

**VERBATIM DE LA REUNION PUBLIQUE**

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

***Réunion organisée et animée par la Commission Particulière du Débat Public***

—

***13 Décembre 2010***

***Aulnay-sous-Bois***

**MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC**

**Réseau de transport public du Grand Paris :**

- Lamia ABDEL NABY, Présidente de séance
- Claude BERNET
- Henri WATISSEE

**MAITRISE D'OUVRAGE :**

**SGP (Société du Grand Paris) :**

- Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris
- Nadir BENTOUTA
- Nicole POUILLY

*La séance est ouverte à 20 h 15 sous la présidence de Lamia ABDEL NABY, membre de la Commission Particulière du Débat Public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris.*

**Lamia ABDEL NABY, Présidente de séance et membre de la Commission Particulière du Débat Public sur le Réseau de transport public du Grand Paris :** bonsoir. Je vais vous demander de regagner vos places le plus rapidement possible. Nous avons pris 20 minutes de retard. Je vais vous donner la parole Monsieur le Maire.

**Gérard SEGURA, Maire d'Aulnay-sous-Bois - Conseiller Général de la Seine-Saint-Denis :** merci. Si les derniers arrivants pouvaient s'installer rapidement de façon à ce que le débat puisse commencer. Nous sommes limités dans le temps. Simplement quelques mots pour d'abord vous saluer toutes et tous. L'affluence de ce soir montre l'intérêt que la ville porte à la consultation qui est organisée par la Commission Nationale du Débat Public, et j'en suis certain, la présentation que fera la Société du Grand Paris.

Ce soir, c'est une véritable rencontre, et l'affluence le montre, une rencontre entre la population de notre ville qui est consultée ce soir. C'est une présentation-consultation qui va avoir lieu. Cela va vous être précisé. Une rencontre entre les besoins, les espoirs, les aspirations de notre ville, et puis les projets de la Société du Grand Paris. Et en particulier, dans ces projets, c'est le centre du débat de ce soir, le grand métro rapide, celui qui, si tout se passe bien, mais j'en suis à peu près certain, verra un arrêt dans le Nord de notre ville probablement autour du Carrefour de l'Europe.

Et cette rencontre, je voudrais en dire deux mots. Il nous faut aller, faire tout pour que nous allions au bout du processus qui a été enclenché dans cette enquête publique, dans ce débat public et dans l'enquête qui va suivre. Une décision devant être prise aux alentours des mois de mai ou de juin.

Et cette rencontre entre la population de notre ville et les projets qui nous sont annoncés ce soir, je voudrais en développer trois petits thèmes. Le premier est que cela permettra aux étudiants de notre ville - alors qu'il leur faut aujourd'hui une heure et demie pour aller soit à Paris XIII Villetaneuse ou à Paris XIII Saint-Denis, une heure et demie à l'aller et au retour - les mettra à moins de 20 minutes des deux universités. Et encore, à moins de 13 minutes de l'Université Descartes et à peine à 15 ou 16 minutes de l'Université de Créteil. C'est dire que cela représentera, pour les plus de 4 000 étudiants qui habitent notre ville, une véritable révolution.

Le deuxième élément qui est remarquable aussi, c'est que pour les salariés potentiels de notre ville, et nous savons les aspirations et les besoins en matière d'emploi, ils seront à moins de 7 minutes de Roissy jour et nuit par le métro automatique, à 15 minutes de La Défense, à moins de 25 minutes de Saclay, à à peine 30 minutes du Sud de la région parisienne. Ce sera pour tous les salariés potentiels de cette ville, mais également des villes alentour, une véritable révolution.

Mais aussi troisième point, soulignons-le rapidement, la capacité pour notre ville de faire que tous les projets économiques qu'elle a enclenchés, notamment sur la partie Nord, sur les 80 hectares potentiels pouvant accueillir des entreprises et d'activités économiques, un coup de fouet gigantesque extraordinaire qui va la propulser dans les 10-15-25 ans qui viennent vers là encore, une véritable révolution économique, pour les salariés de notre ville, et pour les salariés d'autres villes aussi qui sont aux alentours.

Et enfin, dernier point qui me semble important, c'est le fait que nous ne sommes pas peu nombreux ce soir. Nous sommes ensemble. Mais nous sommes ensemble aussi avec quatre autres villes, parce que d'Aulnay en passant par Sevran, par Livry-Gargan, par Clichy et Montfermeil, cinq villes se sont regroupées depuis plus de 14 mois et ont travaillé d'arrache-pied avec le Ministre Christian BLANC, qu'il me faut ici remercier dans la démarche qu'il a organisée et tous les travaux qui nous amènent à cette soirée.

Et nous ne sommes pas seuls parce que ces cinq villes se sont rassemblées. Elles ont créé une association. Elles se sont associées pour faire que le poids de leurs 230 000 habitants puisse peser de tous les moyens possibles, dans toutes les négociations qui ne manqueront pas d'avoir lieu avec l'État bien sûr, mais avec la région, mais avec le département, avec tous les investisseurs, avec y compris toutes les potentielles possibilités institutionnelles qui nous sont ouvertes. Parce que oui, de toute manière, entre le Bourget, premier aéroport d'affaires en Europe et la plate-forme de Roissy, une des principales plates-formes aéroportuaires, du Bourget à Roissy, toutes les études économiques, celles des chambres consulaires, chambres de commerce et d'industrie, chambres artisanales, mais aussi les études de l'établissement public d'aménagement d'Île-de-France, tous les avis convergent. C'est là que dans les 15-25 ans qui viennent, le développement important d'une grande partie de la région Île-de-France se fera dans son Nord-Est parisien.

Et il nous faut être là, et il nous faut préparer les choses, parce qu'en dehors de ce grand corridor qui verra inévitablement des aménagements essentiels, sur la gauche de ce corridor vers l'Ouest jusqu'aux confins de Sarcelle, sur sa droite jusqu'aux confins de Clichy, des possibilités immenses de rassemblement. Parce que oui, sur ces projets, oui sur cet avenir, l'ensemble des élus se doit de se rassembler pour maîtriser ces développements. C'est pour eux essentiel.

Et je dis 230 000 habitants avec nos cinq villes. Mais là, si nous prenons toutes les lignes qui, du Bourget jusqu'à Roissy, de Sarcelles jusqu'à Clichy Montfermeil, se rassemblaient, c'est plus de 500 000 habitants. Et ceux qui réfléchissent à l'intercommunalité savent ce que veut dire une agglomération de plus de 500 000 habitants pour discuter avec tout le monde, les partenaires en particulier que j'ai cités.

Ce soir, je crois que vous allez avoir la parole. Il faut la prendre. Et je vous encourage à la prendre vivement. Nous sommes pour notre ville, pour notre région, pour toute cette partie d'Île-de-France et pour notre place dans ce développement à la rencontre d'un véritable destin qu'il ne faut pas laisser échapper. Nous avons le moyen de peser, et nous pèserons de toutes nos forces. Merci

*Applaudissements*

**Lamia ABDEL NABY** : nous allons commencer par vous présenter ce qu'est un débat public, Monsieur Claude BERNET qui est membre de la Commission Particulière du Débat Public du réseau de transport du Grand Paris, ainsi que Monsieur Henri WATISSEE et moi-même. Je suis Madame ABDEL NABY Lamia.

**Claude BERNET, Membre de la Commission Particulière du Débat Public sur le Réseau de transport public du Grand Paris** : merci beaucoup. Je crois que Monsieur SEGURA, Maire d'Aulnay, vient de faire la meilleure des présentations en indiquant que ce soir, vous êtes invités à une présentation-consultation. Et effectivement, un débat public, c'est à la fois un moment d'information. C'est-à-dire que les publics concernés par une grande infrastructure, un grand équipement, sachent ce qui se prépare, et en soient pleinement informés. Cela va être notamment le rôle de la Société du Grand Paris de vous présenter le projet ce soir. Mais ce n'est pas seulement un processus d'information. C'est aussi un moment où le public peut dire ce qu'il pense, et ce qu'il veut par rapport au projet.

Ceci n'est pas propre à l'infrastructure dont nous parlons aujourd'hui. Il y a un grand débat public sur le réseau de transport du Grand Paris. Mais le débat public c'est une procédure qui est usuelle depuis 1995 et surtout depuis 2002. C'est un élément de la démocratie participative, et c'est un moment qui a lieu avec une procédure assez organisée, qui fait que le public est amené à donner son sentiment dans la plus grande clarté. C'est-à-dire que la commission qui organise le débat, ce qui est le cas de ce soir, la commission indépendante du maître d'ouvrage, des pouvoirs publics, des puissances financières, c'est une autorité administrative indépendante. Elle est neutre par rapport au projet, n'est ni pour ni contre, a le devoir d'être neutre, et considère que, c'est le principe d'équivalence, chaque parole a la même valeur, et que l'on ne lui attribue pas de valeur particulière. Elle considère aussi qu'il faut être transparent et argumenté. C'est-à-dire elle vous demande bien entendu de soutenir vos positions avec quelques arguments.

Voilà. Et ceci dure quatre mois. Le processus du débat public dure toujours quatre mois. Pendant ces quatre mois, il y a une cinquantaine de réunions publiques qui sont organisées. C'est d'ailleurs un débat exceptionnel. Aucun débat public, depuis 15 ans que cela existe, n'a eu cette importance. En général, un débat public, c'est 10-12-15-20 réunions au maximum. Très rares ont été ceux qui ont dépassé 20 réunions. Et là, nous avons plus de 50 réunions dans tous les territoires qui sont concernés, dans l'ensemble de la région Île-de-France, ainsi d'ailleurs que quelques réunions thématiques dont d'ailleurs la plupart ont eu lieu, certaines pas très loin d'ici. Une réunion d'urbanisme a eu lieu à la Plaine Saint-Denis au milieu du mois d'octobre.

Donc des réunions, et en même temps un autre moyen d'expression qui est le site Internet : [www.debatpublic-reseau-grandparis.org](http://www.debatpublic-reseau-grandparis.org). C'est un peu long, mais si j'ose dire, cela vaut le déplacement. C'est-à-dire que sur ce site, vous pouvez obtenir toute l'information que vous voulez, non seulement le dossier du maître d'ouvrage dans son intégralité, mais également les études environnementales qui l'ont précédé, l'analyse environnementale, toutes les

informations données par la commission, et puis vos propres productions, les productions du public déjà. C'est-à-dire que nous avons accumulé maintenant une trentaine de comptes-rendus et de synthèses sur les réunions précédentes. Nous avons accumulé environ 500 questions et 300 avis. Tout cela est disponible sur le site Internet. A ces questions, il a été répondu pour la plupart par le maître d'ouvrage. Sur 550 questions, il doit y avoir 450 réponses de sorties, et elles sont intéressantes parce qu'elles montrent en quelques lignes de façon claire et nette ce que pense le maître d'ouvrage sur les questions que l'on lui pose. Toute cette information est à votre disposition, de même que l'on met à votre disposition une autre information qui s'appelle les cahiers d'acteur, qui sont les prises de position de la plupart des institutions, associations, communes, départements, etc. Il y a maintenant, il doit y avoir 80 cahiers d'acteur sur les tables qui sont à l'extérieur. Il y en a encore une bonne trentaine qui est à l'impression. Et ce n'est pas terminé puisque comme vous le savez, le débat dure quatre mois. Il a commencé le 1<sup>er</sup> octobre, et il se terminera le 31 janvier.

Tout cela pour vous dire que j'espère que chacun de ceux qui veulent s'exprimer pourra s'exprimer ce soir. Et nous allons d'ailleurs adopter quelques petites règles du jeu pour cela. Mais sachez aussi que si vous n'en avez pas l'occasion ou le loisir, vous avez la possibilité - par exemple sur le site Internet, ou en écrivant à la commission au 100 avenue de Suffren, 75 015 Paris - de vous faire entendre ou d'obtenir toute la documentation que vous voulez, de façon bien entendu libre et gratuite.

Quelques règles du jeu pour ce soir. Quelques informations pratiques. Nous sommes assez nombreux, et c'est une bonne chose. Cela prouve l'intérêt que l'on porte à Aulnay-sous-Bois à ce débat, et la commission en est très heureuse. Mais il va falloir que nous nous organisions un petit peu pour que chacun d'entre vous qui veut parler puisse le faire. C'est-à-dire que notre règle est de vous demander de ne pas dépasser trois minutes. Je sais que trois minutes, c'est dur, notamment pour un certain nombre de gens qui ont préparé des papiers un petit peu plus longs. Mais malheureusement, nous sommes obligés de faire respecter cette discipline parce que ce que nous souhaitons, c'est que 20-25 personnes puissent s'être exprimées à la fin de la soirée. Et nous ne le ferons que si chacun... Nous, Commission, nous allons limiter les interventions au minimum. Nous n'interviendrons simplement que pour vous donner la parole et essayer de le faire de façon juste, c'est-à-dire en faisant en sorte que les premiers arrivés soient les premiers servis. Ce n'est pas toujours le cas. Nous vous demandons de l'indulgence. Mais enfin, nous sommes trois autour de cette table, et nous pourrons faire en sorte que cela puisse se dérouler comme ça.

Voilà les principales indications que l'on voulait vous donner. Le programme de la soirée est extrêmement simple. D'abord une intervention du maître d'ouvrage, qui a du temps devant lui. Lui, nous ne lui demandons pas de respecter la règle des trois minutes. Ce serait idiot. Il a du temps devant lui. Ensuite, ce sera les questions de la salle. Préparez-vous à poser vos questions. Vous levez la main, et une hôtesse vient vous donner un micro baladeur. Et soyez gentils, présentez-vous, de façon, parce que nous faisons un compte-rendu mot à mot, et c'est toujours mieux de pouvoir dire monsieur x d'Aulnay-sous-Bois plutôt que de dire une

personne d'Aulnay-sous-Bois. Nous essayons de vous demander de vous présenter par votre nom. Éventuellement d'ailleurs, si vous êtes président d'une association, dites-le. Ou si vous êtes simplement de tel ou tel quartier, cela intéresse aussi à mon avis beaucoup le débat public de savoir qui pense quoi du projet.

Voilà. J'ai déjà été trop long. Je rends la parole à la présidente qui sans doute va la donner à la Société du Grand Paris.

**Lamia ABDEL NABY** : je vais vous présenter maintenant le maître d'ouvrage. Il y a parmi nous Monsieur VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris. Monsieur Nadir BENTOUTA, qui est membre de la Société du Grand Paris, ainsi que Madame Nicole POUILLY de la Société du Grand Paris. Dans la salle, nous avons trois intervenants qui peuvent intervenir pour donner des explications concernant votre vie quotidienne. Madame Séverine LEPERE, Directrice de la ligne B. Monsieur Emmanuel LECONTE, représentant de RFF, et Monsieur CLAUSTRE Benjamin, représentant de la RATP. Vous pouvez commencer.

**Nadir BENTOUTA, Société du Grand Paris** : merci. Monsieur le Maire, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs, bonsoir. Au nom de la Société du Grand Paris, je vous remercie d'être venus nombreux ce soir, et de votre intérêt pour notre projet. Pour commencer, nous allons vous projeter un film qui vous donnera un premier éclairage sur notre projet, et son ambition.

#### *Projection d'un film*

Je vais maintenant vous présenter les principales caractéristiques du métro Grand Paris, et ce qu'il va changer dans votre vie quotidienne. Puis nous regarderons en détail le tracé des trois lignes qui le composent, et les bénéfices que nous pourrons tous en tirer, les Aulnésiens, et puis généralement tous les Franciliens. Enfin, nous ferons un point sur la mise en œuvre du projet, son coût et ses délais de réalisation.

En commençant, rappelons les enjeux auxquels doit répondre le futur réseau de transport que nous souhaitons construire. Nous sommes en Île-de-France face à une forte demande de mobilité, avec 11 500 000 d'habitants, 5 500 000 d'emplois et 36 000 000 de déplacements au quotidien. Ainsi, à Paris, 64 % des déplacements se font par les transports en commun. Aussitôt passé le périphérique, ce taux descend à 23 % pour les déplacements internes à la petite couronne, 21 % pour le département de la Seine Saint-Denis, et s'effondre à 10 % en grande couronne.

D'une manière générale, les déplacements en transport en commun de banlieue à banlieue sont difficiles, car le réseau de transport d'Île-de-France est en forme d'étoile avec des RER et des lignes de métro qui convergent vers la capitale. Ce phénomène contribue ainsi à la saturation du réseau existant. Les voyageurs qui empruntent les lignes A, B et D du RER, ainsi que la ligne 13, vivent ces difficultés au quotidien. Comment s'étonner dans ces conditions que 80 % de ces déplacements de banlieue à banlieue s'effectuent en voiture, et que Paris

soit la ville la plus embouteillée d'Europe avec des bouchons moyens de 150 à 200 kilomètres tous les matins et tous les soirs.

Nous sommes aujourd'hui confrontés à un défi : répondre à la demande des voyageurs pour aller de banlieue à banlieue. Notre réponse à ce défi, c'est le métro Grand Paris. Nous proposons un réseau en rocade de trois lignes de métro automatique en souterrain, desservant une quarantaine de gares en correspondance avec les réseaux de transport en commun. Ces 155 kilomètres de lignes nouvelles permettent d'une part de répondre aux besoins des Franciliens pour leur déplacement de banlieue à banlieue, et d'autre part d'assurer une liaison performante entre les aéroports, les gares TGV franciliennes, La Défense, les pôles de recherche et d'enseignement.

Le métro Grand Paris est une réponse globale à ce défi. Les habitants d'Île-de-France emprunteront ce métro pour aller de leur domicile à leur travail, pour leurs études, pour leurs loisirs et aussi pour les démarches de la vie quotidienne. Notre réseau en rocade répond également aux attentes des entreprises qui ont besoin d'un système de transport fiable, rapide et efficace pour se développer. Nous attendons 2 000 000 de voyageurs à l'ouverture du métro Grand Paris. Par comparaison, c'est trois fois le trafic du RER A chaque jour.

Voyons maintenant les performances de ce nouveau métro. Le métro Grand Paris est un métro rapide qui va nous faire gagner du temps à tous. 65 km/h de vitesse moyenne, soit une vitesse commerciale élevée 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. Les quais des gares de 120 mètres et les trains de huit voitures vont permettre de transporter près de 1 000 voyageurs. Avec un intervalle minimum de 85 secondes entre deux trains aux heures de pointe, le métro Grand Paris permet d'absorber le trafic d'aujourd'hui et de demain.

Les gares et les rames sont totalement accessibles et équipées des derniers systèmes d'information des voyageurs, pour faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite ou à besoin spécifique. Les quais sont équipés de façades qui éviteront les chutes sur les voies, et permettront l'optimisation de la régularité en limitant le stationnement en gare. Le métro Grand Paris est un métro qui a donc une qualité de service optimale : régularité, souplesse, adaptabilité à la demande et sécurité.

Après le matériel roulant, voyons la gare de demain. La gare de demain est un autre type de gare. C'est un espace de vie au service de la ville et des voyageurs, fluide et accessible. La gare du métro Grand Paris est un lieu d'échange avec les autres modes de transport, y compris les modes doux. Ses 40 gares nouvelles vont permettre aux voyageurs d'être en correspondance avec toutes les lignes du réseau Transilien, toutes les lignes du RER, 6 lignes de métro et les 6 lignes de tramway. Elles disposent de connexions avec le réseau de bus, de dépose-minute pour les voitures, de service d'autopartage, de covoiturage, de stations d'autolib, de vélib. Et quand cela est nécessaire, la gare disposera également de parkings de rabattement pour les voitures.

Au service de la ville, la gare de demain, lieu unique, accompagne le développement urbain dans son nouvel environnement. Nous y trouverons des commerces, des équipements publics au service des habitants et des quartiers. Une politique d'aménagement autour des gares du métro du Grand Paris, en partenariat très étroit avec les collectivités locales, sera négociée entre l'Etat et celles-ci dans le cadre des contrats de développement territorial.

Revenons maintenant sur chacune des trois lignes du métro automatique Grand Paris. Commençons par la ligne rouge, celle qui nous concerne principalement. Cette ligne est une évidence pour les habitants de la Seine Saint-Denis. Comme vous le voyez sur la carte, c'est une nécessité. Cette rocade, c'est 60 kilomètres de voies nouvelles, et 23 gares, dont 6 en Seine Saint-Denis. Cette ligne, grâce à ses nombreuses correspondances, répond aux besoins de déplacement banlieue-banlieue. Nous prévoyons ainsi que 800 000 voyageurs l'emprunteront chaque jour. Elle offre une liaison rapide pour accéder au bassin d'emploi du Bourget, et grâce aux correspondances, au bassin d'emploi de Roissy et Marne la Vallée. C'est le métro attendu par les habitants du secteur compris entre Blanc-Mesnil et Clichy-Montfermeil, non desservi par des lignes de transport rapide.

