des économies qui favorisent les autres secteurs en crise, le logement et l'environnement, à la place du Grand Paris ? Pourquoi...

Henri WATISSEE : Monsieur, vous avez le droit d'exprimer votre opinion mais le débat porte sur le réseau de transport.

Daniel CARIANI : Eh bien justement, pourquoi ne pas envisager la création de lignes de bus en site propre, qui sont largement moins coûteux ? Pourquoi ne pas accélérer la ligne SNCF tangentielle nord ? Pourquoi ne pas faire le barreau de Gonesse plus rapidement ? Pourquoi ne pas faire de ferroutage ? Et pourquoi ne pas créer massivement des pistes cyclables ?

Henri WATISSEE : Merci de cette déclaration, qui sera consignée.

Brigitte GRÉGOIRE : Je souhaite répondre sur quelques points. J'avais bien précisé, effectivement, que la région avait un solde migratoire déficitaire. Je voudrais simplement rappeler aussi que la région Ile-de-France est une région à la démographie très dynamique, dont la population s'accroît par accroissement naturel. C'est aussi une région qui a une sociologie particulière avec une population jeune et dynamique, la population la plus jeune de France. Et je voudrais aussi rappeler que cette jeunesse est l'avenir et la richesse de la France et de la région.

Je voudrais aussi revenir sur d'autres points que vous avez soulevés. Vous avez parlé effectivement du problème du logement. Il est vrai que la région Ile-de-France a un retard considérable en matière de construction de logements : les prévisions du SDRIF n'ont jamais été atteintes puisque l'on construit actuellement 45 000 logements ; on devait en construire 45 000 alors que nous en prévoyons 70 000, c'est-à-dire 10 000 de plus que ce qui est prévu dans le SDRIF.

Je voudrais aussi signaler que, par le biais des contrats de développement territorial, ces logements seront en fait construits en collaboration avec les collectivités territoriales et que l'objectif est justement de lutter contre l'étalement urbain par une densification autour des gares. Nous avons proposé 40 gares et nous proposons, autour de ces gares, de conclure des contrats entre l'État et les collectivités territoriales, de façon à densifier autour de ces gares.

Je voudrais revenir aussi sur les problèmes que vous avez soulevés en ce qui concerne le réseau de transport. Il y a d'une part le plan de mobilisation, et l'État s'est engagé à respecter ses engagements sur ce plan. Nous proposons aussi un métro de rocade avec, pour solution, de désengorger les autres lignes de transport. Je crois qu'on peut effectivement ajouter des trains sur la ligne D du RER. Simplement, cette ligne est extrêmement longue, extrêmement compliquée à exploiter et la solution que nous

proposons est justement d'établir des connexions avec les lignes qui vont vers le centre de Paris, de façon à ce que les populations qui ont des déplacements de banlieue à banlieue puissent le faire sans engorger Paris. Je rappelle que Paris, c'est 100 km² – c'est tout petit – une forte concentration de lignes de transport et, plus vous allez avoir de mobilité – et cette mobilité va s'accroître avec le développement démographique et économique – plus vous allez accroître la thrombose du réseau. La solution que nous proposons est justement d'organiser des connexions en banlieue et parfois même assez loin en banlieue, puisque nous proposons des lignes de rocade assez loin dans l'est et dans l'ouest de Paris.

Didier BENSE : Je voudrais préciser les coûts. Aujourd'hui, on est sur un plan de financement de 22,7 milliards en entrée du débat et, s'il faut prendre en compte toutes les demandes, ce sera substantiellement plus et il y aura des choix à opérer. On a parlé du plan de mobilisation, mais ce plan est voté et tout ce que vous dites est dans le plan. Il n'y a donc pas besoin d'une Société du Grand Paris pour laisser le STIF faire son travail. Mais ce plan, contrairement à ce qui a pu être dit, n'est financé qu'en partie. Monsieur HUCHON dit bien lui-même que, sur les 19 milliards, il n'en a que 12. Sur les 7 qui manquent, d'après le dossier, il y a en 6 pour Arc-Express. Il y a donc une question : Faut-il faire Arc-Express ? Faut-il faire le Grand Paris ? Faut-il faire une synthèse des deux ? Faut-il faire les deux ?

Très clairement, nous sommes entrés dans ce débat en proposant que ce débat public éclaire les choix en matière de synthèse, d'autres parlent de complémentarités, de convergences, ce sont un peu les mêmes mots. On n'aura probablement pas les moyens de faire les deux projets et cela n'aurait pas beaucoup de sens de faire deux lignes de métro qui passent en réalité au même endroit. En dehors d'une présentation des deux projets en termes d'objectifs qui seraient fondamentalement différents, si on y regarde très précisément, les gares et les tracés, par exemple dans le Val-de-Marne et dans les Hauts-de-Seine sud sont rigoureusement les mêmes à quelques exceptions près.

Henri WATISSEE : Merci de ces précisions. Il est vrai qu'au niveau des deux projets, je voudrais vous dire que, dans les dernières réunions générales, nous avons pu constater, et la Commission l'a noté, que les deux maîtres d'ouvrage, quand il y a des réunions communes, parlent de « complémentarité », de « convergence ». L'avenir le dira mais, en tout cas, ils en parlent.

André TOULOUSE : Merci, Monsieur le Président. Vous vouliez que l'on parle de Roissy, le Maire de Roissy-en-France va donc revenir au vif du sujet. Autant nous avons apprécié la sagesse de Monsieur DELOUVRIER, en 1964, de ne pas avoir un aéroport au nord-est de la capitale mais en plus de miser sur l'avenir en travaillant même 5 pistes à l'origine, le tout assis sur 3 200 hectares à 20 km de Paris, autant nous avons très vite déploré le manque de structures d'accès routiers au ferré. Le TGV est venu renforcer l'attrait de l'aéroport, entreprises et hôtels ont très vite compris l'intérêt de s'installer soit à l'intérieur du périmètre, soit le plus possible en lisière des limites. Aujourd'hui, 60 millions de passagers sont comptabilisés pour 90 000 emplois sur place et sur les zones d'activité telles que Paris Nord 2 et bien d'autres. Nous vivons depuis plusieurs années des matinées et des fins

d'après-midi où la circulation est très préoccupante, pour ne pas dire insupportable. L'A1 est régulièrement saturée dans les deux sens.

