

VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE

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

Réunion organisée et animée par la Commission particulière du débat public

—

10 janvier 2011

Chevilly-Larue

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC

Réseau de transport public du Grand Paris :

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

MAITRISE D'OUVRAGE :

SGP (Société du Grand Paris),

- Didier BENSE, Membre du directoire de la Société du Grand Paris
- Claire-Hélène COUX, Membre du directoire de la Société du Grand Paris
- Cyrille TRICOT, Société du Grand Paris

La séance est ouverte à 20 h 05 sous la présidence de Paul CARRIOT, membre de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Paul CARRIOT, Président de séance et membre de la Commission particulière du Débat public « Réseau de transport public du Grand Paris » : nous allons commencer cette 37e réunion du débat public pour le réseau de transport du Grand Paris, bien que nous ne soyons pas très nombreux. Mais les rangs vont s'épaissir très rapidement, j'en suis certain, d'ici les prochaines minutes. Nous allons entamer cette réunion, mais au préalable, et avant que Monsieur le Maire ne nous fasse une allocution brève, je voudrais vous dire d'abord que cette 37e réunion du débat public s'intègre dans un processus très long, qui a commencé le 30 septembre dernier et qui se terminera le 31 janvier prochain. Alors, je voudrais aussi vous dire que dans 3 heures de débat, nous terminerons notre réunion à 23 h très précisément. D'ici là, nous aurons un certain nombre de choses qui vont se passer. Il y a un déroulement très précis qui va s'organiser.

Au préalable, je voudrais vous montrer les acteurs de ce débat, à commencer par ceux qui sont à ma gauche, les membres de la Commission particulière du débat public. Cette Commission particulière a été spécialement composée pour animer le débat, et aujourd'hui j'ai l'honneur de représenter le Président de la Commission particulière du débat public, François LEBLOND. À ce titre-là, mes coéquipiers, Madame Marie-Bénédicte AGUILA et Michel ROSTAGNAT, seront chacun chargés d'une partie de l'animation de cette réunion. Marie-Bénédicte AGUILA sera chargée de l'aspect gestion des questions, parce que l'objectif, et nous l'expliquerons très précisément, est que chacun puisse s'exprimer. D'ailleurs, je vois que les rangs commencent à se remplir, et c'est très bien. D'autre part, il y aura également des questions écrites. Michel ROSTAGNAT, quant à lui, sera chargé de nous exposer la façon dont le débat va s'organiser et les règles du jeu. Voilà pour la CPDP.

Je passe maintenant à notre partenaire, qui s'appelle la Société du Grand Paris, qui est représentée ce soir par 3 personnes, Monsieur Didier BENSE qui est membre du directoire de la Société du Grand Paris, Claire-Hélène COUX qui est membre de la Société du Grand Paris et Cyrille TRICOT, également membre de la Société du Grand Paris. Ils nous présenteront ce soir le projet du Grand Paris, qui donnera lieu à discussion avec vous.

J'aurais souhaité que Monsieur le Maire, il arrive, je crois, nous fasse son mot d'accueil. Monsieur le Maire, vous êtes convié à cette tribune. Merci, Monsieur HERVY, de nous avoir fait l'amitié de venir honorer notre réunion de ce soir. Est-ce qu'il y a un micro, s'il vous plaît, Mesdames les hôtes ? Oui, voilà. Monsieur le Maire, je vous laisse le micro, et donc vous avez la parole.

Christian HERVY, Maire de Chevilly-Larue : nous n'avons pas le temps de nous installer avec vous.

Paul CARRIOT : si, prenez votre temps, mais si.

Christian HERVY : nous ne savions pas que la réunion avait commencé. Nous attendions un signal.

Paul CARRIOT : écoutez, il est 20 h 15, le temps est venu peut-être de commencer. Je vous en prie, Monsieur le Maire.

Christian HERVY : je veux souhaiter la bienvenue aux représentants de la Commission nationale du débat public et aux représentants de la Société du Grand Paris, à Chevilly-Larue, pour cette soirée d'information et de débat qui porte sur le réseau de transport, je ne sais pas comment il faut l'appeler, public, rapide, du Grand Paris, tel que l'a défini la loi adoptée par le Parlement. Je ne vais pas faire un discours sur le sujet, puisque vous avez prévu une présentation qui va permettre d'informer les participants à la réunion. Simplement, et vous souhaiter la bienvenue, et vous souhaiter une très bonne année à tous, et puis peut-être dire quelques mots en préambule, pour apporter une modeste contribution d'accrochage au débat de ce soir.