Toujours à l'Est, la rocade dessert Chelles, la ville la plus peuplée de Seine-et-Marne. Elle traverse ensuite le Val-de-Marne, sur un tracé qui s'appuie sur le projet élaboré par l'association Orbival, pour terminer son itinéraire de rocade à l'Ouest dans les Hauts-de-Seine. Elle assure ainsi la connexion avec le pôle financier et tertiaire de La Défense.

Voyons maintenant en détail les connexions de cette rocade sur l'Est de la Seine Saint-Denis. La ligne rouge assure la correspondance avec les principales lignes ferrées. A Champigny centre, elle se connecte avec le projet de Tangentielle Est depuis Noisy-le-Sec et Val-de-Fontenay. A Noisy-Champs, elle se connecte au RER A. Dans le secteur de Villiers-sur-Marne, le Plessis-Tréville et Champigny, c'est l'interconnexion avec le RER E. A Chelles, c'est la connexion avec le RER E et le Transilien P. A Clichy-Montfermeil, elle se connecte au futur T4. Aux gares de Sevran Beaudottes et de Sevran Livry, elle se connecte au RER B. Enfin, elle se connecte aux lignes verte et bleue à la gare de Bourget Aéroport en connexion avec la ligne 7 du métro. Avec le métro Grand Paris, la traversée de l'Est de la Seine Saint-Denis s'effectuera en 20 minutes au lieu de 72 aujourd'hui, depuis la gare le Bourget Aéroport jusqu'à la gare de Noisy-Champs.

La ligne verte, rocade avec ses 75 kilomètres et ses 16 gares, va permettre de créer une nouvelle liaison directe avec les aéroports de Roissy et d'Orly. Du Nord au Sud, elle dessert le Parc des expositions de Villepinte, l'aéroport du Bourget, le Blanc Mesnil, Saint-Denis, Gennevilliers, le secteur de Nanterre-La Défense et les nouveaux quartiers de Rueil Malmaison. A l'Ouest, elle constitue une rocade de moyenne couronne, et offre un nouveau maillage avec le RER C à Versailles. Elle va également irriguer le plateau de Saclay qui a vocation à devenir un pôle scientifique et de recherche d'envergure internationale. Au Sud, elle se connecte sur le pôle de Massy où elle fait la jonction avec les RER B et C et les lignes TGV à la gare de Massy. Elle contribue enfin à la desserte en transport en commun de la plate-forme d'Orly. A noter qu'il subsiste des variantes sur ce tracé, que vous voyez

apparaître en vert clair sur l'écran, par exemple dans le nord des Hauts-de-Seine entre Saint-Denis et La Défense.

La ligne bleue, longue de 50 kilomètres, prolongement de la ligne 14 au Nord et au Sud, est l'axe central du réseau. Avec ses 22 gares, dont 13 nouvelles, et un trafic estimé à 1 000 000 voyageurs, elle assurera une liaison stratégique entre les trois aéroports de Roissy, le Bourget et Orly, ainsi que plusieurs gares TGV, Roissy et la gare de Lyon, et les futures gares à Saint-Denis Pleyel et Orly. Rappelons qu'elle a un itinéraire commun de 21 kilomètres avec la ligne verte. Et également comme les lignes rouge et verte, cette ligne permettra, par les connexions qu'elle procurera, d'irriguer le Nord de la région parisienne. Enfin, elle conforte la dimension internationale de la région capitale.

La conception du métro Grand Paris a pris en compte les trois piliers de développement durable. Sur le plan social, elle répond aux besoins de mobilité de Franciliens, et elle accroît l'accessibilité des territoires peu ou mal reliés au reste de l'Île-de-France. Sur le plan économique, elle met en relation les territoires à fort potentiel de développement. Sur le plan environnemental, le projet a fait l'objet en amont d'une évaluation stratégique environnementale.

Son premier bénéfice est bien sûr d'améliorer les transports pour tous, et notamment les déplacements de banlieue à banlieue. Il faut savoir qu'en 25 ans, ces déplacements ont augmenté de 50 %. Le système de transport actuel favorisant les radiales n'est plus adapté à cette nouvelle mobilité. Il doit absorber chaque année un supplémentaire de trafic équivalent à celui d'une ville comme Montpellier ou Bordeaux. Le métro Grand Paris est un métro de rocade qui veut répondre à cette nouvelle mobilité. C'est un réseau maillé. 85 % de ses gares sont en correspondance avec des lignes existantes ou en projet, et bien entendu avec les aéroports et les huit gares TGV, permettant ainsi une meilleure accessibilité sur l'ensemble du réseau.

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. Ainsi, avec le métro Grand Paris, la ligne 13 verra son trafic allégé de près de 25 %. Pour le RER B, c'est une diminution de 30 % à l'heure de pointe sur le tronçon central. Pour le RER A, c'est une diminution de plus de 15 % sur le tronçon central, et de 20 % sur la branche qui part vers Chessy.

Le deuxième bénéfice de ce projet est de soutenir un développement économique, social et territorial. En effet, le projet de métro Grand Paris, irrigué par ses 40 gares, est un levier important pour augmenter l'attractivité de la région Île-de-France. Sur les huit grands pôles de développement identifiés et connectés entre eux, cinq concernent la Seine Saint-Denis. Il crée pour les habitants les conditions de meilleurs échanges entre les centres de recherche, les universités et les entreprises qui veulent s'implanter sur ces territoires. Le métro du Grand Paris permettra d'augmenter l'attractivité d'Aulnay-sous-Bois. Les personnes qui habitent ou travaillent à Aulnay seront ainsi directement reliées aux autres bassins d'emploi de la région, que vous voyez clignoter, ou en tout cas que vous avez vu clignoter sur la carte.

Le dernier bénéfice du projet qui n'est pas le moindre est la prise en compte de l'environnement très en amont. Pour la première fois dans le cadre d'un projet d'infrastructure de transport, nous avons réalisé une évaluation stratégique environnementale très en amont du débat public. Cette étude a permis de prendre en compte dès le début de la réflexion l'ensemble des problématiques liées aux questions environnementales. C'est une première sur un projet de cette nature.

Cette expertise s'est déroulée en trois temps. Premièrement, une investigation approfondie prenant en compte les 14 sites du projet Natura 2000 répartis sur le territoire de la Seine Saint-Denis, avec une connaissance exhaustive de l'état initial dans les domaines de l'air, du bruit, du paysage, de la faune, de la flore et du patrimoine architectural. Ensuite, une modélisation qui a permis d'apprécier les incidences notables prévisibles du projet. Enfin, un suivi sera mis en place pendant la durée du chantier et après la mise en service. L'étude a été réalisée sur un fuseau d'au moins 3 kilomètres de large. Nous avons pu ainsi proposer un tracé en conséquence, et déterminer la profondeur du tunnel en prenant en compte par exemple la nature du sous-sol. Le métro du Grand Paris est un projet cohérent et équilibré, cohérent car il apporte un bouclage complet autour de Paris. Et grâce à son maillage avec les réseaux TER et lignes TGV, il répond ainsi au besoin de mobilité des Franciliens d'aujourd'hui et de demain. Équilibré, car il favorise l'ouverture des territoires mal desservis à l'ensemble des fonctions de la région Île-de-France, qu'elle soit économique, sociale et culturelle, en œuvrant ainsi à la réduction des disparités sociales.

Après cette présentation générale, attachons-nous au territoire sur lequel nous sommes ce soir, et aux bénéfices du métro Grand Paris pour celui-ci. Le département de Seine Saint-Denis est concerné par les trois lignes du métro Grand Paris, la bleue, la rouge, la verte, soit 39 à 47 kilomètres d'infrastructures nouvelles selon les variantes, ce qui représente 11 gares nouvelles, avec 25 à 30 % du projet sur ce territoire. Je rappelle que sur les 40 gares nouvelles du métro Grand Paris, 75 % d'entre elles desservent des communes en contrats divers de la politique de la ville.

Prenons la ligne rouge, celle qui concerne principalement le territoire où nous sommes, le pôle Est de la Seine Saint-Denis qui couvre 4 000 hectares pour 240 000 habitants. Nous entendons souvent que le métro Grand Paris ne dessert que les grands pôles économiques, que ce n'est pas un métro de proximité, et qu'il ne dessert pas les quartiers. Cette rocade crée six gares, et va desservir en particulier des grands quartiers d'habitat social. Citons par exemple les quartiers d'Aulnay-sous-Bois, la Rose des Vents, le Merisier et la Cité EMMAUS qui comptent 23 000 habitants, les ensembles de Clichy-sous-Bois et Montfermeil qui comptent 31 000 habitants, les quartiers de Sevan, Rougemont, Pont Blanc et les Beaudottes qui représentent 22 000 habitants, et enfin les quartiers de Blanc Mesnil, les Tilleuls et Pont Yblon qui représentent 14 000 habitants.

Le métro du Grand Paris est un métro qui allie la proximité, la rapidité et la qualité de service. Sur cette carte, vous pouvez voir apparaître le maillage en Seine Saint-Denis. Le choix du tracé de la ligne rouge a pris en compte les lignes de rocade ferrée ou de tramway

existantes, en cours de réalisation, ou en projet dans la zone dense du département dans le cadre du contrat de plan État-région 2007-2013.

On peut considérer qu'elle répond aux besoins immédiats des habitants ou salariés de ces communes. Hormis le T4, nous pouvons constater sur la carte un manque évident pour ne pas dire cruel de rocade à l'Est de la Seine Saint-Denis que vient combler le métro du Grand Paris par sa rocade rouge. Bien évidemment, comme le stipule l'article 7 de la Loi du 3 juin 2010 sur le réseau de transport du Grand Paris, le réseau d'autobus sera réaménagé de manière à favoriser l'accessibilité et les correspondances avec les gares, notamment par exemple entre les deux grands centres hospitaliers d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse.

Voyons maintenant la desserte des centres universitaires et de formation. Vous l'avez rappelé fortement Monsieur le Maire. Il faut savoir que la Seine Saint-Denis est le deuxième pôle universitaire d'Île-de-France avec plus de 60 000 étudiants, dont 4 000 étudiants à Aulnay-sous-Bois, dont une partie est scolarisée au lycée régional qui accueille plus de 2 000 élèves. Le métro Grand Paris permet un accès plus rapide aux universités, aux écoles d'enseignement supérieur et aux nombreux centres universitaires et de formation professionnelle.

Citons quelques exemples : depuis Aulnay-sous-Bois, l'université de Villetaneuse sera à 25 minutes au lieu d'une heure et demie aujourd'hui. L'école supérieure Louis Lumière à Noisy-le-Grand sera à 16 minutes au lieu d'une heure actuellement. Et enfin l'université à Créteil L'Echat sera à 25 minutes au lieu de 75 minutes aujourd'hui.

Nous savons que pour porter les emplois de demain et améliorer la qualité de vie des habitants, les transports doivent être au rendez-vous, et notamment les transports rapides et en connexion. Comme vous le voyez apparaître sur la carte, le métro Grand Paris renforce l'accès au bassin d'emploi actuel de Roissy, deuxième pôle d'emploi d'Île-de-France, de Villepinte mais aussi de Paris, et ouvre l'accès à des secteurs d'activité plus diversifiés que sont Saint-Denis Pleyel, le Bourget, Marne-la-Vallée et La Défense.

Les nombreux itinéraires au départ d'Aulnay-sous-Bois impliquent aujourd'hui d'emprunter deux ou trois modes différents de transport. Avec le métro du Grand Paris, au-delà du seul gain de temps, il y a un gain important en matière de fiabilité et de régularité des parcours. C'est autant de gain de vie sociale et familiale.

Sur cette carte, nous pouvons où voir les Aulnésiens vont travailler. Plus les couleurs sont en bleu foncé, plus ils sont nombreux. 22 % des Aulnésiens travaillent sur la commune. 32 % vont travailler à Gonesse et à Roissy. La Plaine Saint-Denis et Paris sont aussi des lieux d'emploi des salariés d'Aulnay-sous-Bois. S'ils utilisent à 75 % les transports en commun pour se rendre à Paris, ils ne sont plus que 26 % à prendre les transports en commun pour aller à l'Est de la Seine Saint-Denis. Le métro Grand Paris permettra des liaisons directes avec Roissy, le Nord des Hauts-de-Seine et le Sud de Paris grâce à ses lignes bleue et verte, et avec Noisy-le-Grand grâce à sa rocade en rouge.

Cette carte représente les lieux de résidence des salariés venant travailler à Aulnay-sous-Bois. Les salariés viennent surtout des communes limitrophes mais aussi de la Plaine Saint-Denis et des arrondissements du Nord-Est de Paris. 22 % arrivent de la Seine et Marne, et plus de 13 % de Paris intra-muros. Le reste vient de toute l'Île-de-France et de l'Oise, ce qui montre l'attractivité des activités économiques, et le rayonnement régional du pôle d'emploi d'Aulnay-sous-Bois. Nous remarquons sur les deux cartes le rôle joué par le RER B dans la desserte de ces territoires. Ceci confirme le rôle structurant de telles infrastructures, et laisse entrevoir l'impact du métro Grand Paris sur le développement des communes desservies.

Regardons l'accessibilité aux emplois supplémentaires. Sur cette carte, vous voyez apparaître la gare d'Aulnay-sous-Bois et les grands bassins d'emploi que je vous ai présentés sur la *slide* précédente. Le métro Grand Paris permet d'élargir le choix aux zones d'emploi, en réduisant ainsi les temps d'accès à celles-ci. Les zones en vert foncé sont celles où sont accessibles 500 000 emplois supplémentaires en une heure. Concernant les gains de temps en transport en commun depuis Aulnay-sous-Bois, plus les zones sont en vert foncé, plus vous gagnez du temps dans vos déplacements. Vous gagnez au moins 20 minutes par rapport à aujourd'hui.

Fort de cette volonté de s'inscrire dans une logique plus métropolitaine, tant sur le plan économique que territorial, Aulnay-sous-Bois ne peut s'appréhender seule. Elle s'intègre dans un territoire plus vaste des bassins de vie de l'Est de la Seine Saint-Denis à l'Est du Val d'Oise. En effet, située dans l'axe économique de l'aéroport de Roissy, sa localisation et son important réseau de voies de communication autoroutière, ferroviaire et aérienne, en font déjà le deuxième pôle économique de la Seine Saint-Denis, potentiellement le premier dans les années à venir. Le métro Grand Paris accompagnera la stratégie de développement économique d'Aulnay-sous-Bois afin de soutenir l'évolution de son territoire situé à la confluence des trois grands pôles de développement, et bénéficiant ainsi d'un meilleur maillage de transports collectifs.

Les projets de transport déjà engagés : sur cette carte, vous pouvez voir apparaître les grandes coupures urbaines, les autoroutes A1 et A3, les aéroports du Bourget et de Roissy, et le maillage radial de transports en commun, les lignes du RER B et D, le tramway T4, le Transilien H et les lignes LGV. Cette carte permet aussi d'identifier les projets en cours, à savoir le Barreau de Gonesse, le Boulevard du Parisis, la Tangentielle Nord et le tramway T5. Le métro du projet Grand Paris, avec la gare d'Aulnay, assurera une liaison puissante et performance au Nord vers Roissy, et au Sud vers le site de l'aéroport du Bourget et de la Plaine Saint-Denis.

Faisons un zoom sur le secteur d'implantation envisagé pour la gare d'Aulnay. Avec plus de 80 000 habitants, dont 32 % ont moins de 20 ans, Aulnay-sous-Bois est la troisième ville et la plus jeune du département de Seine Saint-Denis. Au cœur du Nord-Est parisien, la ville d'Aulnay-sous-Bois doit répondre à plusieurs enjeux territoriaux, économiques, habitat et développement durable. Pour y répondre, la ville d'Aulnay-sous-Bois possède de nombreux

atouts. Son premier atout est celui du développement économique. Avec 32 000 emplois pour 30 000 actifs, Aulnay-sous-Bois est un pôle économique important et attractif. Sont concentrés sur ce territoire sept zones d'activité, avec un parc industriel de 380 hectares. Vous voyez apparaître certaines zones d'activité, par exemple la Fosse à la Barbière, la Garenne-Mardelles et le Coudray. Plus de 4 000 entreprises, PME, PMI, et des enseignes de renommée internationale, PSA, Peugeot Citroën, L'Oréal....

Son deuxième atout est celui de sa politique d'amélioration de l'habitat et du cadre de vie, avec un programme de rénovation urbaine qui va modifier radicalement l'urbanisme et l'habitat des quartiers Nord de la ville d'Aulnay-sous-Bois, le centre hospitalier intercommunal Robert Ballanger situé sur un site de 32 hectares qui dessert un bassin de vie de 400 000 habitants et une capacité de 840 lits, et la transformation de l'ex RN2 qui a vocation à devenir un boulevard urbain avec la création d'un cœur de ville grâce au projet de la ZAC des zones, afin de recréer un lien fort entre les quartiers Nord et Sud.

Son troisième atout est celui d'un patrimoine important d'espace naturel, avec 8 Parcs, dont le parc départemental du Saussay, classé Natura 2000, qui s'étire sur deux communes, Aulnay-sous-Bois et Villepinte, et le parc urbain Robert Ballanger. C'est la mise en cohérence de ces trois atouts, politique d'habitat, développement économique et durable, amélioration du cadre de vie, dans la lignée des ambitions mises en avant par le métro Grand Paris, qui ont déterminé l'implantation de la gare d'Aulnay au carrefour de l'Europe, en favorisant ainsi une nouvelle centralité locale.

Dans tous les domaines que nous avons passés en revue ce soir, économique, humain, environnemental, ce territoire est amené à se développer et à valoriser ses atouts. Plus que jamais, il peut regarder l'avenir avec confiance et optimisme. Enfin, le métro Grand Paris n'est pas une fin en soi. Il a pour ambition d'accompagner la ville d'Aulnay-sous-Bois dans son dynamisme, et plus encore l'Est de la Seine Saint-Denis dans la mise en œuvre de sa politique urbaine. Il favorise le renouvellement des territoires, en répondant aux aspirations et au besoin de tous - habitants, salariés, étudiants - dans le respect des équilibres existants et de l'identité des quartiers.

Pour conclure, Mesdames, Messieurs, voyons la mise en œuvre du projet. Le projet que nous vous présentons est un projet ambitieux, d'intérêt national, qui nécessite entre 21,4 et 23,5 milliards d'euros selon les variantes de tracé, le nombre de gares retenu et la proportion de section aérienne choisie. Le montant prévisionnel comprend le coût des infrastructures, y compris les stations de base et leur accès, celui du matériel roulant et celui des acquisitions foncières. C'est évidemment un effort financier de première importance que nous devons envisager. Cela correspond, comme nous l'évoquions dans notre film d'introduction, à une troisième génération d'investissement après la création du métropolitain il y a plus d'un siècle, et la création du RER, il y a 40 ans. Les infrastructures, le matériel roulant et les gares seront remis intégralement au Syndicat des transports d'Île-de-France, clé en main.

Nous sommes dans le débat public jusqu'au 31 janvier 2011. A la fin du mois de janvier, à la clôture des débats, la loi impose à la Société du Grand Paris de proposer un schéma d'ensemble par un acte motivé et public avant la fin du mois de mai 2011. Ce schéma d'ensemble devra tenir compte des observations et avis collectés par la Commission du Débat Public, et devra surtout constituer une base largement partagée. S'ensuivra une période de 18 mois pendant lesquels les rencontres avec les citoyens, les élus et les partenaires, seront permanentes lors des enquêtes publiques. Il restera alors à réaliser les travaux dans les meilleurs délais, les mises en service se succédant de 2018 à 2023. Je vous remercie pour votre attention.

*Applaudissements*

**Lamia ABDEL NABY:** merci à vous. Il est dur de se lancer pour la première question. Monsieur ?

**Florian TOUCHARD, Étudiant :** bonjour, j'habite à Tremblay-en-France. Je veux savoir, si le projet Grand Paris se met en place, si nous pourrions le prendre avec le Pass Navigo ?