Lorsque nous savons qu'ADP peut traiter 100 millions, voire 120 millions, de passagers, ce qui entraînera 150 000 emplois sur place, sans compter toutes les entreprises et grands projets qui ne cessent – et qui s'en plaindraient ! – de s'installer et d'amener de nombreux emplois, nous ne faisons pas de catastrophisme en annonçant une paralysie au sol qui sera néfaste pour tous, employés, compagnies aériennes, passagers, entreprises et, bien sûr, ADP.

Ma commune est au centre, au cœur du problème majeur pour l'avenir. Votre mission – et je m'adresse à la Commission – est de déterminer l'emplacement des gares. Sachez que nous travaillons tous ensemble, avec la communauté de communes et tous les partenaires déjà en place (Air France, FedEx, Paris Nord 2 et bien d'autres) et les porteurs de projets tels que WTC et les nombreux hôteliers du secteur. Nous travaillons sur la base de mutualiser les moyens pour relier tous les pôles de transport par navette afin d'éliminer le maximum de voitures. ADP planche avec nous sur un site propre pour nous permettre d'acheminer et de fluidifier tout ce trafic. Pour nous, la gare dans le triangle de Gonesse, en plus de la gare à positionner sur Villepinte, au plus près de la plateforme, devient indispensable, bien sûr pour aménager ce vaste espace, mais aussi pour être reliée par le transport en commun routier. Votre souci de bien positionner les gares du métro pour amener et développer de l'économie est fort louable, mais, en ce qui nous concerne, le métro que vous nous amèneriez ne ferait que résorber un trop-plein qui nous inquiète déjà vivement.

Pour conclure, le métro à Roissy-Charles-de-Gaulle est attendu avec impatience parce que les clients sont déjà là. Sur le plan de la rentabilité, aucun souci pour les gestionnaires. Ma commune a financé une étude de trafic au sol pour 2015, 2020 et 2025. Sans le métro, rien ne fonctionnerait et devrait même décourager des investisseurs. N'oublions pas ces chiffres avec les 100 ou 120 millions de passagers, ce sont 150 000 emplois qui seront sur place tous les jours plus 50 000 emplois au moins autour dans les zones que les communes alentour vont amener. Sans parler des voyageurs, qui vont entrer et sortir. Ce n'est donc pas un métro, mais un super-métro qui est indispensable avec deux nouvelles gares, sans compter celle de Roissy-Charles-de-Gaulle bien sûr. J'insiste bien sur la gare de Gonesse qui est absolument indispensable avec le barreau. Si je vais au bout du raisonnement et si nous ne voulons pas paralyser l'aéroport, c'est de Roissy – je l'ai écrit avant que notre député le dise – que devraient démarrer les travaux du grand huit. Je vous remercie.

Didier BENSE : Les sujets évoqués par Monsieur le Maire ont déjà été évoqués durant la soirée et confortent effectivement le diagnostic qui a été fait et que tout le monde connaît, du dynamisme de cette zone en matière de création d'emplois – un tiers des emplois de la région se créent là – et on note la demande forte pour consolider la gare optionnelle de Gonesse.

Didier VAILLANT, Président de la communauté d'agglomérations Val-de-France, qui regroupe les communes d'Arnouville, Garges, Sarcelles et Villiers-le-Bel. Pourquoi insistons-nous sur la gare de Gonesse ? Parce que l'aménagement de notre territoire ne peut pas se concevoir sans ce qui se passe autour de Roissy. Ma question portera sur Grand Paris et l'aménagement du territoire.

Dans l'exposé liminaire, Madame, vous avez dit que, dans les années 1960-1980, c'était l'ère des villes nouvelles et du RER. Aujourd'hui, qu'avons-nous connu entre 1960 et 1980 ? Autant de constructions que dans une ville nouvelle entre les communes de Garges, Sarcelles, Villiers-le-Bel, Gonesse, Goussainville, sans que pour autant nous ayons les infrastructures liées à une ville nouvelle. En même temps, s'est réalisé à côté ce que vous avez appelé le deuxième pôle d'emplois de la région Ile-de-France, l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle, avec Le Bourget et le parc des expositions.

Cet aménagement du territoire, qu'a-t-il donné aujourd'hui ? Un bassin de 200 000 habitants d'un côté, un bassin de 100 000 emplois de l'autre et la nécessité, pour passer de l'un à l'autre, distants de 8 km, de redescendre à Paris. D'un côté un bassin d'emplois où les créations ont été les plus importantes en France au cours de ces dix dernières années, de l'autre un bassin d'habitats où le taux de chômage est l'un des plus élevés en France, 19 % et plus de 30 % s'agissant des populations des 16-25 ans sortis du système scolaire. Si aujourd'hui nous insistons et si nous sommes présents ici, c'est parce que, pendant toutes ces années, notre développement n'a pas été lié à ce qui se passait au bassin d'emplois qui était à côté. À un moment où l'État et les collectivités locales investissent 1 milliard d'euros dans les opérations de rénovation urbaine, il est essentiel, si on ne veut pas se retrouver dans 20 ans dans la situation que l'on connaît aujourd'hui, de faire en sorte de relier le bassin d'habitats et le bassin d'emplois.

Les deux projets qui sont actuellement en cours, le barreau de Gonesse et le métro automatique, sont une chance historique pour corriger ou pour compléter l'aménagement de ce territoire. Le projet du Grand Paris a-t-il pour ambition de corriger ce qui ne s'est pas fait dans les années 1960-1980 ?

Henri WATISSEE : Merci, Monsieur. La question est claire.