D'abord, peut-être pour rappeler que Chevilly-Larue est une ville qui a une tradition de lutte importante sur la question des transports collectifs, puisqu'à partir de 1986 s'est constituée sur notre territoire, à l'initiative de mon prédécesseur, une association pour le prolongement de la ligne de métro 7, qui demandait à ce que cette ligne de métro soit prolongée jusqu'à l'aéroport d'Orly, et desserve le mieux possible les territoires situés sur l'axe. Je ne vais pas refaire l'histoire de l'époque. Ce métro a été très désiré par les habitants de notre territoire. Ils se sont beaucoup battus pour qu'il soit réalisé. Malheureusement, les analyses qui ont été conduites à l'époque ont conduit à dire que la solution la plus adaptée aux besoins de transports sur l'axe N7 n'était peut-être pas le métro, mais plutôt une solution tramway, qui permettait, comme nous le souhaitons d'ailleurs, de faire du cabotage entre les zones d'habitat et les zones d'activité du pôle Orly-Rungis, de façon à améliorer les déplacements entre le domicile et le travail, au moins pour les dizaines de milliers de personnes qui habitent et qui travaillent sur ce pôle. Nous avons donc admis la solution tramway, mais en disant toujours que cette solution ne permettait pas de régler tous les problèmes de déplacements sur le pôle d'Orly-Rungis, et en particulier, ne permettait pas d'assurer une bonne desserte de l'aéroport d'Orly, depuis le territoire, la capitale, et en liaison avec l'aéroport de Roissy. Nous avons toujours estimé qu'il y avait là un problème qui demeurerait non réglé. Et je crois que cette analyse était partagée par la Direction de la RATP à ce moment-là, qui avait donc proposé de mettre en chantier, avec les collectivités locales, la solution tramway, mais en disant elle-même qu'il faudrait continuer à étudier la solution métro pour répondre à des déplacements différents, pas exactement aux mêmes déplacements. Alors, je refais un peu cette histoire pour nous recadrer dans ce débat de ce soir, en nous disant que quand la Société du Grand Paris propose de prolonger la ligne 14 jusqu'à l'aéroport d'Orly, ce qu'elle se propose de faire, ce n'est pas de doubler le tramway avec un métro qui, évidemment, serait superfétatoire sur le même axe, mais sur un parcours différent, en desservant l'IGR, l'entrée du MIN de Rungis et puis l'aéroport d'Orly, de faire un métro rapide qui permette de désenclaver l'aéroport et de régler cette erreur

historique fondamentale, qui a fait que dans notre grande métropole nous avons été capables de construire successivement 2 grands aéroports internationaux, sans même assurer une liaison de transport en commun avec le cœur de l'agglomération. Ce qui est, sur le plan mondial, un exemple qu'il faut relever, parce que je crois que personne n'a eu dans le monde la stupidité de faire la même chose. Donc, aujourd'hui il s'agit de corriger les erreurs du passé et de faire quelque chose qui permette de mieux irriguer le territoire sur d'autres portions, et surtout de régler cette question.

Je vais vous dire tout de suite que, pour confirmer l'analyse que nous avons faite, le Conseil municipal de Chevilly-Larue notamment, nous ne souhaitons pas que traversent notre territoire des infrastructures que les habitants verraient passer et qui ne s'arrêtent jamais, pour qu'ils puissent y accéder. Aller à l'aéroport d'Orly quand on est chevillais, cela oblige aujourd'hui à prendre sa voiture ou à se faire accompagner par quelqu'un. Aller à Paris depuis Chevilly-Larue de façon directe, c'est très difficile. Le cœur de l'agglomération pour nous, c'est 45 min aujourd'hui. Aller de banlieue à banlieue, dans les Hauts-de-Seine, dans l'est du Val-de-Marne, c'est plus facile avec le TVM. Mais il ne règle pas non plus tous les déplacements. Et je dois dire que nous sommes très heureux que, dans les propositions qui sont faites, soit intégré un métro en rocade, Orbival, qui a été plébiscité par les Val-de-Marnais, fortement porté par le Président du Conseil général et par les élus locaux. Je suis très content que cette proposition fasse partie des sujets qui sont mis en débat, et qu'elle s'inscrive notamment en connexion avec notre tramway et avec la future ligne 14, si elle est réalisée. Donc, au total, ce soir, nous sommes assez heureux, à Chevilly-Larue, de pouvoir contribuer au débat dont l'argument est une amélioration considérable des possibilités de déplacements pour les habitants de notre territoire, que ce soit en rocade de banlieue à banlieue, que ce soit dans les déplacements nord-sud.

Et je veux ajouter à notre plaisir que nous avons une petite revendication. C'est qu'il serait dommage qu'il n'y ait pas de station intermédiaire entre l'hôpital Gustave Roussy, si nous faisons cette ligne 14, et l'entrée du MIN au Cor de chasse. Nous demandons donc, à ce titre, que la zone la plus habitée de notre territoire, qui est partagée entre les communes de Villejuif, de l'Hay-Les-Roses et de Chevilly-Larue, que nous appelons, par commodité de langage, le secteur des 3 communes, où sont concentrés plus de 10 000 logements, c'est-à-dire probablement une population de près de 30 000 habitants, puisse bénéficier de cet apport de transports en commun lourds avec une station à sa porte pour permettre à ces habitants de mieux se déplacer, notamment pour aller travailler.

Et j'en terminerai en remarquant que le débat de ce soir se connecte avec un autre débat, qui s'engage, cette semaine d'ailleurs je crois, à Orly, avec le sujet de l'implantation d'une gare TGV à l'aéroport d'Orly. Et permettez-moi de vous dire que, personnellement, en tant qu'élu du pôle Orly-Rungis, qui joue un rôle d'animation au sein de mes collègues, je ne verrais que des avantages, et cette opinion est très largement partagée, à ce que la gare TGV soit le plus près possible des aérogares d'Orly, et qu'elle soit bien connectée avec le prolongement de la ligne 14. Parce qu'ainsi, nous ferions coup triple : déplacement de

banlieue à banlieue, accessibilité à l'aéroport et accessibilité au TGV. Ce qui serait vraiment une révolution pour les habitants de notre territoire. Alors si tout ce débat peut déboucher sur tout cela, sachez que je m'attacherai personnellement, mes collègues du Conseil municipal avec moi, et beaucoup d'habitants de Chevilly-Larue et des communes voisines, à faire en sorte que ces projets voient le jour le plus rapidement possible. Ils auront notre soutien. Merci.

Paul CARRIOT : merci, Monsieur le Maire. Vous avez effectivement posé un certain nombre de questions qui seront certainement reprises au cours du débat, qui certainement sera riche et sans doute vif, parce qu'il y a des enjeux, j'ai bien compris, qui sont très forts. Je vous propose, si vous n'y voyez pas d'inconvénient, que Monsieur BENSE et ses collègues présentent le film et le projet du Grand Paris.