**Nicole POUILLY, membre de la SGP :** nous l'avons dit dans la présentation, peut-être pas d'une manière assez appuyée, je pense, enfin en tous les cas pas détaillée. A la fin de la construction du réseau, ou tout au moins à chaque fois qu'une partie de ce réseau sera mis en service, il sera remis au Syndicat des transports de l'Île-de-France, l'organisme qui aujourd'hui s'occupe des transports en Île-de-France. Et nous pouvons imaginer que dans tous les cas, il n'y a aucune raison pour que ça ne soit pas la tarification qui sera en place à ce moment-là, donc la tarification que l'on connaît aujourd'hui sans doute avec quelques modifications puisqu'il y a quand même un certain nombre d'années qui vont s'écouler entre aujourd'hui et le moment où les mises en service auront lieu puisque l'on a dit : première en service en 2018. Nous savons déjà que l'année prochaine, il y aura une modification des zones de carte orange. Je pense que tout le monde l'a vu et l'a lu dans les journaux. Il y aura des modifications dans la tarification, mais c'est la tarification mise en place par le Syndicat des transports de l'Île-de-France qui sera en application pour ce réseau. Il n'y aura pas de tarification spécifique pour le réseau.

**André CUZON, Environnement 93 :** Notre cahier d'acteur est sur les tables et sur le site, vous pouvez vous y référer, mais nous allons insister sur des points importants comme la tarification qui vient d'être évoquée, et aussi sur la gouvernance, parce que c'est vrai que ce projet de transport est le point d'étape d'un projet de gouvernance pour le Grand Paris qui est très important. Notre constat est clair. C'est qu'avec la crise de gouvernance depuis 30 ou 40 ans, depuis la création des RER, de la carte orange, nous avons un arrêt des investissements, des fonctionnements, des investissements pour le transport, et pas seulement pour le transport, pour le logement, pour l'aménagement du territoire. La Défense se développe. La banlieue Nord-Est ne se développe pas, etc. Voilà aussi un problème qui va se poser après.

Pour ce qui est de notre région, ce que nous constatons aussi, c'est qu'en fait, dans les années 70, notre banlieue s'est développée sans transport collectif. Même Roissy s'est développé sans transport collectif à l'époque pour ceux qui s'en souviennent. Cela a permis en effet la fin des bidonvilles, mais ça a créé des banlieues ghettos que nous connaissons. Au-delà du transport, il faudra faire bouger aussi ces problèmes de gouvernance. Ce n'est pas dans chaque commune que l'on peut régler ces problèmes. Et des réunions comme ce soir le prouvent : il faut avoir une vision beaucoup plus large.

Ce débat de gouvernance, c'est aussi le problème de la tarification. Nous, lorsque l'on nous a parlé du Grand Paris il y a quelques années maintenant, nous avons pensé quasiment un ticket de métro pour tout le Grand Paris. Parce que cela paraît absolument une discrimination de voir qu'à Paris, ou même à Créteil ou à Bobigny, avec un ticket de métro, nous pouvons traverser une agglomération mais que pour ceux qui ne le savent pas, d'Aulnay Nord ou de Clichy sous Bois, si vous prenez le 615 ou le 613 pour aller à Paris, ça vous coûte 11 euros aller et retour. Autant dire que les classes n'y vont pas, sauf à ne pas payer. Et c'est ce qui se passe.

Cette question, nous l'avons posée dans notre cahier d'acteur. Nous l'avons posée aux élus locaux avec l'accord d'ailleurs de nombreux élus locaux pour la relayer, et Monsieur BARTOLONE, le Président du conseil général, a posé la question de la tarification à la réunion du Stade de France, qui a démarré ce débat public.

Cette question, ce débat public, en fait, pour l'instant, la réponse qui est faite aujourd'hui, le prouve, c'est le STIF qui le fera. Mais le STIF doit organiser ce débat public. Sinon, nos 60 réunions ne répondent pas vraiment aux citoyens que nous sommes, parce que si... Vous savez le prix d'un kilomètre pour aller d'Aulnay à Paris ? Nous approchons de 50 centimes du kilomètre. Nous battons tous les records du monde en matière de tarification pour aller de la gare du Nord à la gare d'Aulnay. Si c'est 50 centimes du kilomètre pour aller d'Aulnay Europe à Clichy Montfermeil ou à Chelles, les Aulnésiens prendront le 613, le bus. Ou avec un ticket de métro, on peut aller à Chelles. Quelque part, c'est un problème. Et si c'est le cas, notre métro n'a évidemment aucun intérêt. Il sera vide. Je ne parle pas de la carte orange, du prix de la carte orange. Mais il faut le rappeler : en zone 4, nous sommes quand même à 95 euros pour ceux qui l'oublie. Voilà un élément.

**Lamia ABDEL NABY** : comme je vous ai expliqué au début de la réunion quand vous êtes venu me voir, c'est limité à 3 minutes. Vous avez vu qu'il y avait du monde, et que tout le monde lève la main. Si vous pouvez résumer votre question s'il vous plaît.

**André CUZON** : bien sûr. Sur la tarification, nous espérons que le STIF... Mais nous l'avons demandé aussi au Président des commissions particulières. Ce débat est absolument nécessaire.

Pour ce qui concerne notre projet de transport, c'est vrai que c'est une révolution qui est importante, que nous soutenons complètement. Simplement, quelques mots : nous avons fait une carte qui n'est pas dans notre cahier d'acteur. Mais je peux vous la résumer

facilement. Nous avons parlé de la ligne rouge. Nous voulons que la ligne rouge soit complète autour de Paris, et l'aéroport du Bourget n'a pas de sens. L'aéroport du Bourget, c'est 300 voyageurs aériens par jour. Il y a 3 000 000 de voyageurs prévus dans le Grand Paris. Ce n'est pas la même chose. Il faut aller jusqu'au RER du Bourget. Il faut aller jusqu'à La Défense. Une ligne complète donnera un élément beaucoup plus cohérent de transport. C'est un élément très important. C'est vrai qu'en termes d'aménagement du territoire, la discrimination territoriale que sont les aéroports, et qu'est particulièrement l'aéroport du Bourget, pose un problème. Gonesse et Aulnay, nous connaissons bien. Depuis 50 ans, il n'y a pas de bus. Le Val d'Oise et le 93 sont séparés.

**Lamia ABDEL NABY** : résumez s'il vous plaît, vous voyez que la parole...

**André CUZON** : tout à fait, mais je résume donc. C'est vrai qu'il y a une ligne par contre qui pose question, la ligne verte. Île-de-France Environnement et les habitants de l'Essonne au Sud de Paris pensent que cette ligne verte n'est pas nécessaire. C'est vrai que la ligne rouge complète. C'est une idée qui est importante. Je vous remercie, mais je vous recommande de lire notre cahier d'acteur. Et je publierai le document sur votre site. Merci.

**Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris** : Mesdames et Messieurs, bonsoir. Deux remarques simplement, par rapport à ce que vous avez dit, et je ne m'embarquerai évidemment pas dans les considérations sur la ligne qui est au Sud de Paris, sauf si d'autres personnes le souhaitent. D'abord, il a été dit tout à l'heure que 60 réunions à peu près auraient lieu d'ici à la fin du mois de janvier. C'est évidemment sans précédent. Et par conséquent, nous ne pouvons pas imaginer un instant qu'au terme de ces 60 réunions, de cette centaine de cahiers d'acteur, de ces avis qui se seront exprimés d'ici à la fin du mois de décembre, par les communes, les Conseils généraux, le Conseil régional etc., il n'y ait pas de décision forte d'investissement. C'est totalement inconcevable. Nous sommes au vrai sens du mot dans un moment qui est totalement historique, du point de vue des décisions de transport lourdes en région parisienne. Cela ne fait aucun doute.

Maintenant, qu'est-ce qui, dans cette affaire, est important ? Car finalement, vous l'avez vu tout à l'heure, le tracé que nous suggérons a des logiques fortes. Pardonnez-moi de vous dire que lorsque l'on dessert un aéroport, nous ne desservons pas simplement les clients et les compagnies aéroportuaires. Nous desservons d'abord des zones d'emploi. Il se trouve que Roissy, c'est 130 000 emplois. Il se trouve qu'Orly, c'est plus de 40 000 emplois, etc. Le Bourget est une zone d'emploi, et c'est la raison pour laquelle, la zone du Bourget, il est totalement important de la desservir depuis Paris, depuis Roissy, mais aussi depuis cette partie Est du département de la Seine Saint-Denis. La desserte des aéroports, dont j'espère qu'elle se retrouvera dans le tracé final qui sera issu de la procédure de débat public, c'est un point majeur.

Mais l'autre point majeur, puisque nous sommes ici, Monsieur le Maire y faisait allusion au début de son intervention... Ce n'est pas complètement un hasard que nous ayons pris ce tracé dont à l'origine personne ne voulait par Chelles, Clichy Montfermeil, Sevran, Aulnay, etc. Personne ne le voulait. Si nous n'avions pas à ce moment-là été la main dans la main

avec les maires - Monsieur SEGURA faisait allusion aux cinq maires, et il y en a eu quelques autres également qui se sont manifesté - c'est clair que ce tracé n'aurait jamais eu d'existence politique. Quelle est la raison pour laquelle nous l'avons voulu, et eux avec nous ? C'est parce que toutes nos études convergent dans le même sens. Le département de l'hexagone qui connaîtra le plus fort développement économique, le plus fort développement démographique dans les 25 à 30 ans, il se trouve que c'est la Seine Saint-Denis. Et si nous ne préparons pas aujourd'hui la Seine Saint-Denis des années 2025-2030, nous commettons une erreur stratégique majeure. Et c'est la raison qui fonde le fait que comme mon collègue BENTOUTA vous l'a dit tout à l'heure, le département de la région parisienne qui aujourd'hui est le mieux servi par le projet de transport du Grand Paris, c'est la Seine Saint-Denis. Ce n'est pas un hasard. C'est un choix délibéré économique et politique. En ce sens, je ne sais pas si c'est une révolution. Mais en tout cas c'est une étape considérable dans l'évolution technique, économique et humaine de la Seine Saint-Denis.

**Lamia ABDEL NABY** : merci, nous allons essayer de regrouper les questions. Le monsieur. Et après, ça sera...

**Joël BRIARD, Membre du conseil économique, social, régional** : Il y aurait beaucoup de choses à dire sur la présentation mirobolique de ce projet de métro, en sachant bien que ce n'est pas un problème de tracé, puisque la question du tracé est quand même liée à la conception du développement économique et urbain dans laquelle s'inscrivent les transports. Mais comme nous n'avons que trois minutes, je vais vous poser quatre questions. Je suis moi aussi pour une gare à Aulnay. Il n'y a pas de problème. Ce n'est pas cette question-là qui est posée. Je suis même pour qu'elle soit fortement affichée. Le tracé que vous proposez du Grand 8 a nécessairement besoin, me semble-t-il, d'une complémentarité avec l'autre projet. C'est-à-dire le projet Arc Express. Or, c'est là que je viens sur mes questions. Un, nous parlons dans votre tracé du Grand Paris de 40 gares. Mais 40 gares, il y a le risque de ghettoïsation et désertification économique de villes entières. Est-ce que la question des 40 est une question de taquet, ou est-ce qu'il est possible d'avancer vers un nombre accru de gares répondant au maillage économique et au développement des problèmes qui sont posés pour les populations, et notamment cette question du rapport nouveau qu'il faudrait construire entre l'habitat et le travail ?

Deuxième chose, vous n'en avez pas parlé. Est-ce que vous allez phaser le projet ? Quelle phasage ? C'est-à-dire par où nous allons commencer, parce que quand on a un débat de cette nature-là, il faut être quand même clair vis-à-vis des populations. Nous commençons par où ? Quel phasage dans l'intérêt des populations, et des secteurs en difficulté ? Je pense moi personnellement, mais ce n'est qu'un avis, que la priorité devrait être la création de la rocade ferrée en première couronne, pour désaturiser les liaisons radiales existantes, et offrir une solution plus rationnelle au déplacement de banlieue à banlieue.

Troisième question : est-ce que le STIF et la RATP vont redevenir les maîtres d'ouvrage ? Parce que pour l'instant, nous parlons de la Société du Grand Paris maître d'ouvrage. Mais le STIF et la RATP n'y sont pas. Je suis pour une maîtrise publique, parce que la RATP a fait la

démonstration - même si aujourd'hui, la situation de ceux qui prennent le métro, le RER et les bus s'est dégradée - de son efficacité. Or, ces nouvelles infrastructures, est-ce qu'elles vont avoir des maîtres d'ouvrage publics, une gestion publique, ou est-ce que l'on va aller vers le privé ?

Et quatrième question : on dit que le financement du Grand 8 est estimé de 22 à 25 milliards d'euros. Il faut dire quand même à ces populations qui sont ici présentes, que la contribution de l'État étant visée très faiblement à 4 milliards, qui va financer le reste ? Dans quelle poche allons-nous tirer cela ?

*Applaudissements*

Et je pense que la solution, parce que vous avez évoqué la question... Je sais que cela réfléchit du côté de Londres et du côté d'autres capitales qui ont des tarifications spécifiques. Il faut le dire. Mais est-ce que l'on va aller vers une tarification spécifique ? En Île-de-France, vous avez dit non. J'ai des doutes. Cela aggraverait la situation des usagers dans une région où il y a 1 000 000 de personnes en dessous du seuil de la pauvreté.

Voilà. Ce sont les quatre questions que je voulais vous poser, en rajoutant en 30 secondes que sur la solution mirobolique que vous avez présentée, il y a une chose qu'il faut dire. C'est que ce n'est pas le Grand Paris qui va créer l'emploi. Ce sont les entreprises qui créent l'emploi. Et les entreprises qui créent l'emploi, ce n'est pas un bassin de 500 000, un bassin de 1 000 000, mais si c'est pour les mettre en concurrence plus fortement avec une liaison rocade plus rapide, cela ne créera pas forcément l'emploi, notamment quand vous savez que vous avez 1 000 000 de gens en dessous du seuil de la pauvreté, 650 000 chômeurs dans cette région, et un taux de chômage de la jeunesse qui doit être autour de 30-32 %. Merci.

*Applaudissements*

**Lamia ABDEL NABY** : le monsieur en haut, et après, vous répondez.

**Erwann BAETE, Aulnésien, Membre du Parti Communiste Français sur Aulnay** : bonsoir. Le sous-investissement chronique de l'État, notamment pour des nouvelles infrastructures de transport en commun en Île-de-France et en Seine Saint-Denis, en particulier, aboutit à une situation de crise d'urgence de grande ampleur. Les transports franciliens sont saturés avec une tendance très nette à une forte dégradation ces dernières années : la ligne A, la ligne B du RER, la ligne 13 du métro, ce que nous avons vu tout à l'heure dans le film.

On peut donc considérer comme un point d'appui que ce débat porte enfin des projets de rocade banlieue à banlieue, et nous pouvons nous en féliciter. Il ne serait toutefois être l'affaire de quelques-uns à l'image du tracé Arc Express, approuvé par le conseil général sans la moindre concertation avec les communes et les populations. Mais le débat public en cours ne saurait se limiter aux seuls tracés du Grand 8 et d'Arc Express. Il doit aussi être la question d'un modèle de métropole, de son développement au service des populations, de sa capacité à affronter les grandes villes socioéconomiques et écologiques, avec une région où la crise frappe si fort.

Le modèle de métropole avancé par Nicolas Sarkozy avec le Grand Paris privilégiait un développement de pôles d'excellence, dédiés à la finance, oubliant les autres territoires comme le 78, le 77 et le 95 par exemple, à une forme d'étalement urbain. Il faut lui opposer l'exigence d'une métropole solidaire et écologique efficace contre la crise du capitalisme financier, Une métropole qui fasse de la desserte et du développement de tous les territoires et de toutes les populations une priorité.

Ma question est la suivante aussi, c'est : quelle va être aussi la question du logement autour des gares du Grand Paris ? Est-ce qu'il va y avoir une augmentation par exemple des loyers, parce que l'on sait qu'il y a la préemption. Des terrains sont préemptés. Cela va être au contrôle de l'État, puisque les villes vont être dessaisies de ces terrains. Nous savons aussi que l'augmentation des loyers éloigne les populations des zones urbaines, des centres urbains, etc. Et comme je vois dans le film, comme je l'ai vu sur les tracés, le 78 par exemple, le 77, et le 95 sont très mal desservis. Est-ce que quelque part, nous n'allons pas déplacer le problème justement sur la question de l'emploi, du logement etc. ? Merci.

**Marc VERON** : d'abord sur le nombre de gares, nous avons affiché un nombre de 40 gares, mais il est bien évident que nous ne sommes fermés à aucune discussion. D'ailleurs, il y a un Maire au premier rang, Monsieur BLAZY qui est le Maire de Gonesse. Je peux témoigner avec quelle ardeur le Maire de Gonesse et ses collègues des villes voisines, notamment de Sarcelles et de Villiers-le-Bel, plaident pour qu'il y ait une gare sur le Triangle de Gonesse, et avec des arguments, ma foi, assez convaincants, en tout cas qui seront très certainement pris en considération au moment de la décision. Il n'y a aucun fermement théorique sur un nombre de gares. Simplement, il faut qu'il y ait une compatibilité entre le tracé qui fait 155 kilomètres et le nombre d'arrêts, sans quoi vous imaginez l'extrême lenteur du moyen qui serait très probablement une pénalisation pour, en tout cas, ceux qui l'utiliseront.

Le phasage, surtout pas. Surtout pas de phasage, parce que le phasage, dites-moi, nous avons tout à fait ce qu'il en est en région parisienne. Nous l'avons éprouvé combien de fois depuis 50 ans ? C'est en clair des projets qui ne s'achèvent jamais, qui sont tellement tronçonnés, saucissonnés, phasés, que l'on sait, évidemment comme l'A86, à quel moment il commence, mais plus personne ne se rappelle quand il se termine dans des conditions qui avaient été promises au moment du lancement. L'A86, cela fait 40 ans par exemple que le projet a été lancé. Et bien entendu les budgets ont été grevés un nombre considérable de fois, mais il n'y a plus personne pour répondre des conditions dans lesquelles cela s'est passé. Et évidemment, les auteurs ne sont plus là.

Il faut donc faire comme il est fait partout en matière de métro, partout dans les capitales voisines. C'est-à-dire commencer la construction en plusieurs endroits à la fois et ne jamais dételer, c'est-à-dire ne jamais faire que les moyens humains et matériels soient désactivés, et continuer jusqu'à achèvement complet.

Voilà. Et bien entendu, puisque j'ai compris au travers de votre question que vous êtes légitimement pressé pour ce territoire, c'est vrai qu'à partir du moment où il y a un consensus fort sur le tracé et les gares, c'est un élément qui milite pour que les travaux

puissent commencer rapidement. Je l'ai dit à plusieurs reprises de façon très publique, et je ne me contredis donc pas : le phasage, non. Commencer les travaux vite, oui.

Alors après le maître d'ouvrage, la loi du 3 juin désigne clairement la Société du Grand Paris, qui est un organisme public où il n'y a que des capitaux publics. Son conseil d'administration est composé uniquement d'élus de grandes institutions publiques et de hauts fonctionnaires. Il ne me paraît pas qu'il y ait la moindre possibilité de ce point de vue de sortir du giron classique en matière de maîtrise d'ouvrage public. Bien entendu, un certain nombre de contribuables y joueront leurs rôles. Cela va de soi.

Ensuite, en ce qui concerne la tarification, elle sera la même pour ce réseau que pour le métropolitain, puisque l'ensemble des deux sera complètement intégré. De n'importe quelle station du Grand Paris, il sera possible d'accéder à n'importe quelle station du métro actuel. Nous sommes dans un cas d'un réseau qui deviendra unique avec un mode tarifaire tout à fait unique.

Quant au logement, je dis à notre dernier interlocuteur que les communes ne sont désinvesties en quoique ce soit de rien. Dès lors que les communes ont des projets, comme c'est le cas à Aulnay, de développement et des projets de logement, je ne vois pas très bien en quoi le fait de faire passer un métro par Aulnay les désinvestirait de leurs responsabilités. D'autant plus que ce qui a été dit tout à l'heure, je crois pouvoir le confirmer. C'est-à-dire qu'il y a une concertation entre les maires pour aboutir à des projets soumis à discussions avec l'État, et que ces discussions permettront éventuellement la passation d'un contrat sur un mode de stricte égalité entre les communes et l'État, la libre volonté des parties. En rien il ne sera demandé aux communes de renoncer à leur projet ou de s'imposer dans leur territoire pour des projets donc elles n'auraient pas clairement la paternité.