Didier BENSE : La question est terrifiante, car il faudrait inventer un projet qui corrige tout ce qui a pu mal se passer depuis ces années. Mais on sait très bien que votre réflexion est ciblée sur votre territoire. Encore une fois, si cette proposition est faite d'une gare à Gonesse, c'est effectivement que ce discours et le discours des développeurs ont été clairement entendus. J'irai plus loin : il est vrai que l'on a mis dans notre dossier l'hypothèse du barreau de Gonesse à une époque où tout n'était pas totalement consolidé et les débats encore en cours. Je crois que Roissy-Picardie s'est fini avant l'été et que la pensée concernant ce barreau de Gonesse a pu évoluer, en particulier au cours de ces débats. Cela nous paraît effectivement quelque chose à inscrire en vision stratégique en termes d'infrastructures structurantes, même si j'ai compris que les annonces qui avaient pu être

faites seraient de commencer par une préfiguration en BHSN, ce qui effectivement permet d'aller vite. La réponse est donc là. Il y a cette opportunité, on entend votre discours et je crois qu'on le réentendra à Gonesse et à Villiers de la même façon ; nous en reparlerons tout au long du débat.

Henri WATISSEE : Je peux vous garantir que le message est passé auprès de la Commission et je pense que vous pourrez insister encore, le maître d'ouvrage aura largement le temps de réfléchir à satisfaire cette ambition légitime que vous paraissez définir et que vous définissez. En tant que membre de la Commission, je crois que j'ai bien compris que le mot « optionnel » n'avait pas une bonne connotation pour vous et je pense que le maître d'ouvrage a dû le comprendre aussi.

Didier BENSE : Il y a des mots qui ont des connotations, il y a le « métro des champs », les « stations dans les champs » ; nous avons entendu aussi tout ça, y compris par les gens qui ne sont pas forcément des supporters du projet du Grand Paris. En matière de correction des inégalités, puisqu'il s'agit de cela, il y a effectivement le cas de Gonesse et beaucoup de cas le long de ce trajet. On a cité à plusieurs reprises la Seine-Saint-Denis, bien entendu, mais si on comptait l'ensemble des territoires en rénovation urbaine, puisqu'il y a des investissements assez massifs sur ces préoccupations, notre conviction est que ce type d'infrastructure va aider et va apporter un écho très fort à tout cet argent, qui est nécessaire, en complétant l'aspect logement de l'aspect transport.

Henri WATISSEE : Je pense que nous avons largement évoqué le sujet de Gonesse. Je veux bien vous donner la parole, Monsieur, voulez-vous encore insister sur Gonesse ? Madame ?

Dominique CHRISTIAENS, habitante de Gonesse et ancienne habitante de Bonneuil-en-France : Merci de me laisser parler en tant que membre du public non élu parce qu'il y a très peu de public non élu qui peut s'exprimer actuellement. Je souhaitais avoir plus de renseignements sur une éventuelle gare de l'aéroport du Bourget, et également le tracé entre cette gare et le triangle de Gonesse. Est-ce que cela passerait sur la zone de l'aéroport ou en dehors de l'aéroport ?

Nicole POUILLY, Membre de la Société du Grand Paris : On peut dire que les deux lignes verte et bleue passent par l'aéroport du Bourget et aussi à proximité de l'aménagement de la gare du Bourget RER B. Entre le triangle de Gonesse et l'aéroport du Bourget, la ligne suit la nationale 17 et en dessous. À l'aéroport du Bourget, un pôle multimodal sera un pôle d'échange avec la ligne rouge du Grand Paris qui desservira l'est de la Seine-Saint-Denis.

Henri WATISSEE : Avez-vous eu votre réponse, Madame ?

Dominique CHRISTIAENS : Est-ce qu'elle sera en souterrain ou en aérien ?

Henri WATISSEE : En souterrain.

Dominique CHRISTIAENS : Elle reprendrait donc l'actuelle route qui est en cours de rénovation, le long de l'aéroport, alors que tout est en train d'être refait actuellement.

Didier BENSE : Aujourd'hui, on n'a pas totalement décidé des techniques de construction, mais on a beaucoup parlé de tunneliers dans le cadre du Grand Paris. Pour les tunneliers, il y a effectivement une emprise quelque part parce qu'il faut alimenter cette formidable machine en amenant des voussoirs en béton et en évacuant les gravats. Mais c'est pratiquement la seule emprise quand on est en tunnelier. Effectivement, si on faisait des choix différents de creuser l'infrastructure à partir de la route, il y aurait des dérangements et ce n'est pas forcément ce qui est prévu sur cette partie. D'autre part, le choix de l'aérien dans les zones aéroportuaires est quelque chose que l'on n'a pas envisagé évidemment.

Henri WATISSEE : Merci Monsieur. Vous avez eu votre réponse Madame. C'est en tunnel profond si j'ai bien compris.

Christian CHARLET, Directeur de cabinet du député Yves ALBARELLO, qui est le rapporteur de la loi sur le Grand Paris, qui s'exprimerait d'ailleurs ce soir s'il n'était pas en voyage à l'étranger. Très brièvement, deux ou trois remarques, d'abord pour dire qu'il serait tout à fait d'accord avec la remarquable intervention de son collègue, le député de la circonscription Yanick PATERNOTTE, qui a bien posé les problèmes, et qu'il partagerait également nombre de remarques de son autre collègue François PUPPONI, Député-Maire de Sarcelles, ainsi que des deux élus seine-et-marnais qui se sont exprimés, Bernard CORNEILLE et Bernard RIGAULT.