Pardon, effectivement, vous avez raison de le souligner, nous allons plutôt passer d'abord aux règles du jeu, comme j'avais dit, d'une part, que Michel ROSTAGNAT nous décrive la façon dont les choses se déroulent. Il y a un certain nombre de règles que nous voudrions préciser et Michel va se faire le plaisir de nous le dire. Michel, la parole est à toi.

Michel ROSTAGNAT, Membre de la Commission particulière du Débat public « Réseau de transport public du Grand Paris » : merci Paul. Alors, simplement, avant d'attaquer la présentation du projet, je vais vous dire quelques mots qui doivent être je crois, plus ou moins illustrés par les diapositives.

Projection de diapositives

Vous dire quelques mots sur les règles du jeu du débat public que nous avons ce soir. Certains d'entre vous étaient peut-être à des réunions qui se sont tenues précédemment dans le quartier, si j'ose dire, notamment à Villejuif où nous nous sommes réunis le 7 décembre, ou à d'autres débats publics. En tout cas, Monsieur le Maire a évoqué un prochain débat public cette semaine, jeudi soir à Orly, sur un autre sujet, qui est le TGV. Le débat public mérite quelques explications. Quand on dit débat public, cela veut dire débat, cela veut dire que nous discutons, et cela veut dire public, que c'est ouvert à tout le monde. Tout le monde, qu'il soit ressortissant de la commune où se tient la réunion ou qu'il soit curieux, de passage, a vocation à pousser la porte, à rentrer, à écouter, poser des questions et obtenir des réponses. Un débat public, cela met en présence une institution qui a un projet susceptible d'avoir un impact sur l'environnement quotidien des gens. C'est un peu en ce sens-là que cela a été défini. En l'occurrence, ce sont la Société du Grand Paris et ses représentants qui sont à notre gauche, qui sont porteurs du projet que nous appelons le Grand Huit, et puis le grand public et ses responsables de tout ordre, élu, responsable socioéconomique, représentant divers, de l'autre côté, donc vous tous qui êtes dans la salle. Et comme dans ces cas-là, il faut un petit régulateur du débat, nous sommes là pour cela, pour faire en sorte que le débat se passe bien, que les questions que vous aurez à poser, vous puissiez effectivement les poser, dans la bonne humeur, dans l'écoute et le respect mutuels et que vous ayez de la part des sachants, qui sont nos voisins de gauche, des

réponses aussi précises et argumentées que possible, qui vous permettront de vous faire votre jugement.

Quelques mots d'histoire, quand même, pour dire d'où nous venons. Vous avez ici une première diapositive qui égraine un certain nombre de dates, toutes dans les 20 dernières années, à peu près. Ce n'est pas que nous avons inventé les palabres sous le baobab il y a 20 ans. Bien sûr, c'est beaucoup plus ancien et c'est dans nos gènes et notre tradition aussi. Mais il y a eu un certain nombre de décisions qui ont été fortement inspirées par l'ONU et qui aujourd'hui gouvernent notre dispositif national. En 1992, pour commencer, nous avons eu 2 événements. Nous avons d'abord un grand débat sur la politique nationale des transports. Le gouvernement de l'époque estimait que cela méritait un débat, et il avait confié à un ancien Préfet de région, Gilbert CARRERE, le soin de conduire ce débat. Gilbert CARRERE, qui est un vieux préfet, qui avait eu l'habitude de réunir des parties parfois pas d'accord autour de sa table, est allé avec son bâton de pèlerin, il a traversé la France et il a tenu un peu des débats comme celui que nous avons ce soir. Et en conclusion de sa mission, il a dit qu'il fallait institutionnaliser un peu ces pratiques, quand il y a un grand projet d'aménagement qui risque d'avoir un impact sur l'environnement.

La même année, le 10 juin, se tenait à Rio de Janeiro, au Brésil, une conférence de l'ONU, qui a été très célèbre, qui a accouché des agendas 21, de certaines déclarations sur les énergies fossiles et l'effet de serre, déjà. Cette fameuse déclaration de Rio qui, entre autres, a posé comme principe que le citoyen devait être pleinement acteur des décisions susceptibles de bouleverser son cadre de vie. Cette déclaration de Rio a été traduite dans le droit français 2 ans et demi plus tard par la loi BARNIER, du 2 février 1995, qui a instauré un organisme ayant vocation à être un peu porteur du débat public. C'est la Commission nationale du débat public, CNDP, qui aujourd'hui nous envoie auprès de vous. En 1998, l'ONU, au niveau européen, a signé une convention à Aarhus, au Danemark, sur le droit à l'information du public. C'était spécifiquement orienté sur ce sujet-là et, la convention d'Aarhus, à laquelle la France, tous les états de la communauté européenne, plus des états d'Europe de l'Est, et même je crois des états américains ou asiatiques, ont été signataires, nous obligent donc, et nous ont amené à renforcer une deuxième fois notre dispositif législatif, avec la loi que nous appelons démocratie de proximité, qui a été promulguée le 27 février 2002, et qui a notamment transformé la Commission nationale du débat public en ce que nous appelons une autorité administrative indépendante. Il y en a une quarantaine en France aujourd'hui, une institution qui ne reçoit ses ordres que d'elle-même. Elle reçoit un budget du Parlement, mais ne reçoit ses ordres que d'elle-même. Nous travaillons pour le compte d'une autorité indépendante, c'est-à-dire que notre seul mot d'ordre est notre conscience, notre devoir et donc notre devoir est de faire qu'aujourd'hui le débat se passe bien.