**Henri WATISSEE, Membre de la Commission Particulière du Débat Public sur le Réseau de transport public du Grand Paris :** Monsieur VERON, excusez-moi, mais monsieur avait posé une question concernant la Société du Grand Paris, en tant que maître d'ouvrage, mais aussi avait posé, si j'ai bien compris, la partie STIF et RATP. Est-ce que vous pourriez éclairer la partie maître d'ouvrage, la partie exploitante peut-être ? Et puis ça, c'est le premier point. Il y en a un deuxième sur la partie financement des 4 milliards.

**Marc VERON :** j'ai clairement indiqué que la loi du 3 juin reconnaissait un maître d'ouvrage pour le réseau de métro du Grand Paris, à savoir clairement la Société du Grand Paris. C'est la loi. Quant aux 4 milliards dont vous pensez que c'est modeste, ils viennent de la poche de qui ? Des contribuables Français, de tous les contribuables Français, c'est-à-dire des contribuables des autres régions compris. Réfléchissons : est-ce que c'est si modeste que ça de demander une contribution à hauteur de 4 milliards de ceux qui ne sont pas aujourd'hui les habitants de la région parisienne ?

La question du financement renvoie à la question des modalités de remboursement. Elle renvoie à la question des modalités de remboursement. Je vous signale que le réseau de métro de Paris, le réseau urbain, a été construit au début du XXe siècle, a été financé

exactement de la même manière à partir d'emprunts relais. Et tout cela a été totalement remboursé au début des années 70. Voilà. Nous n'avons rien inventé. Ce sont des modalités de financement classiques s'agissant de grands projets d'infrastructure, dont la durée de vie en général excède largement une génération, probablement deux. En tout cas, le métro de Paris, même s'il a été modernisé, est là depuis un siècle.

**Françoise TCHOUDJEM, Habitante d'Aulnay-sous-Bois – Usagère régulière du RER B :** bonjour. Je veux savoir que vous proposez au niveau des transports du projet, ce qu'il va en être de la ligne RER B. Parce que je vois que dans les projets qui nous sont présentés, Aulnay ne sera plus un point de passage obligé entre Paris et Roissy notamment. Et là, c'était une force d'attractivité d'Aulnay d'avoir ce point de passage par Aulnay-sous-Bois. Ma question, c'était de savoir, ce réseau existant, je suppose qu'il va rester. Mais qu'est-ce qui est prévu pour l'améliorer ? Parce que nous sommes actuellement à 15-17 minutes de Paris, 20 minutes de Roissy. Or, je ne vois plus Aulnay comme point principal de passage entre Paris et Roissy. Qu'est-ce qu'il en est ?

**Lamia ABDEL NABY :** Madame LEPERE, vous voulez répondre ?

**Séverine LEPERE, Directrice ligne RER B – SNCF :** bonsoir. Je pense que dans la représentation, nous n'avons pas précisé tous les schémas de la ligne B, mais elle restera inchangée. Et je ne sais pas si nous aurons l'occasion d'en reparler dans un cadre de celui que l'on est en train de réaliser en ce moment avec RFF, c'est-à-dire la modernisation de la ligne. Mais le RER B n'est pas bougé, il desservira toujours Roissy, toujours Vitry et toujours Paris, et Aulnay bien sûr. Toutes les gares restent inchangées, et avec les destinations actuelles.

**Françoise TCHOUDJEM :** vous savez qu'il y a un problème sur cette ligne B au niveau de l'entretien, du service public etc. Qu'est-ce qu'il va en être avec cette désaturation ? J'ai l'impression qu'il sera moins porté d'attention de cette ligne.

**Séverine LEPERE :** à l'heure actuelle, la ligne B du RER est la première ligne en Île-de-France qui bénéficie d'un schéma directeur. C'est la première ligne où ont été financés des travaux importants. Enfin, vous connaissez la gare actuellement, et les travaux qui sont en cours. Et ce sont des travaux de modernisation qui ont recommencé, il y a deux ans, qui se termineront dans deux ans, c'est-à-dire fin 2012, où l'ensemble des quais va être rehaussé, où la signalisation va être changée et où les rames vont être rénovées. La première a été mise en circulation la semaine dernière. A l'heure actuelle, la ligne B du RER est la première à bénéficier d'un investissement de grande ampleur. Pour vous donner quelques ordres d'idée, il va y avoir à peu près 650 millions d'euros qui vont être investis sur cette ligne en l'espace de quatre ans.

**Nadir BENTOUTA :** nous avons indiqué tout à l'heure qu'avec la gare du métro Grand Paris, l'impact sur le RER B serait à peu près de 30 % en matière de désaturation, et donc de confort supplémentaire, et de qualité de transport.

**Alain AMEDRO, Vice président à l'aménagement du Conseil Régional IDF – Conseiller municipal d'Aulnay-sous-Bois :** bonsoir. Je rebondis sur la dernière question qui a été posée sur le RER B, pour dire à Madame que l'on est au cœur du plan de mobilisation de transport de la région, que la région mobilise avec le Syndicat des transports Île-de-France, et la SNCF et la RATP, 314 millions d'euros pour la rénovation des rames du RER B, et quasiment autant pour l'infrastructure. Nous ne sommes pas dans l'avenir, mais nous sommes dans le présent de ce qui est en train de se faire, que ce soit au niveau de l'accessibilité, que ce soit au niveau de la hauteur des quais, que ce soit sur la rénovation à la fois mécanique du moteur, comme du confort intérieur.

Pour moi, c'est une bonne transition pour dire que bien évidemment, nous sommes dans un moment clé du débat en Île-de-France. Je partage largement ce qui a été dit sur les questions du financement, sur la place du STIF, du service public. Je n'y reviendrai pas. Mais je reviendrai quand même sur... Nous savons qu'il y a le Grand Paris, mais nous savons qu'il y a toutes les préoccupations autour d'Arc Express qui est plus en cœur d'agglomération, donc dans un tissu très dense, et qui répond à un besoin de circulation, notamment de développement durable comme il a pu être dit.

Un moment clé du débat, parce que la région a commencé à écouter de façon très sérieuse puisque l'on est, je ne sais pas, à la 30e réunion publique entre Arc Express et Grand Paris. Elle a fait des propositions à la mi-novembre pour qu'il y ait une complémentarité entre les projets Arc Express et le plan de mobilisation des transports, où nous avons 13 à 14 milliards d'euros qui sont déjà financés, et puis le Grand Paris.

Et ce qui est intéressant aujourd'hui, c'est précisément que dans les propositions de la région, il y a le projet grand arc Est du Grand Paris dont la région a décidé de dire : nous, nous sommes prêts en effet à ce qu'un autre projet soit complété par le projet que l'on a pu voir aujourd'hui. C'est vraiment un moment clé. La Commission Nationale du Débat Public l'a dit, puisqu'elle demande à ce qu'en gros, les deux maîtres d'ouvrage arrivent à se mettre d'accord pour que l'on trouve, puisque l'on ne va pas pouvoir tout financer. Je crois que ce qui a été dit, c'est qu'en gros nous avons un projet mirifique, mais comment nous le finançons ? Qui le finance ? Je crois que les députés ont commencé par dire qu'il allait quand même y avoir une taxe, je crois, sur le Grand Paris. Où est-ce que l'on en est. Cela mérite que l'on aille un peu plus loin. Il y a aussi la proposition...

**Lamia ABDEL NABY :** juste une information, la Commission Nationale du Débat Public constate, mais ne demande rien.

**Alain AMEDRO :** elle a constaté. Je crois qu'elle va un peu plus loin. Je vous invite à aller sur votre site. Il me semble qu'elle va un peu plus loin puisqu'elle dit qu'elle a pris, qu'elle constate les propositions, qu'elle aimerait bien qu'avant la fin du débat public, en tout cas, c'est comme ça que je l'ai lu, si ce n'est pas le cas en tout cas, ça serait une bonne chose. J'ai pris peut-être mes désirs pour des réalités. En tout cas pour dire simplement que ce grand arc Est, en ce qui me concerne de la région, je suis totalement d'accord pour dire que c'est

un arc intéressant, ce qui ne veut pas dire que je partage le reste en termes d'aménagement du territoire, la ligne verte notamment.

Et les propos du ministre d'hier, qui dit clairement qu'il a remarqué les propositions de la région et qu'il faut aller avec Jean-Paul HUCHON à un compromis. Tout cela va sur de bons rails, et je vais terminer par ça. J'ai plein de choses à dire, mais je veux dire que l'on est heureux, je le suis, parce que j'ai contribué à cette complémentarité entre les deux projets, notamment sur l'arc Est

**Lamia ABDEL NABY** : merci. Monsieur.

**Michel LEFEBVRE, Responsable du POI** : je voulais quand même demander une précision à Madame la Directrice du RER B. En effet, elle a expliqué qu'il y a eu des investissements pour rehausser les quais et pour moderniser les rames, mais nulle part le doublement de la capacité et du nombre des rames sur la région Île-de-France. Autrement dit, nous risquons de vivre encore jusqu'en 2015, 2018 ou 2020, une sursaturation du réseau ferré. La première inquiétude, c'est celle-ci : au nom de choses mirifiques que l'on entend pour 2018-2020, l'État semble se désengager tout de suite en ce qui concerne les investissements nécessaires pour permettre l'amélioration tout de suite du RER B. Quelqu'un l'a dit tout à l'heure : nous avons trouvé des centaines de millions d'euros pour renflouer des banques qui étaient menacées de faillite par la spéculation, et nous n'en trouverions pas pour permettre une véritable modernisation du RER B avec doublement des capacités, par exemple.

Sinon, ma question est sur qui va payer ? D'abord, Monsieur AMEDRO a posé la question de la taxe spécifique sur le financement du Grand Paris. Elle a été adoptée à l'Assemblée nationale le 10 décembre. Autrement dit, en plus de la taxe d'habitation, nous allons avoir une taxe payée par tous les Français imposables, par toute la population, pour financer le Grand Paris.

D'autre part, nous savons qu'entre la commission CARREZ qui pilote ces questions de financement, où nous insistons sur le fait que l'on ne paie pas assez en région parisienne par rapport aux grandes capitales équivalentes d'Europe... Du point de vue des impôts, nous savons qu'il est dit qu'il faudra que les Franciliens mettent la main à la poche plutôt qu'à la patte pour financer ces investissements. Il y a une grande inquiétude qui, je pense... En tout cas, il y a un refus des citoyens de payer plus, par rapport à cette future création du Grand Paris.

Enfin dernièrement, je suis content d'avoir une vue apparaître... Pour la première fois sur un plan qui nous a été projeté, nous parlons de l'existence de PSA Aulnay-sous-Bois sur ce qui nous a été projeté. Or, dans tout ce que l'on peut voir circuler, l'usine PSA d'Aulnay-sous-Bois n'apparaît plus. Nous avons interpellé la fois dernière le Maire Monsieur SEGURA pour lui demander : est-ce que vous êtes prêt à vous engager à faire en sorte que tous ensemble, nous puissions exiger le maintien de PSA Aulnay avec tous ses salariés sur le site ? Parce qu'il est bel et bien beau de parler de dizaines de milliers d'emplois futurs, mais gardons d'abord

l'existant. Gardons ces milliers d'emplois que nous avons sur la ville. C'est de cela dont nous avons besoin d'abord. J'aimerais bien que vous reveniez sur cette question aussi de PSA.

**Gérard SEGURA** : oui. Nous avons déjà donné la réponse d'ailleurs, et Monsieur LEFEBVRE le sait. J'ai rencontré le Directeur de PSA il y a une dizaine de jours à peine, qui a indiqué qu'une des cibles essentielles du groupe était de maintenir l'usine d'Aulnay. C'est la première réponse. La deuxième, c'est que l'on comprend bien que la proximité d'une gare, parce qu'elle serait à environ 600 mètres de l'usine Citroën, était l'atout supplémentaire, bien évidemment, pour que le groupe continue à maintenir son activité sur ce site.

Enfin, dernière question, mais nous en reparlerons dans le cadre des contrats territoriaux, l'usine Citroën, avec la modification de la taxe professionnelle, paye aujourd'hui plusieurs millions d'euros de plus que ce qu'elle payait précédemment, tout simplement parce qu'une partie de cette taxe évidemment est affectée, enfin est établie à partir du foncier dont elle dispose. Cela veut dire qu'il y a là des capacités foncières qui ne sont plus très utiles, bien au contraire, au groupe PSA, à savoir un certain nombre de dizaines d'hectares. Et dans cette discussion qui vient, il faudra évidemment, avec le groupe PSA et son groupe immobilier en particulier, voir comment ces terrains pourraient évoluer vers l'implantation de futures entreprises.

**Miguel HERNANDEZ, Adjoint au Maire, Président du groupe des élus communistes de la ville d'Aulnay-sous-Bois** : bonsoir. Il y a deux projets aujourd'hui qui se confrontent comme disait Alain AMEDRO. Le Grand Paris, c'est le projet du gouvernement. Et le projet Arc Express est le projet Île-de-France. Chacun présente des avantages pour la Seine Saint-Denis. Ils permettent selon les tracés d'améliorer le réseau et le maillage en transports en commun, et de gérer des interconnexions entre les villes de banlieue. Nous sommes favorables à une fusion de ces deux projets - je ne développerai pas - bien que les propositions qui ont faites notamment par le conseil général de la Seine Saint-Denis se soit faites sans réelle concertation avec les habitants des secteurs desservis, et que le projet présenté par la région Île-de-France nous fait prendre quelques craintes, notamment avec la remontée en surface du tracé CDG Express. Quand nous connaissons l'histoire de ce projet, nous pouvons être un petit peu inquiets.

Ces craintes se confirment aussi sur le financement, Monsieur VERON, vous l'avez indiqué. Mais je crois qu'il faut être clair avec la population. Les 4 milliards, ok. Quid des x milliards qui restent pour financer le projet, quand nous savons qu'effectivement, Monsieur CARREZ ne cesse de faire des propositions qui vont taper dans le porte-monnaie des habitants, et non pas dans ceux qui seront desservis par justement ce réseau.

Nous souhaitons aussi une tarification unique à hauteur du prix des zones 1-2 pour toute l'Île-de-France. Demain, la spéculation acharnée et sauvage se prépare dans le cadre du Grand Paris. L'État donne la maîtrise du foncier, dans le cadre effectivement des contrats de développement territoriaux, sur 500 mètres autour de chaque gare à la Société du Grand Paris, présidée par André SANTINI qui, nous le savons, est un fervent défenseur des services publics.

Quid de la maîtrise du foncier par les communes ? Le groupe Icade qui était d'ailleurs présent à la soirée thématique Urba sur la Plaine Saint-Denis, ne s'y est pas trompé, et a été très clair dans ses propos. J'invite tous les gens à aller visionner la vidéo de cette soirée quant aux volontés des promoteurs de venir sur les territoires. Et ces contrats territoriaux, même s'ils sont négociés sous l'œil bienveillant du Préfet, n'indiquent pas en tout cas, et ne prennent pas en compte les coûts des services publics et des équipements publics que les communes devront mettre en œuvre pour desservir les futures zones d'habitation, construire les écoles, et construire les crèches qui seront nécessaires.

Enfin, dernière remarque : vous parliez effectivement, Monsieur VERON et Monsieur BENTOUTA d'une remise clé en main au STIF du futur réseau du Grand Paris. Mais quid de la gestion et de l'exploitation de ce réseau ? Quand nous savons qu'aujourd'hui même, dans quelques années, nous serons en concurrence sur ces réseaux de service public entre les opérateurs traditionnels de service public et les grands groupes étrangers ou même français qui développent du service public de transport, nous pouvons nous interroger aussi sur l'exploitation du futur réseau du Grand Paris. Merci.

**Marc VERON :** il y a évidemment beaucoup de questions dans votre intervention. Sur la fusion, nous l'avons dit dès la première réunion. Nous nous sommes évidemment - de toute façon, personne ne peut envisager le contraire - pour qu'il y ait un tracé unique à la sortie du débat public, mais un tracé qui prenne en compte l'ensemble des avis qui se sont exprimés au cours de ce débat public. Parce que ce débat public, la loi dit des choses assez précises le concernant. Elle dit que dans les deux mois qui s'écoulent derrière la clôture de la consultation du public, au cours des mois de février et de mars, la Commission du Débat Public doit rendre une synthèse au maître d'ouvrage. Et la synthèse, ce n'est pas pour la Commission du Débat Public le fait de choisir une option ou une autre, un tracé ou un autre. C'est le fait de rendre objectivement compte de l'ensemble des avis qui se sont exprimés. Et fort de cette synthèse, le conseil de surveillance de la Société du Grand Paris doit prendre une décision argumentée dit la loi. C'est-à-dire qu'en toute hypothèse, le conseil de surveillance de la Société du Grand Paris n'a pas une entière liberté de choix. Il doit argumenter, ce qui veut dire que de manière très publique, il doit justifier des raisons du tracé et de la localisation des gares. Et comme une précaution ne va jamais toute seule, deux éléments additionnels sont exprimés dans cette loi. Le premier, c'est que les commissions compétentes des deux chambres doivent entendre le Président du Conseil de surveillance précisément sur les raisons qui fondent la décision du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris. Et ensuite, ce sera au mois de juin, le Conseil d'État doit prendre un décret qui fixe le tracé et les gares.

Comme le Conseil d'État le montre par ailleurs, il est tout sauf un notaire, tout sauf une chambre d'enregistrement. Ce qu'il fera c'est, considérant la loi d'un côté, les éléments de la synthèse et la décision du Conseil de Surveillance de l'autre, il verra si oui ou non la loi a été satisfaite quant au choix et l'argumentation de ces choix, eu égard à la synthèse du débat public.

Je suis un peu long là-dessus, mais tout cela pour vous dire que je ne crois pas un instant que cette fusion des deux projets soit simplement une opération d'État major dans un bureau clos. Non. Fusion, certes, mais éclairée par le débat public. Sinon, à quoi serviraient la soixantaine de réunions qui ont lieu, les cahiers d'acteurs, etc. Je ne reprends pas. C'est le point sur la fusion.

Maintenant, sur la spéculation, moi je suis toujours un peu étonné par l'argument sur la spéculation parce que, qu'est-ce que cela veut dire ? Lutter contre la spéculation, cela veut dire s'assurer de la maîtrise du foncier. Si nous n'avons pas la maîtrise du foncier, nous laissons les choses faire. Et la maîtrise du foncier, cela veut dire prendre des dispositions d'urbanisme type ZAD ou pré ZAD, par exemple.

La loi le dit expressément. Ce sont, notamment dans le cadre des contrats de développement territorial, des décisions communes à l'État et aux communes. J'ai cru comprendre que sur Aulnay-sous-Bois, cette question n'était pas tout à fait indifférente. Cela veut bien dire que si nous le voulons, nous avons la possibilité d'éradiquer ce phénomène. Je vais vous prendre un simple exemple. La semaine dernière, j'étais en réunion à Gennevilliers, commune que vous connaissez probablement bien. Il y a une immense zone de friches qui peuvent être totalement récupérées pour le besoin d'un développement territorial. La commune de Gennevilliers souhaitait qu'il y ait une opération de ZAD qui soit faite. Le préfet des Hauts-de-Seine était à cette réunion. Il a signé devant nous l'arrêté de ZAD, qui protège donc la commune de Gennevilliers de ce phénomène spéculatif latent. Les outils existent. Il suffit tout simplement de prendre les bonnes décisions qui permettent, encore une fois, de tarir à la source ce phénomène spéculatif.

Quant au financement, je dirais la chose suivante, parce que *in fine*, qu'est-ce qui est sollicité ? J'espère quand même que la recette commerciale va augmenter par un simple phénomène, car si véritablement nous ne drainons pas une clientèle nouvelle au travers de ce réseau automatique, là où il passe, c'est à désespérer. Enfin, espérons quand même qu'il y ait un peu de report modal. Et une clientèle nouvelle, cela veut dire une recette supplémentaire, même sans toucher au tarif.

Deuxièmement, le législateur discutait cet après-midi puisqu'il y a la commission mixte paritaire, je n'en connais pas les résultats, je n'ai pas été vérifier, de plusieurs choses. D'abord, d'augmenter le revenu de la taxe sur les bureaux, d'augmenter le revenu de la taxe sur la création de bureaux, et de donner le moyen d'augmenter la perception sur le versement transport. Ce sont des éléments qui touchent les entreprises, pas le public. Nous allons voir. Je ne me prononce pas. Je ne sais pas du tout ce qui est issu de la commission mixte. Mais en tout cas, tout cela montre que le législateur se soucie d'assurer, et pour la région, et pour la Société du Grand Paris, et pour les projets dits plan de mobilisation des transports, et pour le réseau futur de métro automatique, des recettes pérennes, stables et évolutives dans la durée.