Ma question s'adressera à la Société du Grand Paris et à Didier BENSE. Il y a actuellement une unanimité, on peut dire, des élus et des populations du nord de la Seine-et-Marne, toutes tendances politiques confondues, pour sortir véritablement ce territoire de l'abandon dans lequel il avait été laissé depuis des années comme le Val-d'Oise. À cet égard, le rapporteur avait publiquement regretté que le projet initial du secrétaire d'État soit extrêmement réducteur en ce qui concerne l'exploitation des potentialités de la plateforme aéroportuaire. Dans cette perspective, il y a en ce moment tout un travail qui est lancé avec le concours du préfet de région et, dans ce cadre, il apparaît que le prolongement de la ligne de métro automatique du Grand Paris au-delà de l'enceinte même de l'aéroport jusqu'au Mesnil-Amelot constitue un élément déterminant du développement de l'ensemble de cette zone. J'en termine par ma question : La Société du Grand Paris est-elle prête à mettre immédiatement à l'étude cette demande ou faudra-t-il, comme cela s'est passé lors du débat parlementaire, imposer ce qui s'est fait pour les interconnexions qui ne figuraient pas dans le projet initial : concevoir cette station supplémentaire qui s'impose dans l'esprit de dizaines de milliers d'habitants ? Merci.

Henri WATISSEE : Je constate que, dans le public, le mot « optionnel » a manifestement une connotation terrible, car il me semble me souvenir que la Société du Grand Paris a déjà évoqué la gare optionnelle du Mesnil-Amelot.

Didier BENSE : Non, je le reprenais en écho par rapport à une des interventions du début de la séance. Je crois que l'on en est à notre neuvième ou dixième, puisqu'il y a deux réunions publiques ce soir, et l'on serait, je crois, étonnés du nombre de gares supplémentaires que

les différents acteurs considèrent comme indispensables dans le schéma du Grand Paris. On attend d'avoir recueilli un certain nombre d'avis et de considérations de ce type. On a bien noté celle de la Seine-et-Marne, qui est intelligente, et là-dessus il n'y a pas de débat, avant d'entamer un certain nombre d'études complémentaires puisque, malgré tout, il faudra quelque part rester à la fois dans l'esprit du réseau qui consiste à faire une région à l'échelle régionale rapide, et on ne veut pas compromettre cette vision parce que, et beaucoup de gens commencent à le comprendre, c'est ce qui donne sa force au réseau à travers cette capacité d'aller vite d'un bout à l'autre de la région à travers les connexions qu'elle propose avec l'ensemble des lignes qui se déploient encore plus loin que la couronne que l'on propose. C'est ça qui permet d'améliorer considérablement la mobilité des Franciliens. On sera donc relativement précautionneux quand on va regarder les demandes, qui ne manqueront pas de se produire puisqu'il y a déjà une bonne douzaine de gares supplémentaires ici ou là.

On avait effectivement déjà connaissance de la gare du Mesnil-Amelot ; elle se couple, si j'ai bien compris, d'une proposition d'examiner la possibilité d'implantation d'un dépôt-atelier. Il est vrai que les dépôts-ateliers sont indispensables pour ouvrir et faire fonctionner une ligne et qu'ils se localisent préférentiellement sur les extrémités de ces lignes, car, quand le train a fini sa dernière mission commerciale, il rentre au garage. On cherche donc une localisation dans le périmètre de Roissy et de ce point de vue, il y a une proposition intéressante. L'inconvénient est que cela ajoute quelque chose comme 2 km de voies, ce n'est donc pas tout à fait anodin dans l'économie générale du projet. Il faudra donc effectivement faire des choix à l'issue de ce grand débat.

Henri WATISSEE : Merci Monsieur, je pense que vous avez eu réponse à votre question.

Bernard CATHELAIN, Directeur général adjoint d'Aéroport de Paris (ADP) : On a rappelé assez largement ce qu'était l'aéroport de Roissy avec son rang de sixième aéroport mondial, de deuxième aéroport d'Europe et le premier pour le fret. On a rappelé le nombre d'emplois : 90 000 emplois directs présents sur la plateforme. Je voudrais insister sur deux aspects qui me paraissent importants dans ce débat.

Le premier est que l'aéroport de Roissy, lorsqu'il a été créé, par rapport à ses grands concurrents européens et au-delà de ses concurrents européens et mondiaux, ne bénéficiait pas d'une desserte vraiment efficace avec la capitale. Contrairement à tous les autres aéroports que l'on peut imaginer dans les grandes capitales, on a une liaison avec Paris qui est aujourd'hui de mauvaise qualité ; même si elle s'est améliorée, le RER B ne sera jamais une jonction simple, facile et efficace pour les passagers qui empruntent cet aéroport et c'est une pénalisation forte dans un univers qui est extrêmement concurrent. Le fait que l'on puisse réaliser le métro du Grand Paris est le moyen – et c'est vrai aussi pour Orly – de corriger cet état de fait. À cet égard, je rejoins le souhait qui a été exprimé que, dans le phasage, la réalisation de ce tronçon vienne tout à fait en tête pour corriger cet aspect.

Le deuxième point sur lequel je voudrais insister – et là cela reprend aussi l'intervention d'un certain nombre de personnes, d'un certain nombre d'élus – c'est que nous ne pensons pas que le développement d'un aéroport comme Roissy puisse se faire indépendamment des populations et des territoires qui l'entourent. Pendant trop longtemps, l'aéroport de Roissy a existé – et c'est aussi un des freins à son développement – en ignorant quelque peu, parce que les infrastructures n'existaient pas, les territoires qu'il y a à proximité. À cet égard, là aussi le projet du Grand Paris vient corriger en partie cette situation à condition que sa réalisation s'accompagne d'un certain nombre de projets complémentaires que l'on a pu citer, comme le barreau de Gonesse, ou s'accompagne dans son tracé d'implantations qui desservent ces territoires, et je ne reviendrai pas sur la gare prévue, optionnelle pour l'instant, dans le triangle de Gonesse.