Alors après ces quelques rappels historiques qui vous montrent d'où nous venons, quelques éléments sur la règle du jeu du débat. Je crois que c'est la diapositive suivante. Nous vous exposons les principes de base que nous essayons ensemble, avec nos partenaires de la SGP et vous-mêmes, de respecter. La neutralité, cela veut dire que nous, ici, nous ne prenons

parti ni pour ni contre le projet. Vous, vous avez le droit bien sûr d'être pour ou contre et de le dire, c'est même votre responsabilité. Indépendance, c'est ce que j'ai dit, c'est-à-dire que la CNDP n'obéit, si je puis dire, à personne. Équivalence, c'est un principe important, qu'il est toujours un peu difficile, quand nous sommes dans une salle obscure et que nous ne voyons pas forcément les derniers rangs, mais c'est de permettre à toutes les mains qui se lèvent d'avoir un temps de parole, sans qu'il y en ait qui soient trop longs. Donc je permettrai peut-être de vous rappeler que nous nous sommes donnés un peu pour cadre, dans ce débat, d'avoir 3 min d'intervention chacun. Si vous pouvez les respecter, c'est mieux. Cela permet aux suivants de s'exprimer et cela permet à chacun de sortir de la réunion en se disant qu'il a bien profité. La transparence, tout se dit. Vous avez un dossier qui est assez épais, qu'a fait la SGP. Vous avez un nombre important de cahiers d'acteurs, que vous avez vus, qui sont des institutions, des collectivités, des syndicats ouvriers, des entreprises qui déposent une contribution que nous publions, que nous choisissons de publier. Mais cela ne vous donne pas forcément satisfaction. Vous pouvez vous dire que cela ne vous suffit pas, que vous avez une question plus précise, et donc vous posez votre question et nous essayons de faire en sorte que vous ayez la réponse. Enfin, l'argumentation, nous souhaitons évidemment qu'il n'y ait pas de fauteur de trouble qui se lève en braillant et en disant qu'il ne veut pas de débat parce que tout cela est pipé. L'important, si nous nous réunissons, c'est que même si nous ne sommes pas d'accord, nous le disions et l'argumentions, de façon à ce que nous, nous puissions faire notre travail et qui est ensuite de mettre cela sur notre rapport et donc de pouvoir, de manière construite, exposer le pour et le contre et permettre ensuite à la SGP, qui aura à lire notre rapport et à la digérer, d'en tirer la quintessence. Voilà un peu les grands principes sur lesquels nous travaillons. Cela donne comme objectif de permettre l'information et l'expression du public.

Je voudrais ensuite vous donner quelques éléments sur l'état de mobilisation générale sur ce débat, qui est maintenant à un peu plus de 3 mois, qui arrive presque à son terme puisque nous terminerons à la fin de janvier. Nous avons donc déjà 135 000 visites sur le site internet, qui a ouvert le 1^{er} septembre, 861 questions dont la plupart ont obtenu une réponse ; merci à la SGP qui fait cela. 342 avis émis par le public, 51 contributions, 130 avis du 3 juin. Ce sont les collectivités publiques, auxquelles la loi reconnaît une possibilité spécifique de s'exprimer, par délibération du Conseil municipal par exemple, et 183 cahiers d'acteurs. Mais d'après ce qu'Alexandra MOREAU, ici présente, est en train de me dire, nous en sommes, en comptant ceux qui viennent d'arriver depuis lors, à 204 en portefeuilles. Donc, vous avez de quoi lire si le cœur vous en dit, à la sortie. Vous en avez 183 qui doivent être exposés en devanture et que vous avez pu prendre en arrivant.

Ensuite, pour terminer, je voudrais peut-être vous dire un peu ce qui va se passer dans les temps à venir. Monsieur le Maire a évoqué le débat d'Orly, jeudi soir, qui vous permettra d'avoir deux projets présentés dans la même réunion. Donc si ce n'est pas trop loin d'aller à Orly — Monsieur le Maire disait que cela posait quelques problèmes —, dans la ville en l'occurrence, cela peut être intéressant de se documenter aussi sur le projet d'interconnexion des TGV. Et nous avons donc un certain nombre de réunions qui vont se

tenir. Je crois qu'il y a une diapositive ad hoc d'ailleurs, il me semble. Je voudrais simplement signaler, peut-être, parce que c'est important, un débat sur le financement du projet, qui sera commun avec le projet Arc Express et qui se tiendra après-demain soir, à la Porte Maillot, à l'hôtel Méridien. La question du financement nous a été beaucoup posée, c'est normal. Comme il y avait la loi de finances qui était en gestation, et qu'elle devait apporter des éléments d'information, il nous a semblé qu'une réunion spécifique sur la question du financement du projet trouverait mieux sa place en janvier. Ce sera chose faite le 12 janvier. La date a été retenue sur la proposition conjointe à la fois du ministre Maurice LEROY en charge du Grand Paris et du Président du Conseil régional Jean-Paul HUCHON. Le 13 à Orly, et puis il y en aura d'autres, dont la toute dernière le 31 janvier, qui sera la réunion de clôture, qui sera également commune avec le projet Arc Express. À la suite de quoi nous rentrons dans notre coquille, membres de la Commission et nous rédigeons le rapport. Donc nous sommes très désireux de vous entendre ce soir comme les autres jours.

Paul CARRIOT : très bien, merci Michel. Juste avant que nous demandions au maître d'ouvrage de nous présenter le projet, j'aimerais que nous soyons bien d'accord sur les règles du jeu. Nous avons parlé d'un certain nombre de principes. S'il y a des questions qui vous taraudent, n'hésitez pas à nous les poser, sur ces principes d'équivalence, de neutralité, d'indépendance, d'objectivité, d'argumentation, si tout cela est clair. Donc, avant de passer la parole à Monsieur BENSE, je souhaiterais que tout le monde soit bien d'accord avec ces règles. Est-ce qu'il y a des questions éventuelles ? Oui, Monsieur ? Présentez-vous, si vous le voulez bien.