**David BURCOT, Habitant d'Aulnay-sous-Bois** : à entendre certaines personnes ce soir, je sens une certaine frilosité devant le projet qui nous est présenté. Je dois vous dire que je suis

un petit peu surpris. En effet, pour moi, c'est un formidable, comment dire, *booster* pour la région, et je dois vous avouer que même si je comprends l'intérêt de certains groupements, de certains acteurs politiques, de certains acteurs économiques à montrer un petit peu quels sont leurs intérêts ou leurs contradictions vis-à-vis de ce projet, je dois vous avouer que je ne suis pas un expert d'un réseau de transport, mais que ce que vous avez présenté pour l'instant me satisfait largement.

Je dois même vous avouer mon énorme surprise, et ceux qui me connaissent... Je suis agréablement surpris du projet même si celui-ci n'est pas pour l'instant finalisé. Il y a une chose qui me préoccupe surtout, moi je dois vous avouer, c'est le budget. Alors même si je comprends bien que c'est un investissement autour de 20 milliards, et que d'ici 2018, ce montant aura forcément été dépassé... Nous avons vu cela sur d'autres projets de grande envergure comme le Tunnel sous la Manche. Ce que je vois aussi, c'est un formidable investissement pour la région, puisque cela va forcément créer des emplois. Voilà, je ne voulais pas simplement poser de questions, mais juste vous dire que j'étais un petit peu étonné de la frilosité de certains intervenants, et que je pense que pour les habitants d'Aulnay-sous-Bois, avoir une gare sur la ville, c'est une chose très importante. Voilà, merci.

#### *Applaudissements*

**Gérard BIAZZO, habitant d'Aulnay :** le projet, c'est la première fois que je le découvre. Je le trouve grandiose. Mais une chose qui est sûre, c'est qu'en France et dans la région parisienne, nous ne sommes pas capables d'entretenir notre réseau ferré. La SNCF et les transports publics, nous ne sommes déjà pas capables. Moi, ce que je crains, c'est le budget financier. Je pense qu'il y a une crise financière soi-disant. Le conseil général est soi-disant pas assez fauché. Nos villes sont quand même assez retournées. Je me demande où nous allons chercher le pognon. Je pense que si nous venons le chercher chez les salariés, nous ne pouvons plus payer. Sincèrement, je crois que ce n'est pas la peine. Le projet est grandiose. Nous avons quand même prévu une gare sur Aulnay. Il y a beaucoup de choses. Mais ce projet, il est peut-être grandiose, mais où allons-nous aller chercher l'argent ? Je crois qu'il ne faut pas trop le chercher chez les salariés. Sincèrement, je crois que l'on ne peut plus aller le chercher là. Et ce que je ne veux pas non plus, c'est que tout le transport public qui arrive dans l'avenir soit privatisé. Il n'y a plus un autocar. C'est Véolia dans toute la région parisienne. Si c'est à eux que va revenir le service public dans les 20 ans, je ne suis pas d'accord. Le service public doit rester public sur la région parisienne et dans la France.

**Didier BESSAGUET, Délégué Conseil de quartier :** lors du préambule, la présentation télévisée, vous faisiez remarquer que le trafic automobile était excédentaire, et également la présence de trois aéroports en région parisienne. Ne pourrait-on pas envisager que ce genre de transport participe à son échelle au financement de ce projet, ne serait-ce qu'en rendant payants certains tronçons, que ce soit sur l'A86 ou une partie des autoroutes, et également les vols commerciaux et puis des vols internationaux.

Deuxièmement, qu'en est-il des plans locaux d'urbanisme qui ont été votés soi-disant dans le respect de la démocratie locale via la loi SRU ? Est-ce que le grand projet du Grand Paris va se supplanter à ces projets ?

Et dernière question : le financement ou le budget prévoient-ils les problèmes de financement de la sécurité des usagers ? Outre le mauvais entretien des transports actuels, vous le savez très bien, elle pose aussi un certain problème, surtout pour les déplacements nocturnes. Merci.

**Marc VERON** : je voudrais m'assurer d'un point, puisque la question a été soulevée juste avant, puis après je répondrai à ces questions, en me tournant vers notre collègue de RFF. A ma connaissance, tout ce qui est entretien, maintenance du réseau ferré en Île-de-France, est excédentaire par la perception des redevances d'utilisation dudit réseau. Je dis cela parce que tout à l'heure, je crois que vous avez dit : nous n'arrivons plus déjà à payer, etc. Est-ce que vous pourriez nous confirmer ce point ?

**Emmanuel LECONTE, Représentant de RFF** : bonsoir. Pour répondre précisément à votre question, RFF a signé l'année dernière, avec le STIF, une convention sur l'entretien et la modernisation du réseau existant dans laquelle, cette convention, nous nous engageons à réinvestir la totalité des péages qui sont payés par les trains Transilien qui circulent en Île-de-France dans la modernisation de ce réseau Île-de-France. Nous appelons ça le coût complet. Cela veut dire qu'il y a un équilibre entre les péages que RFF perçoit pour la circulation de ces trains, dont le RER B et la ligne K ou d'autres, toutes les lignes qui relèvent du réseau Transilien SNCF, et le montant qui est utilisé pour à la fois l'entretien courant et les investissements de renouvellement, c'est-à-dire le remplacement des rails, des aiguillages etc., sur le même réseau utilisé par Transilien. Voilà. C'est donc équilibré. Pour le réseau Paris Nord, pour vous donner une idée, cela représente, si nous faisons la somme entre l'entretien courant et ce que j'appelais le renouvellement, les remplacements d'appareils, cela fait de l'ordre de 60 à 80 millions d'euros par an pour entretenir et moderniser ce réseau, uniquement sur la région Paris Nord.

**Marc VERON** : il y a eu un autre point qui a été évoqué, c'est la création d'emplois par les travaux mêmes du réseau. Nicole, vous pourriez...

**Nicole POUILLY** : pour vous donner une idée de ce que génère une infrastructure de ce type comme création d'emplois, nous nous sommes livrés à quelques calculs. En fait, ce sont des ratios qui sont connus et qui sont partagés par tous aujourd'hui. Une infrastructure de ce type crée 1 500 emplois par an en moyenne pendant 10 ans pour chaque milliard d'euros investi. Cela veut dire que dans cette infrastructure-là, nous avons dit tout à l'heure 21 milliards donc ça fait..., et 10 % de ces 21 milliards, 12 % pour le matériel roulant. En fait c'est 1 500 emplois par an en moyenne pendant 10 ans pour chaque milliard d'euros investi, pour 22 milliards pour les infrastructures. Ces emplois sont évidemment créés en majorité sans doute - bien qu'il y aura bien sûr des appels d'offres puisque c'est la réglementation - principalement en Île-de-France.

Quant au matériel roulant, sur la durée de la commande, c'est-à-dire pendant les huit ans, c'est 125 emplois par an pour 100 millions d'achat. C'est-à-dire 100 millions d'achat qui comprennent les études, les achats de matériels, la fabrication des rames et la livraison des rames. Ces créations d'emplois sont évidemment plutôt hors de l'Île-de-France, réparties sur l'ensemble du territoire, puisque les fabricants et les constructeurs de rames, de métro et de trains sont plutôt localisés en province qu'à Paris.

Concernant la ligne automatique 14, dont nous disons souvent qu'elle ne génère pas d'emplois, il faut quand même savoir que cette ligne ne fonctionne pas toute seule évidemment. Elle mesure aujourd'hui 9 kilomètres, et elle fonctionne avec 300 agents d'exploitation et de maintenance, et hors les emplois indirects générés pour l'entretien et la propreté du métro. Voilà pour le point concernant les emplois.

Tout à l'heure, une question a aussi été posée sur l'exploitation. L'infrastructure de transport sera donc remise au STIF. La Société du Grand Paris n'a pas vocation à devenir l'exploitant de ce réseau. Et le STIF fera sans doute, comme il le fait aujourd'hui dans le cadre du règlement européen, un appel d'offres aux sociétés exploitantes qui pourront répondre à l'appel d'offres, avec évidemment un cahier des charges que le STIF mettra au point. Cela veut dire que toutes les entreprises, qui aujourd'hui font de l'exploitation de réseau, pourront répondre à cet appel d'offres, y compris sans doute la RATP.

**Marc VERON** : il y a deux questions qui concernaient ADP. Bien entendu, ADP subira une valorisation de ses actifs de façon importante par le fait que deux gares seront totalement intégrées dans son emprise. Ce sera le cas à Roissy évidemment, où la gare sera de proximité par rapport à l'existant dans l'emprise ADP, et ce sera également le cas à Orly, où il est imaginé de poser la gare à mi-chemin entre les terminaux Ouest et Sud. En effet, il appartient à la négociation avec ADP de déterminer les conditions financières dans lesquelles tout cela pourra se réaliser.

Et vous avez également posé une question s'agissant de savoir si le montant de la sécurité des passagers... Alors, je n'ai pas compris si c'était la sécurité dans le cadre du fonctionnement des rames, auquel cas la réponse est évidemment oui, c'est intégré dans le prix, ou si c'était la sécurité au sens de sécurité du niveau ordre public, disons, dans les stations. Mais s'agissant de cela, il est bien évident que le sous-système de sécurité est totalement intégré dans l'architecture du réseau de transport.

**Saïd HADJI, Pédiatre à l'Hôpital Robert Ballanger à Aulnay-sous-Bois** : je voudrais faire une remarque et puis poser deux questions. La première, c'est que les populations d'Aulnay sont en grande attente de pouvoir se déplacer sur toute la région. Tout à l'heure, j'étais en train de discuter avec des jeunes. Ils avaient des projets de chercher un emploi. C'est vrai que la région, si nous pouvions nous déplacer et utiliser toutes ses capacités, il y aurait peut-être sûrement moins de chômage. Les deux questions que je voulais poser : concernant les autres grandes agglomérations dans le monde, j'aurais bien aimé que l'on nous montre comment ils se déplacent. Parce que je pense que dans le passé, ils ont sûrement eu le même problème, et comment ils l'ont réglé. Parce que là on nous parle de projet, mais est-ce que...

Il y a bien un endroit dans le monde où il y a eu à peu près le même problème et qui a été réglé justement avec ce métro automatique ou un autre moyen de transport. Je crois que c'est ce qui explique un peu la frilosité qu'avait notée l'autre habitant d'Aulnay parce que les gens, en fait, ne voient pas ce projet comme quelque chose de concret, parce que cela voudrait dire là que l'on part sur 15 ans encore de difficulté. Et la deuxième chose, on nous a déjà fait le coup de préparer des organismes publics qui vont simplement préparer pour vendre les projets.

### *Applaudissements*

**Marc VERON** : il y a une trentaine de métros automatiques dans le monde avec des niveaux de performance très variables, sur tous les continents. Je ne vais pas me lancer dans un comparatif, mais sachez qu'un métro automatique qui a cette capacité, c'est-à-dire à l'heure de pointe, d'avoir une fréquence toutes les 85 secondes et d'emport de 40 000 passagers, c'est évidemment totalement exceptionnel du point de vue du niveau de performance. Cela renvoie évidemment à des questions lourdes de fiabilité, de ponctualité, etc.

Mais sachez que c'est plutôt dans le haut de gamme de la trentaine de métros automatiques qui existe à travers le monde. Et si nous l'avons voulu de cette manière en rocade, c'est que je crois que la démonstration a été faite depuis hélas longtemps que le système en radiales, qui aujourd'hui, depuis l'origine, caractérise le système ferroviaire par métro de l'Île-de-France, a à peu près donné ce qu'il pouvait. Et le fait de rabattre sur le cœur de Paris la totalité des passages pour des banlieusards qui souhaitent aller d'une banlieue à une autre est évidemment une source d'engorgement formidable qu'il faut absolument desserrer.

Là je pense qu'évidemment, nous sommes renvoyés au fait que Paris a toujours été conçu comme le point d'origine et le point d'aboutissement de toutes les liaisons de tout type depuis le XIXe siècle. Nous sommes à la limite de ce que ce modèle de fonctionnement pouvait prévoir. Et bien sûr si les liaisons ont été voulues par ce métro en rocade de banlieue à banlieue, c'est bien entendu pour améliorer l'accessibilité, et notamment l'accessibilité à l'emploi, comme cela a été dit dans la présentation d'origine. C'est la capacité en effet pour les populations qui aujourd'hui sont cloisonnées, sont limitées territorialement, de pouvoir s'ouvrir à des bassins nouveaux, et de pouvoir donc espérer postuler à des emplois. L'exemple de Roissy très près d'ici est absolument flagrant. Nous avons vu et constaté qu'à quelques kilomètres de Roissy, il y avait des villes entières qui n'avaient pas la capacité d'y accéder, sauf à avoir évidemment pour les habitants des voitures individuelles, ce qui n'est pas toujours le cas, loin de là. Nous le savons.

**Negeth BEZZAOUYA, Habitante d'Aulnay-sous-Bois** : je voulais souligner l'importance de cette station à Aulnay, et notamment au nord d'Aulnay, car cette station va contribuer au développement de cette partie de la ville qui a pris un retard considérable, notamment à cause de la fracture géographique qu'il y a entre cette zone Nord de la ville et l'accès à la gare. Moi, je suis heureuse de constater que nos étudiants, parce que l'égalité des chances passe aussi par là, que les étudiants Aulnésiens vont pouvoir aujourd'hui avoir un trajet aller de Aulnay Nord vers les sites universitaires d'une demi-heure au lieu d'une heure et demie.

Je veux dire que c'est déjà une grande avancée sociale, en tout cas pour notre jeunesse. Et moi j'aimerais avoir une question qui me paraît peut-être pragmatique, mais j'aimerais connaître le timing du début de la construction, puisque depuis tout à l'heure, effectivement, nous abordons un certain nombre d'éléments, mais le timing me semble important puisqu'en tant qu'Aulnésienne, j'ai besoin de me projeter et de savoir quand se réalisera notre station aulnésienne, en termes de timing. Merci.

**Marc VERON** : le début des travaux, c'est 2013 si nous pouvons en effet enclencher les décisions au cours du premier semestre. Mais encore une fois, la loi nous y contraint. Donc si les décisions sont prises au premier semestre, nous comptons engager très vite derrière les enquêtes publiques qui permettront, là par où nous voulons commencer les travaux, de le faire à cet horizon de deux ans.

**Denis DUCASSE, Habitant de Aulnay-sous-Bois – Cadre Banque et délégué du personnel CFTC** : aulnésien depuis 1981, marié à la Courneuve, et mes trois filles sont nées à Aubervilliers. Personnellement, je ne suis pas de la région. J'ai grandi dans l'Océan Indien et dans le Sud-Ouest de la France. Je suis arrivé sur le département depuis 1976, et j'ai connu la gare de la Courneuve, l'ancienne, la nouvelle, les HLM, les 4 000 logements où nous nous sommes mariés. Et la gare de Courneuve s'est un peu modernisée, mais il y a toujours un train tous les quarts d'heure. Et vu le nombre d'habitants, c'est un peu regrettable. A Aulnay, nous avons choisi Aulnay parce qu'il y avait la percée du RER, Aulnay-Gare du Nord-Châtelet en 1981, parce que l'on travaillait à Auber. Et maintenant, je travaille à La Défense à mi-temps, et je suis aussi délégué du personnel du syndicat CFTC. Et je travaille à BNP Paribas pour ne pas le cacher.

La Défense, quand nous voyons la migration de la population Est/Ouest... Nous pourrions dire qu'à Marne la Vallée, ils ont créé des emplois et des logements, et qu'ils ont de l'espace. Mais il faut voir le nombre d'habitants qui traversent Est-Ouest dans le RER A qui est saturé. La navigation fluviale, ils n'ont même pas prévu de port à La Défense, alors qu'ils auraient pu faire un port à La Défense. Et sur La Défense, il y a quand même aujourd'hui des problèmes que subissent tous les jours des travailleurs qui font une heure de trajet, une heure et demie Est-Ouest. La proposition que je soulève, c'est le 1 % patronal, effort d'habitation du 1 % patronal, nous pourrions dire que les patrons pourraient participer à l'effort d'habitation, donc les entreprises pourraient participer à l'effort d'habitation. Cela éviterait à la population de l'Est parisien de se déplacer sur l'Ouest. Ils pourraient travailler dans leur secteur. Ou bien s'ils viennent sur l'Ouest, ils achètent ou ils louent sur l'Ouest avec l'effort du 1 % patronal, parce que c'est très cher de vivre dans l'Ouest. Ils sont obligés de faire la migration tous les jours.

Dans votre projet, les deux projets en fait, il y a le projet de la région et le projet privé, je dirais, quand nous voyons les budgets, cela va de 9 milliards à 20 milliards, c'est ça, enfin, je crois, la région et puis le projet. Alors, comment vous concevez l'effort de construction du 1 % patronal ? Voilà.

**Marc VERON** : mais, pardonnez-moi. La partie transport est une chose. Les financements que vous évoquez, c'est sur la partie transport, pas sur la partie logement. Je redis que sur la partie transport, le fait de fusionner les deux projets à terme devrait être un souci d'éviter les doubles comptes, donc de rationaliser la dépense. C'est en tout cas dans cet esprit que les choses doivent être logiquement pensées. A combien aboutirons-nous ? Nous verrons quelle sera l'enveloppe *in fine* retenue pour le réseau complet et pour les projets, un certain nombre de projets, plus immédiats, plus pressés.

Maintenant sur la partie logement, le législateur a souhaité faire passer à 70 000 le nombre de créations de logements par an. Ayant dit cela, il s'est tourné ensuite vers ceux qui pouvaient soit accueillir du logement, c'est-à-dire là où il y a des réserves foncières, là où il y a encore un niveau de constructibilité, et vers ceux qui étaient capables de porter l'investissement. Parce que pour faire 70 000 logements par an, cela va bien au-delà de la simple tranche de logements sociaux, bien au-delà. Et cela suppose notamment toute cette tranche intermédiaire de logements, d'accession à la propriété, etc., pour lesquels il faut des porteurs qui se sont retirés du marché depuis plus de 10 ans maintenant. Tout ce qui était porteurs institutionnels, qui géraient à cette époque-là, au début des années 90, un million de logements, aujourd'hui plus. Et cette tranche-là manque cruellement. Donc une méthode. Nous allons voir ce qu'elle donne. Personnellement, je n'ai pas d'avis là-dessus. Une méthode va consister à regarder avec les communes, au travers les contrats de développement territorial, ce qu'il est raisonnablement possible de faire de manière à ce que ce niveau de logement qui est étonnamment bas depuis quelques années, et dont la région parisienne souffre, à l'évidence, autour de 40 000, disons, puisse passer à quelque chose qui ressemble à cet objectif de 70 000. Est-ce que c'est faisable ? A une certaine époque, cela l'a été. Nous avons construit jusqu'à 100 000 logements en région parisienne. Techniquement, c'est donc faisable. Mais encore une fois, pour y parvenir, il faut du foncier. Il semble que cela puisse se trouver. En tout cas, les réserves existent. Mais il faut aussi des porteurs de projet, des investisseurs qui acceptent de mettre de l'argent dans des logements, encore une fois pour des catégories qui ne sont pas uniquement relevant des logements sociaux, et donc permettent de recréer le fameux parcours résidentiel dont nous parlons tant qui est aujourd'hui coincé.

**Yacine LAOUDI, Pédiatre à l'Hôpital de Aulnay – Président de l'association culturelle des Musulmans d'Aulnay-sous-Bois (ACMA)** : je suis un ex-usager du RER B pendant 14 ans, de 1993 à 2007. Je passais à peu près deux heures et demie en moyen de transport en aller et retour bien sûr, initialement pour aller étudier, et puis pour travailler sur Paris. Là, je suis sur Aulnay depuis deux ans et demi, trois ans, et je suis bien content parce que j'ai gagné énormément de temps. J'aurais bien aimé que ce projet ait vu le jour beaucoup plus tôt. Mais il est clair que c'est un projet qui est très ambitieux, sans parler bien sûr de l'effort financier qu'il faudra faire. De toute façon, des solutions vont être trouvées. Mais il va permettre une mobilité beaucoup plus rapide, à la fois pour les étudiants et pour les gens qui travaillent, ceux qui habitent sur Aulnay et qui travaillent sur Paris, ou ceux qui habitent sur Paris et qui travaillent sur Aulnay. A l'hôpital d'Aulnay, il y a plein de personnes qui sont

dans cette situation-là. Mais j'ai quand même deux questions à poser. La première question, c'est la question de la tarification. Cela a déjà été discuté. C'est-à-dire que j'aimerais bien que tout le monde ait accès à ce nouveau réseau de transport parce que je n'aimerais pas que ce soit un réseau tout neuf, brillant, que les Aulnésiens auront juste le plaisir à regarder, et à contempler, et qu'ils ne puissent pas utiliser parce que les tarifs seront trop chers.