Tout ceci me paraît corriger le tir dans une logique globale et il est donc important de le réaliser. Au-delà, le métro du Grand Paris, avec la ligne qui arrivera à Roissy, sera emprunté par les passagers aériens. Il me paraît important et, ce sera ma question, que dans la conception du métro du Grand Roissy, de ces lignes-là, on puisse prévoir cette caractéristique, car on voit aujourd'hui que les passagers aériens qui empruntent le RER le font dans des conditions qui sont difficiles, que l'on puisse prévoir le transport des bagages, voire prévoir certains services, en tout cas en réserver la possibilité en termes d'infrastructures, pour permettre des enregistrements à distance et la connexion la plus simple possible avec l'aéroport. Il me paraît important de prévoir cette caractéristique dès l'amont, dès les premières études.

Henri WATISSEE : J'ai noté trois points : le phasage prioritaire...

Didier BENSE : On note... et surtout la partie « passagers avec bagages », avec l'éventualité, ou au moins la mise à l'étude ou la mise en réflexion de services additionnels qui s'appellent parfois *checking town* dans le langage international. Ce sont effectivement des services que l'on a vu se développer dans quelques aéroports de pointe : je pense à Hong Kong, cela doit exister à Madrid, j'en ai vu un à Vienne une fois, mais c'était un peu plus confidentiel. Cela pose un certain nombre de problèmes, qu'il faut examiner très sérieusement parce que, pour faire simple, cela conduit à des investissements extrêmement importants. Cela veut dire qu'il faut quelque part une sorte de deuxième gare où on a le temps de parquer les trains ou les voitures, ou quelque chose comme ça, où on a le temps de charger et décharger les bagages. Cela pose le problème de la sécurité de la circulation de ces bagages et de la mise en sécurité de ces bagages à l'enregistrement. Aujourd'hui, cela se fait à l'aéroport dans le front d'enregistrement ; si on imagine de déporter ça, cela nécessite quand même un certain nombre de dispositions, voire de dispositions de nature réglementaire et ce sont des discussions à avoir. Après, il faut faire des choix : où propose-t-on ce service ? Est-ce que c'est dans Paris, à La Défense, à plusieurs endroits ? Auquel cas on multiplie les coûts d'investissement et de fonctionnement. C'est un service qui doit trouver là aussi son équilibre économique, comme cela se fait ailleurs, à travers probablement une participation des compagnies, probablement une augmentation des taxes d'aéroport pour le financer. C'est un problème : 1) de sécurité et de technique ; 2) d'économie et d'équilibre.

Henri WATISSEE : Je comprends votre réponse, Monsieur, mais y a-t-il une étude complémentaire pour répondre à la question de ce monsieur ? L'avez-vous envisagé ?

Didier BENSE : Aujourd'hui on n'a pas d'étude au sens technique des choses en cours. Si ce besoin devait se confirmer, il faudrait qu'on en définisse les caractéristiques et nous ne sommes pas des spécialistes du transport aérien, nous ne savons pas dimensionner des guichets d'enregistrement. J'ai visité de très près ce qui se fait à Hong Kong, je ne vois pas mettre ça à La Défense. C'est une cathédrale, c'est très grand. Il faut donc que l'on ait un dialogue sur la définition de ce service et voir, effectivement, quels sont les points que l'on pourrait envisager ; c'est quelque chose que l'on est prêt à envisager évidemment.

Henri WATISSEE : Comptez-vous approfondir ce point ?

Didier BENSE : Je crois que je viens de le dire. On va discuter avec les spécialistes du domaine, probablement ADP.

Henri WATISSE : La Commission le notera.

Thomas LERMUSIAUX, Salarié de l'aéroport : Cela tombe bien, je passe après l'intervention du représentant d'ADP puisqu'on ne parle plus du CDG Express. Où en est ce projet qui allait coûter plusieurs milliards en partenariat public-privé et avec desserte uniquement pour passagers aériens et non pour les travailleurs de la plateforme ? J'aimerais qu'on ne me réponde pas que ce n'est pas le lieu du débat puisque les sillons empruntés par le CDG Express, en particulier par le percement des tunnels sous les pistes de Roissy, impactent forcément, si le CDG Express a lieu, le projet de phasage et de construction de la partie du métro. Pour reprendre aussi certaines interrogations sur la desserte de l'aéroport pour les salariés, puisque l'on parle beaucoup des passagers aériens, l'aéroport a 3 200 hectares, ce qui correspond à peu près à la Rive Gauche de Paris. Le projet du Grand Paris, si je reprends ce que disait le Maire de Roissy, permettra de désengorger le trop-plein, mais, tant que l'on n'envisage pas une gare de fret... Je suis attristé d'entendre que ce n'est pas dans le projet de Réseau Ferré de France, je suis attristé d'entendre que ce n'est pas non plus dans le projet ADP, je suis attristé d'entendre que ce n'est pas dans le projet du Grand Paris. Qui prendra en charge un jour les dessertes nécessaires pour les salariés, pour le fret, pour l'accès Carex et pour plein d'autres endroits ?

Henri WATISSEE : Donc, deux questions, quid de CDG Express et du fret ?

Didier BENSE : Pour le CDG Express, la Société du Grand Paris a des compétences assez limitées sur le sujet et je vais répéter ce qu'avait dit le directeur RUYSSCHAERT, Directeur régional de l'équipement et de l'aménagement, à l'une de nos réunions publiques où, à la même question, il a dit : « *c'est en discussion, on espère un aboutissement à la fin de l'année* ». Je vous répète donc ce qu'il a dit. C'est une discussion entre un groupement privé, une concession, et l'État.

Juste sur la complémentarité ou, au contraire, la compétition entre les deux services. Du point de vue du Grand Paris, il n'y a pas de compétition réelle. Nous avons effectivement un

transport qui s'adresse au plus grand nombre ; on veut pouvoir offrir aux travailleurs des aéroports, voire de la plateforme, la capacité de prendre ce moyen de transport tous les jours, alors que le CDG Express répond à un besoin assez classiquement rempli dans les grands aéroports mondiaux, qui est celui d'une liaison très qualitative, principalement destinée à la clientèle aérienne qui est prête à payer plus de 10 €, probablement autour de 20 €, pour se rendre directement et rapidement au centre de la capitale. Il n'y a donc pas de ce point de vue concurrence, en tout cas de CDG Express par rapport au Grand Paris. On ne s'adresse pas du tout aux mêmes publics en réalité.