Bernard SIGNARBIEUX, Association des Castors du Jardin parisien, L'Hay les Roses (association de citoyens sociaux de préserver le cadre de vie local et l'améliorer) : oui, nous avons l'habitude, nous étions à Villejuif. Bernard SIGNARBIEUX, Association des Castors du Jardin parisien. C'est juste, avant de rentrer dans le détail, la réunion à Villejuif était une réunion publique où était Arc Express. L'explication de la réunion de proximité avec le Grand Paris, pour info ? Cela fait partie de la procédure, de la démarche ?

Paul CARRIOT : écoutez, comme vous le savez, oui, parce que c'est une décision que nous avons prise, effectivement. Là, ce soir, c'est une réunion de proximité. Vous pensiez faire une réunion avec d'autres partenaires, c'est cela ?

Bernard SIGNARBIEUX : quelle est la différence entre la réunion de Villejuif où il y avait Arc Express et donc un débat vif, et aujourd'hui du Grand Paris ? C'est très bien que le Grand Paris soit là, mais dans la démarche, puisqu'il y a équité de traitement, c'est une volonté ?

Paul CARRIOT : en fait, si vous voulez, dans l'organisation générale, sur les 50 et quelques réunions, certaines réunions se font de manière commune et d'autres réunions de proximité se font sans Arc Express, mais il n'y a aucun souci à ce niveau-là. S'il y a des questions qui concernent Arc Express, elles sont évidemment traitées, et nous répondrons par d'autres moyens, question écrite, etc. Il n'y a pas de problème. En fait, il y a 3 types de réunions : des réunions thématiques, donc une réunion après-demain sur les finances, des réunions de

proximité typiquement avec le maître d'ouvrage Arc Express ou Grand Paris, et là en l'occurrence c'est le Grand Paris. Donc, quelquefois c'est effectivement Arc Express ou Grand Paris. Donc voilà, c'est tout simplement une répartition géographique, temporelle, des différents types de réunions.

Michel ROSTAGNAT : chaque commission, donc notre Commission particulière du débat public du réseau de transport public du Grand Paris est souveraine dans le choix de ses lieux de réunion. Donc là, Arc Express ne touchant pas Chevilly-Larue, avait estimé en revanche qu'à Villejuif, où ils passaient ils avaient une raison de se réunir, mais pas à Chevilly-Larue. Nous, le projet passant à Chevilly-Larue, et Monsieur le Maire ayant souhaité qu'une réunion se tienne chez lui, nous avons bien volontiers accepté une réunion à Chevilly-Larue.

Paul CARRIOT : Monsieur BENSE voulait rajouter quelque chose.

Didier BENSE, Membre du directoire de la Société du Grand Paris : absolument pas, c'était pour dire que nous ne pouvons pas commenter une décision souveraine de la Commission du débat public, mais qu'effectivement les réunions communes, en particulier du Val-de-Marne, ont quand même été communes pour l'essentielle à la demande des maires concernés, se faisant l'écho de leur population en se disant que les gens n'allaient pas très bien comprendre pourquoi le lundi nous allions parler du Grand Paris et le mardi d'Arc Express, alors que sur le tracé de rocade, que nous allons vous présenter plus tard, ce sont quand même des projets extrêmement similaires.

Paul CARRIOT : je vous propose que nous passions à la présentation. C'est Monsieur Cyrille TRICOT qui va le présenter. À vous la parole, Monsieur TRICOT.

Cyrille TRICOT, Membre de la Société du Grand Paris : bonsoir. En premier lieu, permettez-moi de vous souhaiter une bonne année 2011, et pour bien commencer cette année, la Société du Grand Paris, mes collègues et moi-même sommes très heureux de vous présenter le projet de Métro Grand Paris, et d'en débattre avec vous. Nous en sommes au 38e débat. Les premiers débats ont permis de faire évoluer le projet. Des discussions sont en cours entre l'État et la région pour aboutir à une vision partagée du futur réseau de transport francilien. Toutefois, à ce stade, nous souhaitons vous présenter le projet tel que nous l'avons présenté dans les autres communes. Nous allons commencer notre présentation par un film de quelques minutes, qui va vous donner un premier éclairage sur ce projet et son ambition.

Projection d'un film

Diffusion d'un document PowerPoint

Nous allons maintenant vous présenter les principales caractéristiques du Métro Grand Paris et ce qu'il va changer dans votre vie quotidienne. Nous regarderons ensuite le tracé des 3 lignes qui le composent et les bénéfices que nous pourrions tous en tirer, les habitants de Chevilly-Larue, de Thiais, de l'Hay-Les-Roses, et plus généralement les Val-de-Marnais et

tous les Franciliens. Nous terminerons par la mise en œuvre du projet, son coût, ses délais de réalisation.

Pour commencer, rappelons d'abord les enjeux auxquels doit répondre le futur réseau de métro que nous souhaitons construire. En Ile-de-France, il y a aujourd'hui un écart très important entre l'offre de transports en commun dans Paris intramuros et l'offre de transports en commun en banlieue. Ainsi, à Paris, 63 % des déplacements se font par les transports en commun. Aussitôt passé le périphérique, ce taux descend à 23 %. En zone dense, le département du Val-de-Marne est d'ailleurs le moins bien servi, avec 18 % de déplacements en transports en commun. D'une manière générale, les déplacements en transports en commun de banlieue à banlieue sont difficiles, notamment parce que le réseau de transports d'Ile-de-France est en forme d'étoile, avec des RER et des lignes de métro qui convergent vers la capitale. Ce qui oblige certains à passer par Paris pour effectuer leur trajet de banlieue à banlieue. Ce phénomène contribue à la saturation du réseau existant. Prenons par exemple les utilisateurs du métro. 10 % d'entre eux passent par Paris pour aller d'une banlieue à une autre. Comment s'étonner, dans ces conditions, que 80 % de ces déplacements de banlieue à banlieue en Ile-de-France s'effectuent en voiture et que nous trouvions dans le Val-de-Marne, à Nogent, le plus gros bouchon d'Europe, sur le tronçon commun A4/A86 ? Nous sommes donc aujourd'hui confrontés à un défi, répondre à la demande des voyageurs pour aller de banlieue à une autre.