J'aimerais bien, comment dire, que la proposition qui a été faite, à savoir la tarification unique pour toute la région Île-de-France sur les zones 1-2, Paris intra-muros, soit appliquée à ce nouveau réseau pour que tout le monde puisse l'utiliser, et que l'on ne se retrouve pas dans la situation actuelle où certaines personnes, en particulier les étudiants, se rabattent sur les bus parce que c'est moins cher. Mais ils vont passer beaucoup plus de temps à rejoindre leurs lieux d'étude.

La deuxième question, c'est la répartition des gares sur cette rocade rouge, en particulier, celle qui nous intéresse. Je suis bien sûr ravi que la ville d'Aulnay soit choisie parmi les villes qui vont accueillir une des gares de ce réseau. Mais je m'aperçois qu'il y a toujours un déséquilibre entre la région Est et la région Ouest de la banlieue parisienne. Quand nous comptons le nombre de stations, il y a globalement 23 stations sur cette rocade rouge. Il y a 16 stations dans les départements du Val-de-Marne et des Hauts de Seine sur les 23, alors que la Seine-Saint-Denis ne comprend que cinq stations, et trois pour la Seine-et-Marne. Nous voyons donc toujours le déséquilibre qui persiste entre la partie Est de la banlieue parisienne et la partie Ouest, alors que vous avez dit que le bassin d'agglomération, en particulier en Seine Saint-Denis, il y a beaucoup de personnes qui habitent et beaucoup de populations jeunes. Je pense que ce réseau mérite d'avoir plus de stations sur la Seine Saint-Denis, en particulier sur la région Est et Nord-Est, et pourquoi pas finir la boucle rouge d'Aulnay jusqu'à la partie qui est située vers La Défense ?

Et nous voyons également que le réseau est très rapproché du côté Ouest. Il est quasiment intra-muros du côté de Suresnes et de Saint Cloud, alors que ces parties-là sont déjà desservies par les lignes de métro, la majorité d'entre elles, il n'y a qu'à regarder le schéma. Je pense que ce serait bien qu'il soit un peu plus écarté afin de favoriser ce système de transport qui est plutôt circulaire et non pas radiaire, comme c'est le cas actuellement avec les réseaux qui existent, à la fois le métro et le RER.

### *Applaudissements*

**Marc VERON** : je maintiens ce que j'ai dit, qui est de la pure arithmétique, s'agissant de la Seine Saint-Denis, déjà pour commencer. Ensuite, le Val-de-Marne-estime, à juste raison d'ailleurs, qu'il n'est pas très bien servi dans le contexte actuel. Et vous le savez, il y a une association qui s'est créée entre Bagneux qui est la partie la plus à l'Est des Hauts-de-Seine, et disons Champigny pour faire court, qui s'appelle Orbival, qui a travaillé pendant 4 ans, qui a clairement opté pour un tracé qui fait consensus aujourd'hui, et qui est entièrement repris par le projet du Grand Paris. Je pense que s'agissant de la Seine Saint-Denis et du Val-de-Marne, les justifications sont pleines et entières d'avoir en effet mis l'accent, il faut le dire très nettement, pour ces deux départements.

Maintenant, est-ce qu'il fallait aller plus à l'Ouest qu'à l'Ouest ? Je crains malheureusement que l'on n'ait pas trouvé les niveaux de fréquentation souhaités pour un métro de grande capacité. Plus à l'Ouest qu'à l'Ouest, cela veut dire que l'on est vers les quartiers résidentiels au-delà de Rueil. C'est ça que ça veut dire. Pardon, mais je crains malheureusement que là, vous prêchiez contre votre parole qui était de plutôt, si j'ai bien compris, desservir des zones un peu enclavées, des zones populaires, en citant, en prenant les exemples que vous avez pris.

Voilà, à un moment donné, il faut passer un compromis. Je crois que ce métro présente deux caractéristiques. La première, en effet, c'est de servir fortement la Seine Saint-Denis et le Val de Marne, c'est-à-dire de privilégier un développement Nord-Sud qui a été historique. La trace s'en est perdue puisque généralement depuis la guerre, nous raisonnons Est-Ouest avec les inconvénients que l'on connaît, Nord-Sud. C'est la première chose.

Et deuxièmement, si les tracés se sont écartés comme pour la Seine Saint-Denis, c'est parce que l'on a clairement opté pour l'ouverture - je ne parle pas de désenclavement - d'un certain nombre de territoires, certains pas loin d'ici. Alors ce que ne montre peut-être pas cette carte, c'est que par ailleurs, les Maires de Seine-Saint-Denis ont donné leur accord deux fois de façon très publique, très officielle, à ce qu'il y ait un tracé intermédiaire matérialisé par le prolongement au Sud de la tangentielle Nord qui doit arriver à Noisy-le-Sec et qui serait prolongée par Val-de-Fontenay jusqu'à la rocade métro, la ligne rouge, Champigny. C'est un projet auquel nous avons donné un plein aval, même s'il s'agit d'un projet ferroviaire au sens où nous ne serons pas les maîtres d'ouvrage. Mais cela nous paraît faire sens en effet.

**Yacine LAOUDI** : la partie Ouest dont je parlais, c'est la partie Ouest du département de la Seine Saint-Denis, pas la partie Ouest de l'Île-de-France, quand j'ai parlé de la prolongation de la ligne rouge vers la partie Ouest du département de Seine Saint-Denis.

**Nicole POUILLY** : nous avons regardé l'ensemble de la desserte de la Seine Saint-Denis, en particulier des rocades, parce que tout à l'heure, une personne a parlé de comment c'était dans les autres villes du monde. Ce que l'on peut dire aujourd'hui, c'est que l'on a pris un peu de retard par rapport à des tracés de rocade. Nous avons un métro très dense et des lignes de RER pour aller vers Paris et le centre de Paris. Mais c'est vrai qu'il y a d'autres capitales dans le monde qui ont déjà réalisé des rocades. Concernant notre métro aujourd'hui, comme nous l'avons dit, il y a eu 50 % d'augmentation de mobilité dans les 25 dernières années. Cela veut dire qu'aujourd'hui, le métro, la mobilité va continuer à s'accroître parce que la population continue à progresser. Les emplois sont diversifiés, et nous aurons donc de plus en plus de mobilité. Notre réseau aujourd'hui, qu'il soit RER ou métro, va être incapable d'absorber dans les années qui viennent cette progression de la mobilité en radiales. C'est-à-dire tout le monde s'en va vers le centre de Paris. Il faut vraiment maintenant faire des rocades, et c'est vrai que par rapport à d'autres villes du monde, nous avons pris un peu de retard sur les rocades.

Pour en revenir à la Seine Saint-Denis, si nous avons choisi aujourd'hui de desservir l'Est de la Seine Saint-Denis, nous l'avons montré dans la carte dans l'exposé, c'est parce que... Alors il est vrai que ce ne sont pas des transports rapides comme un métro, mais ce sont quand même des transports en site propre qui permettent d'avoir une régularité dans la desserte des différentes zones de rocade. Nous avons aujourd'hui en construction, nous connaissons déjà le tramway dans le Sud de Paris. Nous avons aujourd'hui la construction de l'arc Est du tramway parisien, du T3. Nous avons en rocade, en Seine Saint-Denis, le T1 qui existe aujourd'hui jusqu'à Noisy-le-Sec, et qui va être prolongé jusqu'à Val-de-Fontenay. Nous avons une rocade, là, de première couronne, nous pouvons dire. Nous avons au Nord la Tangentielle Nord. Il y a déjà aujourd'hui dans cette partie de la Seine Saint-Denis des rocades qui existent. Ce sont des rocades de tramway, mais ce sont des rocades qui offrent un service fiable. Quand nous regardons, nous voyons que dans l'Est du département, là il y a quand même aujourd'hui - à part le T4, qui est une desserte relativement courte - un grand manque dans les dessertes locales. C'est pour cela que l'on a plutôt choisi d'aller vers l'Est de la Seine Saint-Denis, parce que dans sa partie de proche couronne, il y a déjà des rocades. Même si elles n'ont pas l'efficacité d'un transport rapide, elles ont en tous les cas, en site propre comme les tramways, la capacité d'offrir un service avec régularité.

**Abdel BENJANA, 1<sup>er</sup> adjoint au Maire – en charge de l'économie, l'emploi et la formation :**

Monsieur BENTOUTA, vous nous avez fait un exposé tout à l'heure en nous expliquant les atouts de la ville d'Aulnay-sous-Bois, qui sont importants. Moi, pour ma part, quoique l'on ait entendu le scepticisme et la quiétude sur les modes de financement, je pense que l'on y arrivera. Mais en tant qu'habitant d'Aulnay-sous-Bois, et j'ai été usager des transports pendant 18 ans, notamment le RER B, avec toutes les complications, et Madame la directrice qui est là aujourd'hui, nous espérons qu'il y aura des améliorations notables sur cette ligne parce que 2018, 2023, c'est peut-être demain, mais c'est loin quand même. Comme a dit un des intervenants, cela peut paraître très loin. Mais en attendant, nous espérons quand même - si les interlocuteurs sont là aujourd'hui ce soir, c'est que cette ligne B se dégrade énormément - dans les deux, trois, quatre ans à venir qu'elle s'améliorera.

Pour revenir au débat de ce soir, moi je n'aurai qu'un regret, c'est que l'on nous parle de 2023. Nous espérons que cette commission, de pouvoir par rapport aux délais qui... Pour ma part, j'espère qu'ils seront beaucoup plus raccourcis parce que quand on nous dit 2023, la l'inquiétude est que l'on nous parle de 2027, 2030 ou 2033 à cause des retards. C'est une inquiétude que l'on peut avoir à chaque que l'on a eu à faire à des délais. L'importance stratégique de la ville d'Aulnay-sous-Bois, surtout la pointe là, qui a été expliquée au carrefour à peu près de Cité de l'Europe. Nous avons oublié d'ajouter aussi un très gros quartier sur la ville d'Aulnay-sous-Bois, qui est le quartier du Saule. Ce sont 8 000 habitants qui ne sont pas desservis. C'est un quartier, vraiment, qui est tout éloigné au niveau des transports. C'est très important de l'indiquer. Vous avez indiqué qu'il y aurait à peu près 70 000 logements par an. Quand nous regardons par rapport au foncier et les villes qui sont autour d'Aulnay-sous-Bois, le foncier se trouvera sur le Triangle de Gonesse, se trouvera aux alentours de Tremblay, se trouveront aux alentours de Villepinte. L'importance stratégique

de cette gare, elle est cruciale, primordiale je dirais, pour ne pas la soutenir encore plus fermement comme l'a fait notre Maire tout à l'heure en expliquant l'importance du développement. J'insiste parce que nous avons pu voir il y a deux ou trois ans, que l'on a pu atteindre un pétrole à 150, 180 dollars le baril. D'ici 2023, à combien va être le litre d'essence ?

Je rejoindrais, pour ma part, les différents intervenants qui sont intervenus ici. Pour l'importance et le succès de la réussite de ce transport, cela dépendra de combien nous paierons le ticket. Il a été proposé que l'on ait la même tarification en zone 1 et en zone 2. Vous avez expliqué tout à l'heure, Monsieur VERON, qu'il est normal qu'il faudra drainer de nouvelles recettes. Ces nouvelles recettes, nous pourrions les drainer si le prix est attractif. Il est dans les cartons aussi, le fameux projet du Charles de Gaulle Express. Ce sera certainement un projet privé. Là je ne m'inquiéterai pas parce que certainement, nous trouverons des financements. Mais l'important, c'est qu'en termes de délai, parce qu'à chaque fois que l'on lance un chantier, il arrive malheureusement toujours en retard. Pour le succès de ce futur tracé, nous ne pourrions y arriver que si les délais sont respectés. Moi, pour ma part, je serai ravi si nous pouvions écourter, puisque 2023, cela fait quand même assez loin. Je n'aurai pas loin 70 ans. D'ici quelques années aussi, le prix du baril, à combien il va être ? Le prix de l'essence, à combien il va être ?

**Lamia ABDEL NABY** : s'il vous plaît, vous pouvez résumer ? Merci.

**Abdel BENJANA** : voilà, merci.

**Marc VERON** : sur les délais, je voudrais quand même dire deux ou trois choses. D'abord, il y a une chose qui est très claire, c'est que si nous nous y prenons comme les projets, les grands projets publics sont menés jusqu'ici, vous avez effectivement raison. Il y a du souci à se faire. En quoi cela consiste la manière dont c'est géré ? Généralement, nous abordons une phase dès lors que la précédente a clos tous ses effets. Autrement dit, prenons un cas concret. Si nous attendons la fin du débat public, la fin de la procédure qui veut qu'en juin prochain, nous ayons un décret en conseil d'État qui fixe le tracé et les gares pour entamer les études d'enquête publique, il est certain que cela démarre mal. Cela veut dire clairement que les enquêtes publiques n'auront pas lieu avant l'année prochaine. Autrement dit, si nous ne sommes pas capables de faire comme dans l'industrie où nous raisonnons toujours en temps masqué, c'est-à-dire que l'on commence les phases suivantes avant que les précédentes n'aient épuisé leurs effets, je pense que nous allons renouer en effet avec les délais que vous mentionniez. Et je pense que nous ne serons pas au rendez-vous. C'est la première chose. Cela veut dire que concernant les enquêtes publiques, il faut démarrer leurs études au début de l'année qui vient. Pardon, je l'ai dit 15 fois. Les membres de la Commission Particulière du Débat Public le savent. C'est très irrespectueux par rapport à la procédure de débat public. Mais en même temps, j'ai pris la précaution de dire que ces enquêtes publiques, il faut les démarrer là où il y a un consensus aujourd'hui. Il est bien évident qu'à partir du moment où le tracé n'est pas contesté, que les communes ne contestent pas - pour cause d'ailleurs, puisque la plupart du temps, cela a été arrêté avec

elle - la localisation des gares, je crois que l'on prend peu de risque, me semble-t-il, à démarrer les travaux d'enquête publique dès le début de l'année prochaine. Cela suppose évidemment d'y coller les moyens.

Deuxième considération pour que cela aille vite : évidemment s'il n'y a pas d'équipe projet intégrée entre ceux qui sont en charge de faire la maîtrise d'ouvrage et ceux qui, demain, exploiteront et maintiendront, je veux dire clairement la Société du Grand Paris et le STIF, si c'est les querelles picocholines que l'on connaît bien, là aussi, ça démarre mal. Cela veut bien que pour aboutir rapidement à mener à bien les études d'avant-projet sommaires, il faut bien qu'il y ait des équipes de projet intégrées, incluant les ingénieurs de la Société du Grand Paris et ceux du STIF, et d'autres éventuellement. C'est la deuxième question.

Enfin troisième question, il faut échapper au supplice de tantale. Le supplice de tantale, c'est un supplice budgétaire qui consiste dans la chose suivante : vous ne savez jamais une année N si vous allez avoir les crédits en suffisance qui vous permettront de mener la séquence des travaux que vous aviez prévu à l'année N+1. C'est le supplice de tantale. C'est comme cela que les projets d'autoroute ont été menés avec les dérives de coût et de délais que l'on connaît. C'est la raison pour laquelle nous avons voulu nous abstraire - je ne suis pas sûr que l'on y soit encore arrivé, je suis honnête - des principes d'annuité budgétaire, en ayant des dotations clairement votées au départ, et pouvant s'appuyer sur ces dotations, de réaliser des emprunts à long terme qui permettent d'asseoir les financements sur toute la période considérée. Après, bien entendu, il faut rembourser les amortissements courants. Si nous ne parvenons pas à nous abstraire du principe d'annuité budgétaire, étant donné les incertitudes qui pèsent chaque année sur les budgets ordinaires, je pense que l'on courra de grands risques. Votre question s'analyse de la manière suivante : échaudés, vous ne l'avez pas dit mais quelqu'un l'a dit un peu avant, échaudés sur un certain nombre de grands projets, vous demandez des garanties. Pour ne rien vous cacher, nous aussi, parce que l'on serait bien léger de s'embarquer dans une affaire comme ça, sans visibilité, sans visibilité sur la date à laquelle nous pouvons enclencher ces études d'enquête publique et d'avant-projet, sans visibilité sur une claire fusion, sous la forme de projets intégrés des équipes du Grand Paris et du STIF, parce que là, véritablement, cela ne se passe jamais comme ça dans l'industrie. Jamais l'exploitant et le maintenancier ne sont en dehors de la conception d'origine du projet. Cela n'existe pas dans l'industrie. Ça, c'est une façon d'échouer.

Et troisièmement, sans garantie, sans visibilité sur le rythme des abondements qui permettront de financer, de payer les fournisseurs, tout simplement.

**Nadir BENTOUTA** : je voulais juste apporter une précision. Vous avez parlé de la desserte du quartier du grand Saule. Je m'en excuse, mais je l'ai omis dans la présentation. Notamment pour rendre la gare la plus accessible possible, la loi prévoit de réorganiser le réseau de surface, notamment le réseau de bus. Je l'ai évoqué un petit peu, notamment dans la présentation des problèmes de rabattement entre les hôpitaux d'Aulnay et de Gonesse.

**Jean-Pierre BLASY, Maire de Gonesse** : ... pas me couper le micro au moment où je viens soutenir la gare d'Aulnay, très clairement en tant que Maire de Gonesse, comme Gérard

SEGURA est venu vendredi à la réunion du débat public à Gonesse soutenir la gare de Gonesse, la gare, elle, optionnelle, de Gonesse. Je vais expliquer rapidement en quelques mots pourquoi cette démarche, et puis je poserai quand même une question comme tout le monde. Je crois que nous sommes d'accord, d'abord pour ne pas opposer les projets de la Société du Grand Paris et les projets de la région Île-de-France, du STIF, Arc Express, et pour chercher et rechercher des convergences de tracés. En même temps, nous sommes d'accord pour considérer que l'urgence de moderniser le RER B - comme le RER D dans le Val d'Oise, ça viendra après - est tout aussi nécessaire. C'est dans le cadre du plan de mobilisation des transports de la région. Mais au-delà de cela, nous devons comprendre, et j'entends bien ici que c'est compris, comme c'est compris dans l'Est du Val d'Oise, la formidable opportunité qu'offre le projet de la Société du Grand Paris avec le métro automatique pour contribuer évidemment à assurer de meilleures dessertes pour les salariés, pour les populations par rapport aux pôles d'emplois existants, mais également pour développer, pour assurer du développement économique sur nos territoires. Nous sommes ici, en Seine-Saint-Denis... Certes, c'est la petite couronne. De l'autre côté de la limite départementale, puisque vous savez que nos deux communes sont limitrophes, nous sommes en Val d'Oise. C'est déjà la grande couronne. C'est l'Est du Val d'Oise, à bien des égards comparable, en matière de réalité économique, sociale, sociodémographique, à ce territoire d'Aulnay et cette partie de la Seine-Saint-Denis. Je crois qu'il y a eu pendant longtemps un effet de frontière qui, aujourd'hui, doit être totalement dépassé. Nous sommes en recherche les uns et les autres, dans cette partie de la banlieue Nord, que souvent les médias présentent de façon toujours négative, nous sommes en recherche avec une volonté partagée des élus, quelles que soient les options politiques, une volonté de trouver une identité à ce territoire du grand Nord-Est parisien. C'est là l'ambition. Entre Clichy-Montfermeil, j'aurais pu aller à Clichy-Montfermeil et jusqu'à Sarcelle, de l'autre côté en Val d'Oise, en passant par Aulnay et Gonesse, nous avons dans ce Nord-Est parisien une identité à rechercher et une ambition à trouver pour le développement équilibré de notre territoire, et pour que les populations qui y vivent aient demain un avenir meilleur. Je crois que c'est le sens qui fait aussi que nous soutenons le projet de la Société du Grand Paris, encore une fois sans être en opposition avec les projets de la région bien évidemment, mais de façon complémentaire. Je voulais le dire. Et entre Gonesse et Aulnay, il y a déjà, mais il y aura encore plus demain, des possibilités de rechercher ensemble un projet de territoire, et de faire en sorte que nos territoires puissent développer des projets de développement. Alors, voilà ce que je voulais dire, très simplement mais avec beaucoup de conviction. Conviction que nous partageons entre l'Est du Val d'Oise et ce territoire de la Seine Saint-Denis.