Pour la seconde question, la desserte de la zone de fret, on a effectivement été amenés à faire des choix, je crois que j'ai déjà essayé de l'expliquer un peu plus tôt dans la matinée, on est sur une zone où il y a un peu moins de 30 % des emplois qui sont concentrés dans les aéroports et, si je crois me rappeler, aux alentours de 20 % des emplois qui sont répartis sur l'ensemble de la zone de fret ; je dis bien qui sont répartis parce que c'est une zone relativement étendue. Il est vrai que c'est un besoin, et je comprends tout à fait l'intervention, qui est assez difficile à couvrir, et je ne suis pas absolument convaincu que cela se traite massivement par la mise en place d'une gare, d'autant plus qu'on a quand même, il faudra à un moment les prendre en compte, des contraintes d'insertion technique sous la plateforme qui sont relativement sérieuses ; il faut pouvoir passer sous les pistes, s'insérer sous les fondations et les constructions profondes qui existent. Il y a quand même quelques petits problèmes de ce type-là. Il faut effectivement regarder ce sujet, mais là on n'est plus du tout dans la compétence et dans le périmètre du Grand Paris, ainsi que l'articulation, une fois qu'on arrive à la gare, au plus près du lieu de travail et de vie, la façon de diffuser les flux parce que le lieu de destination finale n'est jamais la gare, c'est le lieu de travail. Il faut donc trouver le dernier transport hectométrique qui permette de vous amener là où vous voulez : il y a la marche à pied, mais j'imagine que, vu les distances qu'il y a sur la plateforme, c'est loin de résoudre tous les problèmes, et j'en suis bien conscient.

Henri WATISSEE : Très bien, merci Monsieur. Madame ?

Vivianne GRIS, Vice-présidente du Conseil général du Val-d'Oise, chargée de l'action sociale : Une question un peu différente. Le territoire du Grand Roissy, en matière de création d'emplois, est, on l'a dit, un des plus dynamiques de l'Ile-de-France. Mais, parallèlement, dans nos villes, le taux de chômage demeure très élevé. Comptez-vous intégrer dès maintenant dans votre réflexion la question des clauses d'insertion dans la mise en œuvre des marchés ? Quelles modalités ? Quels volumes ? Quels partenariats avec les départements et les collectivités locales ? Comme cela a pu se faire lors de la construction du Stade de France.

Nicole POUILLY : Si vous voulez bien, je vais essayer de répondre. On peut dire d'abord que, quand on parle de l'emploi dans le cadre du Grand Paris, la construction d'un équipement de ce type génère 15 000 emplois pendant 15 ans. Ce n'est donc pas anodin comme apport économique pour le secteur pour lequel cet équipement se construit. D'autre part, pour ce qui est des clauses dans les marchés, vous faites référence au Stade de France, je peux faire

référence aussi aux autres équipements et transports qui se sont construits depuis. Je crois que les marchés qui ont été signés pour le prolongement de la ligne 13, le tramway T8 et TT5 avaient ces clauses, et je fais référence au tramway et aux constructions d'équipement de transport du secteur. Mais je pense que, dans les autres secteurs de l'Île-de-France et les autres constructions qui sont en cours, les marchés qui ont été passés pour les autres prolongements de métro ou constructions de tramway ont eu ces mêmes clauses dans leurs marchés. C'est donc une pratique qui se fait régulièrement maintenant et je pense qu'il n'y a aucune raison pour que cela ne se fasse pas lors des marchés qui seront passés pour la construction du métro automatique.

Vivianne GRIS : La question que je vous posais était aussi la question de l'intégrer dans l'articulation avec les collectivités, en particulier les différents départements.

Nicole POUILLY : J'ai bien compris que c'était ça, c'est pourquoi j'ai cité les constructions d'équipements de transports qui ont été faites dans le secteur. À ma connaissance, ces clauses ont toujours été discutées soit avec les collectivités territoriales, soit avec les instances d'emplois ou d'aide à l'emploi, ou les associations qui étaient sur le territoire. Bien sûr, ce sont des clauses qui existent dans tous les marchés aujourd'hui et qui sont mises en place avec les acteurs économiques et sociaux des secteurs dans lesquels sont construits ces équipements.

Henri WATISSEE : Merci Madame. Madame ?

Marina JESTIN, Directeur général adjoint de Viparis : Je voulais apporter quelques éléments complémentaires au sujet du parc des expositions. C'est un site qui accueille différentes typologies de personnes, des salariés, des exposants et des visiteurs, sur une activité qui est en concurrence avec d'autres villes dans d'autres pays. On a bon espoir que le Grand Paris résolve deux de nos problèmes en termes de transport en commun, le premier en termes de capacité, le deuxième – et je suis étonnée que personne n'en parle – en termes de continuité d'exploitation et de continuité du service. Vous me contredirez si je me trompe, mais le métro automatique, j'espère résoudra cela. Il faut savoir qu'on a un certain nombre de salons qui refusent aujourd'hui d'aller à Villepinte, éventuellement pour ces raisons-là. Comme vous le savez, un salon se tient sur quelques jours et, quand cela tombe au mauvais moment, cela peut être assasin pour lui et certains ne sont pas prêts à prendre le risque.

Le deuxième élément sur lequel je voulais insister était sur l'emplacement de la gare et sur le fait de l'interconnecter avec la gare actuelle n'est pas un signe de paresse, bien au contraire. Il faut savoir aussi que, dans le parc des expositions, que l'on l'imagine souvent en ouverture au public, il y a beaucoup de logistique et de montage/démontage derrière ces ouvertures au public : mettre la gare dans une des deux options, c'est-à-dire plus au nord et non au même endroit que la gare actuelle, consisterait à faire sortir les gens dans les aires de livraison et de logistique, pour vous donner une image assez frappante, j'espère.