Le Métro Grand Paris est une réponse globale à ce défi. Le Métro Grand Paris un réseau en rocade de 3 lignes de métro automatique, en souterrain, desservant une quarantaine de gares nouvelles, la plupart en correspondance avec le réseau de transports en commun. Sur la diapositive, derrière moi, vous voyez les nouvelles gares du Val-de-Marne qui clignotent. Avec ses 155 km de voies nouvelles et le jeu des correspondances, les déplacements de banlieue à banlieue vont être considérablement facilités. Ainsi, le Métro Grand Paris répond aux attentes des habitants de l'Ile-de-France. Ils emprunteront ce métro pour aller de leur domicile à leur travail, pour leurs études, pour leurs loisirs, pour les démarches de la vie quotidienne. Le Métro Grand Paris va aussi permettre d'assurer une liaison performante entre les aéroports, les gares TGV franciliennes, La Défense, les pôles de recherche et d'enseignement. Le Métro Grand Paris répond donc aussi aux attentes des entreprises, qui ont besoin d'un réseau de transports fiable, rapide et efficace pour se développer. Les études de trafic montrent ainsi que nous serons 2 millions à emprunter chaque jour le Métro Grand Paris, à sa mise en service. Ce chiffre correspond au trafic actuel des lignes de RER B, C, D et E réunies. Ce trafic pourra être porté à 3 millions, compte tenu de la capacité du Métro Grand Paris.

Voyons maintenant les performances de ce nouveau métro. Le Métro Grand Paris est un métro automatique, souterrain et rapide, qui va nous faire gagner du temps. 65 km/h de vitesse en moyenne, avec un intervalle de 85 s entre 2 trains aux heures de pointe. Les quais des gares font 120 m de long, les trains de 8 voitures permettent de transporter près de 1 000 voyageurs en tout confort. Ainsi, le Métro Grand Paris peut répondre aux besoins

d'aujourd'hui et de demain. Les gares et les rames sont accessibles et équipées des derniers systèmes d'information voyageurs, pour faciliter le déplacement des personnes à besoin spécifique, personnes à mobilité réduite, personnes avec handicap, parents avec une poussette ou voyageurs encombrés de valises. Les quais sont équipés de façades qui éviteront les chutes sur les voies et permettront une meilleure régularité. Le Métro Grand Paris est donc un métro qui propose une qualité de service optimale, régularité, souplesse, adaptabilité à la demande et sécurité.

Le Métro Grand Paris, ce sont 3 lignes nouvelles, mais aussi des gares nouvelles. Les gares du Métro Grand Paris sont un lieu d'échange avec les autres modes de transport. Les nouvelles gares vont permettre aux voyageurs d'être en correspondance avec toutes les lignes du réseau Transilien, toutes les lignes de RER, 5 lignes de métro, 6 lignes de tramway. La gare est en connexion avec le réseau de bus, elle comprend une zone de dépose-minute pour les voitures, de services d'autopartage et de covoiturage, des stations vélib. Quand cela est nécessaire, la gare dispose de parkings de rabattement pour les voitures. La gare du Métro Grand Paris est aussi un espace de vie, nous y accédons facilement depuis le quartier environnant, à pied ou en voiture. Nous y trouvons des commerces, des équipements publics au service des voyageurs et des habitants du quartier. Au service de la ville, la gare de demain est aussi un outil de développement urbain.

Revenons maintenant sur chacune des 3 lignes de métro. La ligne rouge est une rocade. Elle fait 60 km de long et offre à la banlieue 23 nouvelles gares, dont 8 dans le Val-de-Marne. Elle répond aux besoins de déplacements de banlieue à banlieue. Nous prévoyons ainsi que 800 000 voyageurs l'emprunteront chaque jour. À l'ouest, dans les Hauts-de-Seine, la rocade assure la connexion avec La Défense. À l'est, elle offre une liaison rapide pour accéder au bassin d'emplois du Bourget, et grâce aux correspondances, aux bassins d'emploi de Roissy et Marne-le-Vallée. C'est une grande avancée, notamment pour les habitants du secteur compris entre Le Blanc-Mesnil et Montfermeil. Toujours à l'est, la rocade dessert Chelles, la ville la plus peuplée de Seine-et-Marne. Dans le Val-de-Marne, la ligne rouge reprend l'intégralité du tracé porté par l'association Orbival, depuis Bagneux jusque Villiers-sur-Marne. La rocade facilite les déplacements, dans toutes les directions, grâce à ses correspondances. À Bagneux, elle se connecte au prolongement du métro ligne 4. À Arcueil-Cachan, elle se connecte au RER B, à Villejuif IGR, à la ligne 14 prolongée, à la gare de Vitry-centre, elle se connecte au futur tramway sur la RD5. Aux Ardoines, elle se connecte au RER C. À Vert-de-Maisons, c'est la connexion au RER D. À Créteil-L'Échat, elle se connecte à la ligne 8 du métro. À Champigny-centre, c'est la connexion avec le projet de tangentielle est, depuis Noisy-le-Sec et Val-de-Fontenay. Dans le secteur de Bry, Villiers, Champigny, c'est l'interconnexion avec le RER E. C'est également dans ce secteur que nous prévoyons le site de maintenance des 85 trains de la rocade et son principal centre de remisage. Durant les 36 débats qui ont eu lieu en 2010 sur le Métro Grand Paris, dont 6 dans le Val-de-Marne, la ligne rouge entre Châtillon-Montrouge et Le Blanc-Mesnil, qui intègre comme je l'ai dit le tracé d'Orbival, a recueilli jusqu'à présent une approbation unanime, à l'exception de la commune de Saint-Maur, très partagée. Nous pouvons sans aucun doute lier cette