Ma question est la suivante. Nous entendons à nouveau parler de CDG Express, la question a été posée, il y a un instant. Je voudrais vous poser en tant que maître d'ouvrage la question suivante : si nous comparons les deux projets, puisque évidemment vous n'êtes pas maître d'ouvrage de CDG Express, quels sont les points positifs et les points négatifs que vous pourriez, dans une comparaison entre les deux projets, opposer ? Parce que CDG Express, il est clair que CDG Express, le projet initial, est un projet qui serait donc concédé peut-être à Vinci, ce n'est pas signé, mais enfin bon. Et c'est un projet pour les voyageurs à haute

contribution, qui n'intéresse pas les territoires et les populations pour aller travailler par exemple sur l'aéroport. Mais le projet dont nous parlons à nouveau, et il semble que la région et l'État aient des discussions sur ce sujet, serait un projet redéfini qui ne serait plus concédé, qui serait financé par de l'argent public et qui serait, qui apparaît à mes yeux, quelque peu en concurrence avec le projet que vous défendez dans la partie dans laquelle nous sommes, entre Roissy et la Seine Saint-Denis ou le Val d'Oise. En quoi le projet de la Société Grand Paris que je considère comme meilleur, en quoi vous pouvez-vous défendre ce projet par rapport à un nouveau CDG Express qui nous est présenté depuis quelques jours ?

**Marc VERON** : écoutez, je vais, pardonnez moi, redire un certain nombre de choses que vous savez. Le projet CDG Express - d'ailleurs entre parenthèses, une loi a été votée par le parlement pour en permettre la réalisation - devait être un projet sans aucun financement public, totalement assumé par un opérateur privé au terme d'un appel d'offres. Et en l'occurrence, le délégataire a été unique, puisque Vinci a été le seul candidat qui a perduré au terme de cette procédure. Et son objet était clairement d'offrir un service de liaison avec la capitale, entre Roissy et Paris, Paris gare de l'Est, pour les clientèles haute contribution, c'est-à-dire clientèles affaires pour faire court, des compagnies aériennes, selon une tarification particulière de l'ordre de 30 euros le passage entre Roissy et la gare de l'Est. Voilà ce qu'était le projet, ce qu'est le projet Charles de Gaulle Express. Je dis ce qu'était. J'ai tort, parce que pour le moment, ni l'État ni Vinci n'ont posé les crayons. Le projet a donc encore bel et bien une existence. Et j'ai vu, à ma surprise, apparaître il y a peu de jours, semble-t-il de la part de la région, je dis cela parce que c'est un peu confus dans mon esprit, une utilisation possible de ce Charles-de-Gaulle Express avec un arrêt intermédiaire au Bourget au bénéfice de la desserte de l'aéroport de Roissy. Mais si j'ai bien compris, plus pour les clientèles haute contribution, mais simplement pour tout un chacun. Cela me paraît extraordinairement confus. Et un accord ne peut se faire dans la confusion. D'abord la loi du 3 juin est explicite. Nous pouvons toujours la changer mais enfin je ne sais pas qu'il y ait de projet de cette nature, en tout cas à un horizon prévisible. Elle prévoit explicitement la desserte en métro automatique des aéroports, en l'occurrence de Roissy.

Ensuite, il est clair que le service rendu n'a strictement rien à voir avec celui auquel prétend Charles-de-Gaulle Express. Le service rendu par le métro automatique, c'est de pouvoir être emprunté au tarif du métro, tarif général, pas spécifique, par n'importe qui, voyageur ou salarié travaillant sur la plate-forme de Roissy, ou voyageur ou salariés, peu importe, des communes desservies, dont par exemple, si demain matin la décision est prise dans ce sens, Gonesse. Avec la desserte de Villepinte. Enfin, il y a un certain nombre de points majeurs qui font sens du point de vue en tout économique.

Je ne vois pas comment nous pourrions substituer un projet à un autre, dès lors que chacun obéit à une loi spécifique, que la loi du 3 juin est totalement claire sur la manière dont les grands aéroports doivent être desservis par métro automatique, totalement claire. Et enfin, il semble que sur tout le parcours par métro automatique de Roissy à Pleyel, le moins que l'on puisse dire, c'est que l'adhésion des communes traversées et des grands ensembles économiques traversés, est sans ambiguïté. Je pense que votre propos qui précédait

démontrait à quel point Gonesse et les villes autour étaient directement intéressées par avoir une desserte par métro automatique, permettant la liaison avec Roissy, mais aussi le cœur de la capitale.

Voilà. Je pense que c'est typiquement l'exemple de la fausse bonne idée totalement inappropriée en tout cas par rapport aux objectifs que nous poursuivons.

**Micheline THILLE, Co-présidente du Conseil de quartier – Cité de l'Europe – Présidente de l'Amicale des Habitants de la Cité de l'Europe à Aulnay :** bonsoir, j'habite à la cité EMMAUS que vous avez citée tout à l'heure, tout près de la future nouvelle gare. En fait, j'ai trois questions vite fait. Je voudrais revenir sur le logement. Si nous laissons des promoteurs construire des logements autour de la future gare, ne pensez-vous pas qu'il va y avoir explosion des loyers des logements déjà construits, déjà proches de cette future gare ?

Deuxième question, le stationnement. Quand sera-t-il du problème du stationnement autour de la gare ? Comment ce stationnement sera-t-il articulé ?

Et une troisième concernant l'emploi. Les habitants des cinq communes visées dans le projet seront-ils prioritaires pour les emplois que va générer cette construction tout au long de ces années ? Merci.

**Mohamed HADDOU, Chef d'entreprise et président d'association Créo-Adam, et représentant des TPE et des chefs d'entreprise Aulnésiens :** bonjour à tous. J'ai une remarque et une question. Premièrement, enfin un projet de grande envergure, enfin un projet qui met au cœur des préoccupations notre département, le 93, notre ville Aulnay-sous-Bois. Enfin un projet à la hauteur des ambitions que beaucoup d'entre nous, notamment à Aulnay-sous-Bois, et même au-delà, se fixent comme ambitions.

Dans le cadre des actions que nous menons, nous avons approché un certain nombre d'acteurs privés et publics pour défendre les intérêts des TPE, pour défendre les intérêts des chefs d'entreprises Aulnésiens notamment. Dans ce cadre-là, nous avons rencontré Monsieur le Maire il y a de cela 10 jours, pour essayer d'entamer des discussions, pour faciliter l'accès au marché public de ces petites entreprises.

On connaît les difficultés d'accès à ces marchés-là, mais il existe des possibilités, et nous espérons trouver des solutions dans les mois à venir, dans les années à venir, pour favoriser ce développement économique. Ce projet de grande envergure effectivement va apporter un souffle. C'est vrai que je rejoins les remarques qui ont été faites précédemment. Pour certains points effectivement, il manquerait un certain nombre de gares du côté est de notre ville. C'est un projet qui va voir le jour simplement dans 13 ou 15 ans. Effectivement, c'est bien loin. Mais pendant ces 10 années à venir, nous en sommes convaincus, nous entrons dans l'air de l'entreprenariat dans la Seine Saint-Denis. Et en tant que représentant de ces entreprises, nous entendons bien jouer une part importante, non pas seulement comme acteurs économiques du développement territorial, mais comme des acteurs sociaux.

Ma question est simple : aujourd'hui, nous avons, grosso modo, trois problématiques territoriales importantes à résoudre ces prochaines années. La première, c'est l'habitat. La deuxième, c'est l'emploi, et la troisième, c'est le transport. Nous avons la chance nous, sur la ville d'Aulnay-sous-Bois, d'avoir ces trois problématiques qui sont abordées massivement à travers un PRU pour l'habitat. Pour l'emploi, nous avons assez de structures d'accompagnement au développement économique. Et pour le transport, c'est un projet de plus qui présage de bonnes perspectives.

Ma question est simple : pour ce qui est des petites entreprises, des TPE, quelles solutions avez-vous éventuellement envisagées pour qu'elles puissent prendre part à cet essor, à ce développement ? Bien entendu, cela concerne en premier lieu, dans le cadre du développement des infrastructures, de grandes structures et de grandes entreprises. Mais avez-vous pensé au développement des petites structures qui seraient satellites par rapport à ces grandes entreprises ? Et puis également concernant toutes ces entreprises qui vivent du transport, les taxis ou des entreprises de transport beaucoup plus classiques, qu'en est-il de ces entreprises ? Quel impact va avoir ce projet-là en tout cas sur ces deux aspects ? Merci.

**Nadir BENTOUTA** : sur le stationnement et les parkings de rabattement, j'ai évoqué tout à l'heure notamment dans la présentation que la gare allait être une gare qui n'est pas une gare que vous pouvez reconnaître notamment sur les zones du métropolitain. Ce sera un vrai espace de vie avec des commerces, et il y aura un certain nombre de services de proximité. Et notamment lorsque cela sera nécessaire, il faudra prévoir des parkings de rabattement à définir dans le cadre des contrats de développement territorial.

Je voulais revenir sur l'emploi. Je ne sais pas si les emplois seront réservés aux Aulnésiens. En tout cas, je pense qu'il sera nécessaire d'engager une réflexion, et cela me semble évident, notamment dans le cadre de partenariats que l'on aura avec les cinq communes, avec les services de l'emploi ou d'autres services de la ville, pour voir comment un certain nombre de ces habitants des cinq communes pourront accéder aux emplois que ma collègue tout à l'heure a présenté, en sachant qu'il existe maintenant, dans le cadre notamment des appels d'offres, une clause que l'on appelle « la clause d'insertion sociale », qui permet à un certain nombre de personnes de pouvoir être recrutées notamment dans le cadre des entreprises qui vont répondre à ces appels d'offres.

**Marc VERON** : d'une façon générale d'ailleurs, il y a certainement à regarder la question - elle a d'ailleurs été posée à Clichy Montfermeil et à Sevran - des conventions qui prépareraient, par des formations notamment, aux emplois qui vont s'ouvrir dans le cadre notamment de la réalisation des travaux. Nous ne pouvons pas réserver les emplois juridiquement. Mais en revanche, nous pouvons préparer des conditions qui font que. C'est évidemment assez rapide puisque je rappelle que les premiers travaux commencent effectivement en 2013.

S'agissant des petites et moyennes entreprises, les premiers marchés sont en cours de préparation. Les appels d'offres vont être lancés en début d'année 2011 pour les études.

Évidemment, par définition, nous ne pouvons que lancer des appels d'offres généraux. Nous ne pouvons pas les réserver. Vous savez à quel point par exemple l'autorité de la concurrence a été déjà, avant que nous ayons émis le moindre appel d'offres, saisie des conditions dans lesquelles nous pourrions opérer. Elle regarde cela avec la plus grande vigilance. Par contre, nous sommes prêts évidemment à discuter avec les entreprises de manière à avoir cet échange d'informations qui permet à celles-ci de prendre au mieux leur décision pour être placées au moment où ces appels d'offres sortiront.

**Lamia ABDEL NABY** : vous pouvez répondre à la dame par rapport à la hausse des loyers ?

**Marc VERON** : je n'ai pas beaucoup d'éléments, sauf que je répète que le logement et la mixité sociale sont parmi les matières inscrites par la loi dans les objets des futurs contrats de développement territorial.

**Micheline THILLE** : j'ai oublié de préciser qu'à partir de 2012 jusqu'en 2013, nous serons en pleine réhabilitation. Mon souci était de savoir si les loyers allaient vraiment basculer de l'autre côté.

**Lamia ABDEL NABY** : je pense que la réhabilitation est le débat de votre bailleur. Il faudrait donc poser la question à votre bailleur.

**Jean-Claude MARCQ, Habitant d'Aulnay** : je me réjouis que notre jeune chef d'entreprise soit enthousiaste et optimiste. C'est bien, et c'est de son âge. Je le suis beaucoup moins, un peu parce que j'ai mis trois fois plus de temps que d'habitude pour revenir de Châtelet ce soir par le RER B, et que ce n'est pas seulement aujourd'hui. C'est un peu tous les jours. Mais je suis inquiet aussi par le financement, parce que si nous faisons un rapide calcul en arrondissant à 24 milliards et 12 000 000 d'habitants pour l'Île-de-France, cela fait quand même 2 000 euros par personne, les bébés y compris. Pour une famille, cela fait cher.

Mais j'ai quand même quelques questions sur le projet. Je vois qu'entre Roissy et Saint-Denis, les deux lignes bleue et verte se superposent. Cela me semble réduire automatiquement la fréquence des trains et des métros sur ce trajet, puisque après les trains vont soit sur la ligne verte soit sur la bleue.

Et c'est pour ça, si ce n'est pas un problème, que je m'associerai tout à fait à la demande qui avait été faite tout à l'heure de prolonger la ligne rouge pour qu'elle fasse tout le tour, pour que ce soit une boucle. Il me plairait tout à fait d'aller d'Aulnay à Nanterre par la ligne rouge sans faire un changement au Bourget. Je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas faire le tour puisque l'on emprunterait le tracé commun pour notre ligne rouge.

Et ce qui m'inquiète davantage, c'est la ligne bleue. La ligne bleue, telle que je la vois sur votre plan, elle traverse Paris. J'ai cru comprendre qu'elle prolongeait la ligne 14. Cela m'inquiète, parce que la ligne 14, elle me semble déjà particulièrement chargée alors que nous sommes en 2010. Si en plus elle fait la liaison entre les deux aéroports, cela va être insupportable. Dans 13 ans, cela ne va pas être possible. Il y a déjà beaucoup de monde sur cette ligne 14 qui est de plus en plus fréquentée. Dans 13 ans, ce sera totalement obsolète.

Ce sera totalement impossible. Pouvez-vous me rassurer sur ce point si vous le pouvez ?  
Merci.

**Marc VERON** : sur la ligne 14, d'abord vous le savez, les rames sont aujourd'hui composées à six wagons, et les stations ont été conçues dès l'origine à 120 mètres, ce qui permet donc de passer les rames de six à huit wagons. C'est évidemment une capacité d'emport additionnelle tout à fait considérable. Et avec la fréquence à 85 secondes dans Paris, cela permet d'avoir un emport de 40 000 passagers à l'heure. Heureusement, nous en sommes loin. Par ailleurs, j'ai plusieurs fois déjà entendu cet argument, mais elle n'a pas été faite pour transporter les passagers d'Orly à Roissy ou *vice versa*. Il peut se trouver que ce soit le cas à telle ou telle occasion, mais c'est totalement minoritaire. Cela n'a pas été fait du tout pour ça. Pas du tout. Cela a été fait effectivement pour passer d'Orly ou au cœur de Paris, ou pour Roissy dans le cœur de Paris. C'est-à-dire qu'il faut considérer non pas la charge sur la totalité de la ligne, mais la charge par segment de cette ligne. Car bien entendu, les gens qui prennent par exemple au cours de ce trajet entre Orly et par exemple le Port de Paris, Kremlin Bicêtre, c'est évident qu'ils arrêtent à différents endroits ensuite, dans Paris ou avant Paris. Il faut à chaque fois restituer les hypothèses de trafic par segment. Le raisonnement global au niveau de la totalité de la ligne 14 ne vaut évidemment pas. Quant à la charge, il est vrai qu'elle est déséquilibrée. Elle est plus importante au Sud qu'elle ne l'est au Nord.

**Alain BOULANGER, Conseiller municipal sur Aulnay-sous-Bois – Président de l'association CAPADE – SUD** : j'étais venu à la réunion du 30 septembre, et j'avais émis des inquiétudes et posé d'ailleurs une question pour savoir comment nous passerions de la situation d'information à celle de la concertation, parce que ce sont des dossiers tellement techniques que dans une certaine mesure, nous ne sommes jamais quand même complètement sûrs que le débat public avec la population, voire avec les élus de base que nous sommes, aura le rendu que vous pouvez espérer. D'ailleurs, à la question que j'avais posée, on m'y a assez mal répondu. On m'a renvoyé vers le blog, alors que ma demande était d'obtenir du matériel d'information susceptible d'être mis dans la ville pour faire de l'information, pour préparer précisément à la réunion de ce soir.

Alors, j'ai bien entendu tout à l'heure que c'était une soirée de présentation-consultation. Elle est certainement présentation pour les élus de base. Elle est un peu plus que cela pour les élus et les maires qui sont dans cette salle, qui ont visiblement travaillé depuis des mois et des mois avec vos services, et qui nous apportent *a priori* un dossier abouti, pour ne pas dire un peu trop abouti.

Mais André SANTINI avait dit des choses un peu de cette nature, que c'était quand même de la part des Maires et des élus qu'il entendait que l'essentiel du rendu se fasse, et que nous saurions peut-être malgré tout un petit peu, nous, en retrait, et que nous viendrions écouter plus que de pouvoir participer au débat.

Il y a par rapport à cela deux méthodes. J'ai entendu dire que sur la ville voisine de Blanc Mesnil, ils auraient eu une journée supplémentaire de débat qu'ils n'avaient pas au départ.

Et cette réunion de débat qui aura lieu le 26 janvier est précédée de réunions publiques, d'informations, qui permettent quand même à la population de revenir, certainement le 26 janvier, en état d'information supérieur à ce que nous sommes, nous, ce soir.

Je le dis d'autant plus que j'ai ramé comme un malade, en tant que Président d'association pour faire une réunion le 8 novembre sur cette ville. Et cela a été, au demeurant, relativement dur parce que j'ai été, semble-t-il, pas tout à fait dans mon rôle, et cela a été même quelque part un petit peu déroutant. Je n'en aurai retenu qu'une seule chose, c'était les propos tenus par Philippe DALLIER concernant le rapport sénatorial qu'il a remis en son temps, et qui donnait sur le plan administratif une indication sur un certain nombre de propositions quant à la façon d'imaginer administrativement la région, de façon à ce qu'il y ait de véritables péréquations entre l'Ouest et l'Est de cette métropole, de façon, peut-être quelque part, à éviter de faire non pas ce projet, mais de faire un projet aussi pertinent, dans la mesure où nous relierons aujourd'hui des gens de leurs endroits d'habitation à leurs endroits de travail parce que les choses sont relativement rigides de ce point de vue, et que les gens sont assez peu en situation de pouvoir trouver un logement à proximité de leur travail. Et tout à l'heure, les données étaient claires. Nous mettions trois choses en parallèle : le travail, la circulation et le logement. Si nous rapprochions effectivement les logements du travail, le problème de la circulation se poserait peut-être en d'autres termes. Ma question est la suivante : est-ce que dans le rapport de ce sénateur, en tant qu'organisation de la région parisienne, il a été imaginé quelque chose qui puisse sortir d'un certain nombre d'égoïsmes qui existent entre l'Est et l'Ouest de la région parisienne et qui, en fait, amènerait à une péréquation qui soit un peu plus naturelle ?

**Lamia ABDEL NABY :** merci, je vais laisser Monsieur Claude BERNET apporter un éclaircissement sur le débat au Blanc Mesnil.

**Claude BERNET :** oui simplement parce que, je me souviens de votre intervention Monsieur BOULANGER. Je voulais vous dire que depuis, il s'est passé 30 et quelques réunions, toutes de trois heures. Et chacune des réunions a permis d'écouter environ une vingtaine de personnes. Et nous avons tenté, nous avons peut-être réussi, de faire en sorte que ce ne soit pas seulement la parole des élus. Nous sommes bien entendu très heureux d'avoir la parole des élus, et je les remercie d'intervenir ce soir. Mais en même temps, nous avons fait en sorte que le public, d'où ces limitations de temps de parole, etc., puisse s'exprimer. Et je dois dire qu'aujourd'hui, quand nous regardons les notes que nous avons prises, les documents qui tombent au titre des questions, les fameux verbatim des réunions, c'est-à-dire, en fait, les mots à mots, nous voyons tout de même se dessiner pas mal de choses. Nous voyons se dessiner une opinion du public qui n'est pas seulement l'opinion des élus. C'est vrai que quelquefois, c'est un petit peu difficile à organiser. Je pense que nous avons fait un petit pêché de diffusion de documentations, et je pense notamment aux présidents d'association comme vous, qui auraient peut-être souhaité que le public, que les gens reçoivent à domicile une documentation plus claire et plus précise, ce qui, en général, se fait dans les débats publics, et qui ne s'est pas fait, en tout cas, correctement là.