Didier DENSE : On note à nouveau la convergence de propos sur l'emplacement précis de la gare de Villepinte. Sur la question de la capacité, on a effectivement une ligne B qui sera

dimensionnée pour 10 trains par heure à l'heure de pointe, ce qui doit faire aux alentours de 20 000 passagers par heure à la charge maximale. Le Grand Paris va apporter une capacité supplémentaire de 40 000. C'est effectivement un triplement de cette capacité.

En matière de continuité du service, je vois là deux sujets, un sujet technique et un sujet de fiabilité. Il est vrai que la ligne automatique a bien meilleure réputation que les lignes ferroviaires classiques en matière de technique et de fiabilité. Quant à l'autre sujet, qui est plus un sujet social, ce n'est évidemment pas le sujet de la Société du Grand Paris. C'est un sujet de dialogue social dans les entreprises de transport. Le fait d'être un métro automatique ne résout pas en soi le sujet. Il y a des grèves dans les villes qui disposent d'un métro automatique et il y a aussi des problèmes de continuité de services, cela renvoie donc profondément au dialogue social dans ces entreprises.

Marina JESTIN : Excusez-moi, je voulais juste préciser que, en termes de capacité, on a évidemment des pics de fréquentation qui sont énormes sur les salons, tout le monde arrive et repart en même temps. Aujourd'hui, on a clairement des discussions avec des salons qui peuvent accueillir 100 000 personnes par jour et il est évident que le RER B, même renforcé, ne répondra pas à ça.

Didier BENSE : Tout à fait. C'est une des capacités des lignes automatiques qui, pour le coup, sont beaucoup plus flexibles que les lignes avec des conducteurs pour des raisons de grille de travail qu'on imagine bien ; elles peuvent s'adapter, non pas de façon instantanée parce que la ligne est longue et qu'il faut que cela parte de l'autre bout, du dépôt, mais s'adapter à une demande de transport supplémentaire prévisible, ce qui est votre cas, puisque vous connaissez à l'avance la fréquentation de vos salons. C'est effectivement quelque chose d'extrêmement intéressant, cette capacité de s'adapter à tout ce qui se passe sur le territoire en matière d'activité.

Henri WATISSEE : Excusez-moi, je vais redonner la parole, bien sûr, mais je regarde l'heure. Nous approchons 11 heures, mais nous avons démarré avec un peu de retard, on peut se laisser un peu de mou, si vous en êtes d'accord. Pour autant, il est possible que nous n'arrivions pas ce soir à satisfaire toutes les questions. Comme en préambule, tout à l'heure, on m'a fait remarquer que tout était inter-relié, je me permettrais de rappeler tout à l'heure la diapositive avec les réunions publiques qu'il y aura autour du pôle de Roissy au sens large du terme et qui permettrait à ceux qui, par hasard, n'avaient pas pu poser leur question, de la poser à ce moment-là. Qui plus est, il y a possibilité aussi de poser des questions par internet et par écrit, il faut rappeler aussi ce point. Donc, si vous le voulez bien, on va essayer de prendre une dernière question. Et ensuite, comme on a eu un débat quand même un petit peu ouvert sur pas mal de questions, j'ai envie de demander à la Société du Grand Paris quels enseignements elle tire de ce débat, qui a quand même duré 3 heures, et ensuite, si vous le voulez bien, on conclura la séance. La dernière question ? Monsieur, vous avez de la chance, vous êtes le dernier.

Lahcen ESSAID, habitant d'un secteur pavillonnaire mal desservi, le secteur Marie Laurencin de Villepinte : un secteur nouveau qui date d'il y a une quinzaine d'années. Je voudrais revenir sur la question de la desserte de ces nouvelles gares que vous voulez construire à partir de nos quartiers d'habitation. Nous le savons bien, nos territoires sont véritables fracturés par des infrastructures ferrées, routières ou autoroutières lourdes et difficilement franchissables. De plus, la desserte de nos villes par des réseaux de bus fréquents et rapides est bien souvent, chose rare, longue : il est compliqué d'aller d'un lieu à un autre, de son logement à la gare, parfois même à la bibliothèque, aux commerces, etc. Dans le passé et aujourd'hui encore, la voiture individuelle est la solution : le taux de motorisation dans nos quartiers pavillonnaires en est la preuve. Vous l'avez dit, 90 % des salariés utilisent leur voiture personnelle. Nous savons bien que, demain, le recours à ces solutions individuelles ne sera plus possible, la réduction massive des gaz à effet de serre exige la fin de ces pratiques. J'arrive maintenant à ma question : Quelles mesures financières compte prendre la Société du Grand Paris pour accompagner les collectivités dans ces actions indispensables ? Je parle aussi de la construction des parkings et autres, justement pour que les habitants puissent aussi utiliser ces transports en commun sans utiliser leur voiture personnelle.

Henri WATISSEE : Très bien, merci Monsieur de cette question. Je passe la parole à la Société du Grand Paris.

Didier BENSE : La compétence de la Société du Grand Paris a quelques limites. Elle a d'abord été créée pour concevoir et construire l'infrastructure de transports, elle a également, à la marge, par subsidiarité, la capacité de devenir aménageur de la gare et de son environnement proche dans un certain nombre de cas prévus par la loi. Elle n'a effectivement ni compétences ni financement disponible pour traiter ce qui se passe autour. Sur la question de la gare et de son environnement proche, vous avez évoqué en particulier les parkings de voiture, cela peut aussi être des parcs à vélos beaucoup plus consistants que ce que l'on a aujourd'hui, voire bien entendu tout ce qui contribue aujourd'hui à encourager les Franciliens à faire usage de l'auto-partage et de ce genre de choses qui commencent à émerger aujourd'hui.