mobilisation du public au travail réalisé depuis plus de 4 ans par l'association Orbival en faveur d'un projet de métro dans le Val-de-Marne. Dès lors, du fait de ce consensus fort qui s'est exprimé tout au long des débats publics, il est désormais possible de lancer par anticipation des études plus approfondies sur le tracé d'Orbival dès le début 2011.

La ligne verte est une seconde rocade. Elle compte 75 km et 16 gares. Elle va créer une nouvelle liaison directe avec l'aéroport de Roissy au nord, et avec l'aéroport d'Orly au sud. Du nord au sud, elle dessert le Parc des expositions de Villepinte, l'aéroport du Bourget, Le Blanc-Mesnil, Saint-Denis, Gennevilliers, le secteur de Nanterre-La Défense et de Rueil-Malmaison. À l'ouest, elle constitue une rocade de moyenne couronne et offre un nouveau maillage avec le RER C à Versailles. Elle va également desservir le plateau de Saclay qui a vocation à devenir un pôle scientifique et de 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 avec les lignes TGV à la gare de Massy. La ligne verte contribue enfin à la desserte en transport en commun de la plateforme d'Orly. À 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, c'est le prolongement de la ligne 14, au nord et au sud. Elle assurera une liaison stratégique entre les 3 aéroports de Roissy, du Bourget et d'Orly, ainsi que plusieurs gares TGV, gare de Roissy et gare de Lyon, et également de futures gares à Saint-Denis-Pleyel et Orly. Elle facilite les échanges au sein de notre agglomération. Elle conforte également la dimension internationale de la région-capitale. Sa longueur est de 50 km, dont 9 km correspondent à la ligne 14 actuelle. Elle a un tronç commun avec la ligne verte entre Saint-Denis-Pleyel et Roissy. Elle comprend 22 gares, dont 13 gares nouvelles. Faisons un zoom sur cette ligne dans le Val-de-Marne. Au nord, il est prévu une nouvelle gare au niveau du centre hospitalier universitaire de Bicêtre. À la demande du Maire de Kremlin-Bicêtre, nous avons repositionné cette gare à l'ouest de l'hôpital, à proximité de sa nouvelle entrée. Cette nouvelle gare permettra notamment de faciliter l'accès au CHU, pour ses 11 000 salariés et visiteurs quotidiens. Elle permettra de relier le CHU aux autres centres hospitaliers majeurs et aux laboratoires de la vallée scientifique de la Bièvre. Elle permettra d'irriguer des quartiers d'habitat social et des quartiers en cours d'aménagement. Une autre gare est prévue au niveau de l'institut Gustave Roussy à Villejuif. L'institut Gustave Roussy est le premier centre européen de lutte contre le cancer. L'IGR, ce sont 2 500 salariés, 150 000 consultations par an et 11 000 patients pris en charge en 2009. Autour de cet établissement, 60 ha sont disponibles pour un projet de parc de recherche et d'innovation dédié à la lutte contre le cancer. C'est le projet Cancer-Campus porté par les acteurs locaux. Dans cet éco quartier serait associés de la recherche, des entreprises, des formations de haut niveau, soit à terme 10 000 nouveaux emplois, dont plus de 1 200 médecins, chercheurs et ingénieurs. Nous y trouverons aussi logements, commerces de proximité et espaces verts. Nous imaginons ce que pourront apporter la ligne rouge et la ligne bleue au développement de ce secteur et plus généralement aux habitants et salariés de Villejuif et des communes voisines comme Chevilly-Larue. Nous descendons ensuite vers la gare Marché de Rungis/Porte de

Thiais où s'effectue la correspondance avec le TVM et le futur tramway T7, dont la construction est en cours dans votre ville. Cette gare facilitera l'accès au MIN de Rungis pour ses 12 000 salariés. Pour tous, c'est également un accès facilité aux centres commerciaux de Belle-Épine et Thiais-Village. C'est également une gare de proximité, notamment pour les habitants du futur quartier Anatole France et du Triangle des Meuniers. Nous arrivons enfin à l'aéroport d'Orly et à la future gare TGV qui va être créée dans le secteur. Un débat public a commencé depuis un mois sur le projet d'interconnexion des lignes TGV au sud de Paris. Il permettra de préciser l'emplacement de cette gare. Nous aurons d'ailleurs un débat public sur ce sujet, jeudi soir, à Orly. Rappelons que le pôle d'Orly est le premier pôle économique du Sud francilien, avec ses 173 000 emplois. Il intègre des zones d'activités et de bureaux. Il est au cœur de l'opération d'intérêt national Orly-Rungis-Seine-Amont. Grâce à la ligne bleue au sud, les voyageurs accèdent plus facilement à l'aéroport et au TGV d'Orly. La ligne bleue, c'est aussi un accès facilité aux emplois du secteur pour tout l'Est parisien.