Mais en tout cas, nous avons essayé vraiment d'associer le plus possible. Je dis nous avons. Ce n'est pas fini. Il y a encore un mois. Vous avez souligné qu'il y aura une réunion à Blanc Mesnil. Mais honnêtement, nous mettons l'accent très fortement là-dessus, parce que ce ne serait pas la peine - ça coûte très cher un débat public - ce ne serait pas la peine d'organiser des débats publics comme ça si ce n'était pas pour écouter le public directement. Et aujourd'hui, je pense que l'on a entendu le public directement, mais comme d'ailleurs dans la plupart des réunions, sauf peut-être une ou deux réunions au début où c'était un peu le, enfin, nous n'avions pas réussi à l'obtenir. Voilà, je vous ai répondu simplement sur un point concernant le débat, et je laisse le maître d'ouvrage répondre sur le reste.

**Lamia ABDEL NABY :** vu qu'il est 23 heures 05 et que nous avons commencé un peu en retard, je vais prendre deux dernières questions. Le maître d'ouvrage va répondre et Monsieur WATISSEE va conclure cette réunion, vu qu'il est tard et que les gens travaillent demain.

**Gilbert LEONHART, Administrateur de l'association 4D – et ALU 3 :** merci, je ne suis pas habitant d'Aulnay. J'ai participé au sein de l'association 4D, dossiers et documents pour le développement durable, qui est une association généraliste sur le domaine du développement durable, à un cahier d'acteur qui est un peu particulier. Comme tout le monde l'a vu, il y a des cahiers d'acteur qui visent uniquement le débat public pour le réseau de transport du Grand Paris. Il y a beaucoup de cahiers d'acteur qui sont communs aux deux projets Arc Express et Grand Paris. Et nous avons dès le début réalisé que le problème était global, et l'on s'est permis de fabriquer un cahier d'acteur pour les trois projets qui, d'ailleurs, et ça, nous ne pouvons que nous en féliciter... C'est-à-dire le troisième projet, c'est Éole. C'est quand même 3 milliards, et ce n'est pas négligeable. Cela fait partie de l'ensemble des développements des transports dans l'Île-de-France. Nous avons fait un cahier d'acteur sur trois projets. Nous ne sommes pas tout à fait les seuls mais je peux regretter, avec le sourire, le fait que je ne l'ai pas trouvé ce soir. Je pense que ça va venir.

La question que je voulais simplement aborder, c'est de redire que lorsque nous avons commencé à étudier en tant que simple membre d'associations qui s'occupent des problèmes de développement durable en particulier, c'est que la situation dans l'Île-de-France, en ce qui concerne les transports publics et en ce qui concerne l'avenir des transports publics, est totalement chaotique, au début, quand nous commençons à regarder le problème. Elle est chaotique notamment parce qu'il y a trois maîtres d'ouvrage différents, un pour le Grand Paris, un pour Éole, Éole RFF, nous disons que c'est STIF mais enfin bon, et puis un troisième maître d'ouvrage qui est le STIF. Comment, et c'est là la question que je me permets de poser, comment est-ce que l'on peut penser que l'on peut déboucher sur un programme global, cohérent, réaliste et ambitieux grâce, notamment, à l'initiative du Grand Paris, mais réaliste avec l'immédiat, l'urgent à faire, le moyen terme et le long terme, et sans qu'il y ait une unification de la maîtrise d'ouvrage ? Or, vous évoquez cette question. Je pense que tant qu'il n'y a pas une maîtrise d'ouvrage unifiée, forte et structurée, je ne vois pas comment nous pouvons déboucher sur un projet à court, moyen et long terme qui soit pertinent. Alors vous avez, je termine, vous avez évoqué aussi, vous avez utilisé le mot de

confusion avec CGD Express. Mais quand nous regardons vraiment les projets, le plan de mobilisation de la région Île-de-France, c'est 7 milliards ou c'est 11 milliards ou je ne sais plus, si nous additionnons Éole, Arc Express, Grand Paris plus tous les autres projets qui doivent absolument être faits, sans parler de CDG Express, nous pouvons imaginer qui va tomber à l'eau. Ce serait une aberration, comme vous l'avez dit. Comment imaginer que tout cela peut être fait sans une unification de maîtrise d'ouvrage au niveau de la conception du réseau final qui serait à réaliser, grâce aussi à l'initiative du Grand Paris, évidemment.

**Lamia ABDEL NABY** : je voulais juste savoir, mademoiselle, vous avez déjà pris la parole tout à l'heure, non ? D'accord je vous la donne. Excusez-moi, vous êtes un peu loin.

**Latifa BEZZAOUYA, Présidente de l'association Aulnay Quartier-Sud** : bonsoir, c'est ma sœur que vous avez vue tout à l'heure.

**Lamia ABDEL NABY** : D'accord. Il y a bien une ressemblance.

**Latifa BEZZAOUYA** : nous nous ressemblons. Je voulais revenir sur projet en lui-même, donc le métro automatique. Je partage pas mal de choses qui ont été évoquées ce soir. J'insiste, en tout cas pour ma part, sur la mobilité des jeunes en termes d'étude et d'emploi. Ce projet répondra, en tout cas moi je le pense, à cette mobilité pour notre jeunesse. Nous avons évoqué effectivement que sur la Seine Saint-Denis, certains territoires avaient été retenus parce que l'on projette un fort développement économique. Pour ma part, c'est important pour ces jeunes de pouvoir circuler en termes de recherche d'emploi et en termes aussi d'inscription auprès des écoles et des universités. Si nous prenons l'exemple du T1 à Saint-Denis, moi j'étais beaucoup plus jeune. Pour aller à Saint-Denis, j'avais le choix soit de prendre le RER jusqu'à Gare du Nord, et après le RER D jusqu'à la gare de Saint-Denis, pour après reprendre deux bus, ou soit de prendre une ligne qui m'emmenait à la Courneuve. J'ai vu le tramway se construire, mais je n'en pas profité. En tout cas pour ceux que j'ai connu après qui ont pu l'utiliser, c'est vraiment quelque chose d'exceptionnel en termes de réduction du temps de trajet.

Je revenais aussi sur le logement. Monsieur précisait tout à l'heure que c'était difficile au niveau de l'offre pour trouver des investisseurs. Le projet de construire des logements sociaux, effectivement, mais pour ma part, si l'État n'intervient pas dans ces projets de construction de logements sociaux, ce ne sont sûrement pas les investisseurs, tels que l'on les connaît aujourd'hui, qui vont investir pour construire des logements sociaux. Alors, le parcours résidentiel, oui, la mobilité résidentielle bien sûr, une offre diversifiée de logement, bien sûr, telle que l'accession à la propriété, mais aussi du logement social, en sachant que 80 % des Français sont candidats et remplissent les conditions pour accéder au logement social. Si le Grand Paris permet effectivement de permettre cette construction de logements quels qu'ils soient, accession ou logement social, je pense qu'il est nécessaire de réfléchir à des dispositifs ou à une intervention de l'État, une forte intervention pour construire ces logements.

Pour en revenir à madame qui résidait sur le quartier EMMAUS, l'augmentation des prix, oui. Comment va-t-elle être maîtrisée en termes de construction au mètre carré ? En sachant que dès lors qu'il y a des transports à proximité d'un territoire, les prix augmentent. C'est une de mes questions.

Autre chose, c'était, je ne reviens pour le droit au logement pour tous, la responsabilité de l'État qui se doit d'engager des investissements. Et puis pour l'emploi, Monsieur avait aussi répondu tout à l'heure à une question où nous ne pouvons pas obliger les entreprises à embaucher, effectivement, telle ou telle personne. Je ne connais pas grand-chose aux cahiers des charges mais j'ai entendu parler des clauses d'insertion. Effectivement, nous ne pouvons pas agir tout de suite, mais je pense aussi que cela fait partie de la réflexion d'envisager, de permettre à certains territoires, à ces populations, de pouvoir, soit pour des jeunes de se former, soit d'engager des clauses d'insertion auprès des entreprises qui vont être retenues, ou en tout cas le spécifier dans le cahier des charges. Et ce n'est pas de dire : nous ne pouvons rien faire. Je pense qu'il faut, en tout cas, envisager de le faire, et de tout faire pour que ce soit fait. Merci.

**Marc VERON** : je vais essayer de répondre très vite, vu l'heure. D'abord, quelqu'un a fait allusion à la pensée du Sénateur DALLIER. Nous sommes totalement convaincus de la chose suivante, à savoir que si nous avons commencé par un projet portant sur la gouvernance en Île-de-France, et ce qui lui est totalement indissolublement lié, c'est-à-dire la fiscalité locale, nous étions à peu près certains d'une chose, c'est que nous n'aurions aucun projet. En tout cas aujourd'hui, nous n'aurions aucun projet à présenter. Quand nous voyons les difficultés rencontrées au parlement sur la réforme territoriale, cela en dit long sur ce qu'aurait pu être le débat concernant le Grand Paris si nous l'avions abordé sous l'angle des institutions.

Nous lui avons dit en vain, parce qu'il n'a pas semblé très convaincu. En tout cas, nous avons eu son vote hostile au Sénat sur les projets dont nous débattons. Nous préférons avancer sur du très concret. Ce n'est peut-être pas de la très haute philosophie en termes de droit constitutionnel, mais en tout cas, cela permet d'avoir un début de concrétisation du projet du Grand Paris.

Deuxième point, sur les logements. Je ne reviens pas sur ce que j'ai dit. Vous comprenez bien que pour une grande part, c'est lié d'une part bien sûr à la volonté des collectivités locales. Nous ne pourrions pas nous substituer à elles en matière de droit de la construction. Et c'est lié également au fait qu'au-delà de ce qui est la tranche de logements sociaux, sur laquelle il ne s'agit pas de revenir en aucune manière, il y a de l'investissement privé, totalement nécessaire si nous voulons renouer avec ces niveaux de construction que nous avons connus à une certaine époque. Par conséquent, il faut des investisseurs. J'accorde qu'il y a, c'est vrai, un risque de dérive des prix dans les zones qui seront desservies par une gare, par ce moyen de métro. Il n'est pas l'heure de revenir complètement là-dessus, mais j'accorde qu'il y a un risque dessus.

Sur le sort fait au débat public, il y a eu toutes sortes de situations. A une extrémité, il y a des situations complètement matures. Je considère que sont des situations complètement

matures par exemple le projet Orbival qui a été décanté sur le long terme. Et donc sauf à vouloir suggérer des choses complètement par principe de contradiction, complètement à l'opposé de ce qui a été longuement porté et réfléchi par les élus, je ne vois pas au nom de quoi nous aurions été fondés à le faire. Le tracé Orbival, je le dis, comme nous l'avons expliqué, nous convient. Et les débats publics qui ont eu lieu dans le Val-de-Marne, comme à Bagneux, ont largement jusqu'à présent légitimé ce tracé au Sud. C'est un plébiscite. Je considère qu'en matière de légitimation, depuis que nous avons entamé le débat à Noisy-le-Grand, Champs, nous l'avons entamé d'ailleurs par Chelles, enfin peu importe. Ensuite, nous sommes allés à Noisy-le-Grand. Pour toutes ces communes - nous n'avons pas terminé, parce qu'il y a encore un débat au Blanc Mesnil - je considère qu'il y a une légitimation de même nature. Et là encore ce n'est pas complètement un hasard, parce qu'aucune commune n'a découvert le projet. Tout cela a été évidemment travaillé avec elles depuis des mois et des mois.

Et puis il y a les circonstances où nous avons bougé le projet. Nous l'avons bougé de deux façons : d'abord, il est arrivé que dans telle commune que je ne citerai pas, les citoyens se sont exprimés pour que la position de la gare bouge à l'intérieur de la commune. Nous en tirerons les conséquences. Nous n'avons pas la science infuse, et ils ont probablement eu raison de manifester ce souhait. Il y a des cas où les gares étaient en option, type Gonesse. Je crois que les débats sont riches de ce point de vue là. Nous allons bien entendu en tenir le plus grand compte. Vous voyez que ce débat n'est pas simplement d'information. Il est, par les réactions que nous avons recueillies, également d'adaptation. Et nous ferons des propositions dans ce sens. En tout cas, nous les avons intégrés d'ores et déjà au premier rang.

Dernier point sur ce que vous avez dit Madame qui êtes perdue dans les hauts du théâtre, je ne peux que souscrire. Je vais le dire de deux façons : d'abord s'agissant des embauches, nous n'avons pas... Ce que j'ai dit tout à l'heure, c'est que nous n'avons pas le droit dans les contrats que nous allons passer de réserver des emplois de telle commune ou de telle autre, ou de telle catégorie ou de telle autre. En revanche, nous pouvons dès maintenant, avec les communes qui le souhaitent, préparer ces échanges d'appels d'offres, de manière à ce que ceux qui peuvent prétendre à ces emplois, qui sont ouverts évidemment par les sociétés qui vont réaliser ces travaux, mais même déjà dès la phase étude, peuvent être les mieux placés qu'ils soient pour être candidats, et avoir des candidatures acceptées. Je crois que les chiffres donnés tout à l'heure par Nicole POUILLY étaient quand même assez démonstratifs de la quantité d'emplois que vont créer ces travaux. Elle raisonnait d'expérience. Ce n'est pas simplement un ratio. Elle raisonnait d'expérience par rapport à des cas qu'elle a eu la modestie de ne pas situer, parce qu'elle a travaillé en France, mais elle a travaillé beaucoup à l'étranger. C'est évidemment fort de son expérience qu'elle raisonnait. Voilà. Bien d'accord sur le principe. Ensuite, c'était évidemment avec les communes concernées. Ces conventions sont probablement à étudier et activer. Nous y sommes en tout cas tout à fait prêts.

Enfin, dernier point. Vous avez parlé des jeunes et de ce que cela ouvrirait comme perspective. Je terminerai par là. Quand nous avons dit tout à l'heure dans le propos

introdutif qu'il y avait 32 % de jeunes ici, comment ne pas imaginer un projet de cette nature ? Il est complètement en résonance avec la sociologie et le type de population, et leur âge. Et par conséquent, si vous voulez bien m'accorder le fait que 10 ans est un délai court pour un tel projet. Je rappelle qu'un tunnelier progresse à raison de 3 kilomètres par an. C'est aussi la raison pour laquelle il faut démarrer à plusieurs endroits. 3 kilomètres par an, cela veut dire 8 à 10 tunneliers en batterie. C'est ce que ça veut dire concrètement. Sans quoi évidemment, nous ne tiendrons pas ce délai. 10 ans, c'est court. C'est long peut-être par rapport à certaines attentes immédiates, mais c'est court pour un tel projet. Et en tout cas, cela me paraît complètement cohérent avec le type de population, la sociologie et l'âge de cette population ici en Seine Saint-Denis.

**Henri WATISSEE** : Chère madame, vous voulez poser une dernière question. Il est 11 heures 20. Comment nous faisons ? Il y a une solution, très rapide alors, 30 secondes.

**Sylvie GUILLOU, Habitante de Aulnay sous Bois** : c'est une question et à la fois pas une question. Il s'agit d'une interrogation, d'un réflexe, d'une réflexion en fait en marge de vos questionnements. Je pense intimement que le Grand Paris, s'il est réalisé, sera un succès fou, mais au-delà de ce que vous prévoyez. Si j'ai bien compris, Paris est donc une ville en retard, concernant le Grand Paris, par rapport aux capitales du monde, car nous avons des difficultés à nous projeter dans le futur. Et j'aimerais me propulser dans l'avenir car notre société a tendance à avoir une politique de la cité à court terme. HAUSSMANN avait créé de grandes artères, qui font encore le charme de notre capitale. Notre périphérique ne comporte malheureusement pas assez de voies, et il est souvent engorgé. Ricardo BOFILL, Architecte, disait qu'il fallait limiter la croissance des villes. Ce n'est pas notre projet.

Alors, envisagez-vous le devenir 100 ans plus tard de votre Grand Paris ? Prévoyez-vous avec vos tunneliers la possibilité de la multiplication des voies sur ce même trajet pour les générations futures avec un moindre coût ? Prendre de telle décision serait peut-être heureux pour les générations futures. Peut-être que nous ne serons plus là. Mais sinon, nous ne cesserons jamais d'être en retard en France.

*Applaudissements*

**Henri WATISSEE** : merci madame. Monsieur VERON souhaitez-vous répondre en 30 secondes à cette dame ?

**Marc VERON** : en 30 secondes, simplement pour vous dire que votre raisonnement est celui que, me semble-t-il, nous avons essayé d'appliquer. On nous a expliqué que ce projet n'était pas bienvenu, pas ici, ailleurs. On nous a expliqué parfois que ce projet n'était pas bienvenu parce qu'il dégagait à 10-15 ans, et qu'il fallait regarder le présent. Bien sûr qu'il faut regarder le présent. Mais ce projet est totalement nécessaire parce que si nous n'avons pas d'investissement dans une perspective de long terme, alors nous n'arrêterons pas de courir derrière notre retard. Et ce qui est certain, c'est qu'à force de courir derrière notre retard, nous serons franchement en retard par rapport à beaucoup d'autres.

**Henri WATISSEE** : merci Monsieur VERON. Non seulement nous sommes en retard peut-être sur le Grand Paris, mais ce soir aussi. Si vous permettez, je me donne deux minutes, parce que l'on m'a chargé d'essayer de faire une synthèse rapidement des constats faits ce soir lors du débat. J'ai noté quelques points. Vous avez vu que j'ai pris pas mal de notes pendant tout ce temps. Premier point, le premier constat qu'il faut faire, c'est qu'ici comme dans beaucoup d'autres endroits, il y a de nombreux témoignages qui montrent tout l'intérêt pour le projet. Cela répond aux objectifs que Monsieur le Maire avait fait en introduction, le déplacement pour les étudiants, faciliter l'accès à l'emploi et valoriser le territoire. C'est le premier constat. Et Monsieur VERON, la Société du Grand Paris l'a fait, et la Commission l'a fait dans énormément de débats. C'est le premier point.

Le deuxième point, c'est que nous avons évoqué ici souvent la fusion des deux projets. Et c'est noté aussi par la Commission. Je dois vous dire, petites parenthèses que le 30 septembre, nous parlions de complémentarité. Ensuite, nous avons parlé depuis le 15 novembre de rapprochement. Et maintenant, nous parlons de fusion. Autant vous dire qu'au niveau du débat public du Grand Paris, nous nous félicitons de voir cette évolution. Mais c'est certainement aussi lié à tous les efforts faits par les 10 000 personnes qui nous posent des questions, et qui ont participé à ces débats.

Ceci étant, au-delà ces deux constats, il y a quand même pas mal d'interrogations, et la première des interrogations que vous vous posez, et que la Commission note, c'est le problème, l'inquiétude sur le financement. Sur ce projet de 23 milliards, vous avez tous noté qu'il y en a quatre qui sont identifiés, et pour le reste : qui fait quoi ? Qui paie quoi ? Bref, là-dessus, le maître d'ouvrage a certainement des approfondissements à faire et à apporter des réponses sérieuses. Il est prévu d'ailleurs début janvier, quand les lois de finance seront terminées et votées, qu'il y aura un débat thématique sur ce point précis, car le public est très nombreux à poser ce type de question.

Deuxième constat et interrogation, c'est : quid de la tarification ? Certes, ce n'est pas le problème de la Société du Grand Paris. J'ai entendu que la zone 6 disparaît. C'est bien ça ? Mais vous avez posé la question de la tarification des zones 1 et 2. Nous le notons. C'est un sujet certainement de très important pour tout le monde, pour tous les Franciliens, et ce sera noté évidemment dans le débat.

Troisième point, oui, point important aussi, c'est : ce projet ne va-t-il pas retarder ou prolonger les projets actuels ? Vous avez noté dans les problèmes existants les évolutions du RER B et les besoins que vous avez. Il n'empêche que vous vous posez la question de savoir s'il n'y aura pas d'abandon ou de délai supplémentaire pour les projets ? Là-dessus, le maître d'ouvrage, ou la société du Grand Paris, a déjà apporté des réponses.

Enfin, vous avez noté aussi, a été notée la vitesse de déploiement. Vous souhaitez évidemment que la gare d'Aulnay soit opérationnelle en 2014, je crains que malheureusement, ce soit tout à fait possible. Je l'ai dit exprès, mais le début du projet, c'est 2018, n'est-ce pas, le premier tronçon ?

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

Et enfin, en dernier point, c'est la question du logement. Là aussi, c'est une interrogation. Autrement dit, en synthèse, deux constats et quatre interrogations, dont le financement. Voilà, merci beaucoup. Merci pour toute votre patience. Merci pour toutes vos questions.

Les prochains débats seront au Mesnil Amelot à côté de Roissy, le 6 janvier. C'est sur l'écran. Mais il y en a un d'oublié là-dedans, à savoir Rosny-sous-Bois qui est le 17 janvier.

*Fin de la réunion à 23 heures 20*