Très clairement, c'est une réflexion que nous devons conduire, d'abord parce que c'est dans les termes de la loi et, deuxièmement, parce que c'est du bon sens, dans la mesure où on a une infrastructure qui s'intéresse au territoire un peu moins dense que la proche couronne. Il y a là évidemment une opportunité d'offrir des modes de complémentarité entre la voiture individuelle et le transport collectif puisque les gares étant relativement loin de l'hyper-centre et dans des zones qui sont encore assez souvent accessibles à la voiture, il y a une complémentarité évidente à ne pas pénétrer dans la zone dense, à ne pas perdre son temps dans les embouteillages, à ne pas polluer pendant qu'on fait du sur-place, et donc à garer sa voiture dans des parcs accessibles. Ceci dit, ces parcs ne sont pas strictement du périmètre de la Société du Grand Paris, sauf quand elle est aménageur, et, comme tout le reste de l'activité commerciale et de service, ils doivent aussi trouver leur économie et leurs financements. De ce point de vue, puisqu'on est sur la question des parkings, j'ai eu

l'occasion de le dire hier et je le répète aujourd'hui, notre réflexion aujourd'hui nous oriente plutôt à proposer d'inscrire les éventuels parcs relais qui seraient proposés dans le schéma directeur des parcs d'intérêts régionaux qui est aujourd'hui conduit par le STIF et dont c'est la compétence, l'intérêt étant qu'il y ait une tarification particulièrement adaptée aux usagers du transport collectif derrière.

Henri WATISSEE : Merci Monsieur BENSE. Vous vouliez ajouter quelque chose madame ?

Nicole POUILLY : Oui, je voulais ajouter que, comme cela se pratique à chaque évolution de système de transport, il est bien évident que l'arrivée d'une gare dans une commune ou dans un secteur amènera à étudier le réaménagement du réseau de transport autour, le réaménagement du réseau de bus, voire, dans certains secteurs, de prolonger un certain nombre de réseaux de bus à haut niveau de service, de métro ou de tramways. Chaque arrivée de gare dans une commune conduit à revoir et à réétudier le rabattement sur ces gares et une nouvelle structure d'un réseau de bus qui soit aussi efficace que le métro vers lequel ces lignes de bus rabattront. À chaque fois qu'il y aura une gare, il y aura une étude sur la restructuration et la desserte des zones autour de la gare.

Henri WATISSE : Merci Madame. Cher Monsieur, vous avez la réponse, qui n'est peut-être pas celle que vous souhaitiez. Elle est partielle, certes, autour de la gare. La Société du Grand Paris, voulez-vous vous lancer dans une synthèse des différents éléments que vous avez retenus ce soir ?

Didier BENSE : Je me disais que j'attendrais bien votre compte rendu d'ici quelques jours, mais on va se livrer à l'exercice. D'abord, je voulais remercier tout le monde parce qu'il y a quand même eu des témoignages assez importants et intéressants, me semble-t-il, qui valident quelque part cette idée que le grand Paris n'est pas seulement une infrastructure de transport, mais une infrastructure de transport qui contribue à favoriser le développement économique, à augmenter l'attractivité du territoire et à créer du lien social dans ces territoires, cela a été évoqué par beaucoup d'acteurs ici. Je crois qu'aujourd'hui c'est le seul projet, c'est la seule loi d'ailleurs, le Grand Paris met dans le même paquet les quatre préoccupations essentielles que sont l'emploi, le logement, le transport et, bien sûr, le développement durable. On va donc essayer de faire bon usage de ces instruments.

Autre synthèse au niveau des interventions, c'est la nécessaire complémentarité de ce réseau et de ses gares, cela vient d'être dit par Nicole POUILLY, avec la desserte fine du territoire autour de ces gares : 40 gares, cela peut paraître peu, mais la sphère d'influence de ces 40 gares va être considérable si tant est que notre territoire est correctement maillé par des moyens complémentaires, sans opposer d'ailleurs l'usage de la voiture particulière qui, dans certains territoires, restera indispensable pour rejoindre le transport en commun.

Le troisième élément qui me semble avoir été défendu avec force, est bien entendu la question de la gare optionnelle de Gonesse. J'allais dire qu'on est aujourd'hui à la déclaration d'intention, non, je sais que les gens sont au travail, que le préfet de région en particulier fera des points réguliers sur ce qui s'y passe et que nous aurons les éléments de

décision dans le calendrier qui est le nôtre, à savoir la production d'un schéma d'ensemble fin mai 2011 par la Société du Grand Paris.

Il y a eu des interventions sur la question du phasage. Vous avez probablement remarqué que je n'ai prudemment à peu près jamais répondu à cela. La question du phasage se regardera globalement en fonction du projet définitif et, effectivement, de l'ancrage de ce projet, du consensus qu'il a su provoquer autour de sa définition.

Le sujet, un peu difficile, mais on reprend contact très rapidement, du service d'enregistrement et de livraison des bagages sera regardé.

Et on a eu la question que l'on a à chaque fois que tout ça est beaucoup d'argent, comment on finance et est-ce que vous nous garantes l'étanchéité de ces financements par rapport à tout ce qui est nécessaire. Je crois que j'ai fait la même réponse que celle que l'on fait depuis le début, à savoir que l'étanchéité est de mise par la loi, il faut qu'elle soit de fait dans ce qui suivra derrière et c'est, bien entendu, ce que l'on s'attachera à démontrer au cours du débat, en particulier dès le début de l'année 2011.

Voilà en substance. J'ai peut-être ici ou là omis quelques incidences, mais vous me corrigerez dans votre synthèse et votre rapport.

Henri WATISSEE : Vous aurez le compte rendu, n'en doutez pas. Je crois néanmoins que vous avez synthétisé pas mal le débat qui, me semble-t-il, a été fort riche ce soir, avec des talents de conviction importants portés à la connaissance de la Commission et qui, à ce titre, auront l'occasion de se redéployer dans d'autres réunions publiques. Il me reste, au nom de la Commission, de Joëlle FODOR ESKENAZI et de Marie-Laure JOUSSET, à vous remercier de votre participation et de vous rappeler les prochaines séances. Ainsi, on va pouvoir s'armer pour les prochaines fois ! Merci.

Fin de la réunion à 23 h 09