Le prolongement de la ligne 14 au sud a reçu un soutien très fort lors des réunions publiques. L'hypothèse évoquée lors de la réunion de Villejuif, d'un prolongement de la ligne 7 du métro jusqu'à Orly a fait l'objet d'un rejet massif de la part des habitants des villes concernées. En effet, ce prolongement ne permettrait pas de desservir l'institut Gustave Roussy et Cancer-Campus. Il rendrait nécessaire pour les utilisateurs une correspondance à Maison-Blanche, alors qu'aujourd'hui le trajet des utilisateurs en direction de Paris est direct. Enfin, le prolongement de la ligne 7 irriguerait a priori les mêmes territoires que le tramway T7, que vous voyez en Noir sur la diapositive derrière moi. À l'inverse, le prolongement de la ligne 14, comme nous l'avons vu, permettrait d'irriguer de nouveaux territoires, et de soulager les RER B et C, ainsi que la branche de la ligne 7 qui part vers Villejuif.

Le Métro Grand Paris va apporter des bénéfices pour la collectivité dans 3 domaines. Il va améliorer les déplacements pour tous, soutenir le développement économique et territorial, participer au développement durable. C'est la mise en cohérence de ces 3 aspects qui caractérise et fait la force du projet de Métro Grand Paris.

Je vous propose de revenir maintenant sur ces 3 points. Sur cette carte, vous voyez le Métro Grand Paris en violet, et la gare de MIN-Porte de Thiais qui clignote. Plus c'est foncé, plus vous gagnez du temps dans vos déplacements en transports en commun. Lorsque vous allez dans une zone en vert foncé, vous gagnez au moins 20 min par rapport à aujourd'hui. A titre d'exemple, depuis la gare MIN-Porte de Thiais jusque Champigny-centre, c'est 28 min de trajet au lieu de plus d'une heure actuellement. De MIN-Porte de Thiais à La Défense, ce sera 26 min au lieu de 1 h 10 actuellement. C'est un résultat spectaculaire qui montre bien l'intérêt de notre projet pour les territoires. C'est un résultat qui est obtenu grâce à la combinaison des 3 lignes de métro qui forment le Métro Grand Paris et grâce à la qualité et à la pertinence de son maillage avec le réseau existant.

Nous venons de le voir, le Métro Grand Paris facilite les déplacements en transports en commun dans des secteurs comme celui de Chevilly-Larue. L'autre effet bénéfique du Métro

Grand Paris est qu'il va alléger la charge sur le réseau ferré existant. Ainsi, avec le Métro Grand Paris, nous constatons en moyenne une baisse de trafic de 10 à 15 % sur les lignes en correspondance. 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 15 %, sur le tronçon central et de 20 % sur la branche qui part vers Chessy. C'est donc plus de confort pour tous les voyageurs, sans compter qu'une ligne « désaturée » n'est pas seulement une ligne moins bondée, c'est aussi une ligne qui fonctionne mieux.

L'un des bénéfices du projet de Métro Grand Paris porte sur le développement économique et territorial. Cette nouvelle infrastructure doit permettre de conforter le pôle d'Orly, premier pôle économique du Sud francilien. Le pôle d'Orly, ce sont 17 communes et 173 000 emplois, dont 27 000 sur la plateforme aéroportuaire. En orange, vous voyez à l'écran les zones d'activité existantes. Elles se localisent principalement au nord de la plateforme aéroportuaire. Nous pouvons citer le Marché de Rungis, le plus grand marché de produits frais du monde, le parc d'affaires SILIC, premier parc d'affaires privé en Europe, les zones d'activité de Fresnes. En rose, vous voyez les secteurs de projet : Cœur d'Orly, porté par ADP, le secteur du Sénia à Thiais et Orly, autour de la RD7, avec les ZACS Anatole France et Triangle des Meuniers à Chevilly-Larue, puis un développement possible au sud, vers Athis-Mons, le secteur de la plaine de Montjean, sur les communes de Fresnes, Wissous et Rungis, le domaine Chérioux à Vitry-sur-Seine. Avec le Métro Grand Paris, ces secteurs seront mieux reliés entre eux, et plus accessibles pour les salariés. À titre d'exemple, un autre élément de gain de temps pour le territoire, de la gare MIN-Porte de Thiais jusqu'à la gare de Massy-Palaiseau, le trajet se fera en 11 min au lieu de 36 actuellement.

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

Pour conclure, voyons la mise en œuvre du projet. Le projet que nous vous présentons est un projet ambitieux, d'intérêt national. Il nécessite entre 21,4 et 23,5 milliards d'euros, selon les variantes de tracés, le nombre de gares retenues et la proportion de sections aériennes finalement choisies. Ce montant prévisionnel comprend le coût des infrastructures, celui du matériel roulant et également celui des acquisitions foncières. C'est évidemment un effort financier de première importance que nous devons envisager. Cela correspond, comme nous l'évoquons dans notre film d'introduction, à une troisième génération d'investissements, après la création du métropolitain il y a plus d'un siècle et la création du RER il y a 40 ans. Nous sommes aujourd'hui dans la période du débat public. À la fin du mois, à la clôture du débat, la loi impose à la SGP de proposer un schéma d'ensemble, avant la fin du mois de mai 2011. Ce schéma d'ensemble tiendra compte des observations et avis collectés par la Commission du débat public et devra constituer une base largement partagée. S'en suivra une période de 18 mois, pendant lesquels les rencontres, avec les citoyens, avec les élus,

avec les partenaires seront permanentes pour élaborer la programmation et concevoir finement les ouvrages. Il restera alors à réaliser les travaux, dans les meilleurs délais, les mises en service se succédant de 2018 à 2023. Nous sommes maintenant à votre écoute. Je vous remercie de votre attention.

Paul CARRIOT : merci. Avant de passer la parole à l'assistance, je crois qu'il est bon de rappeler quelques petites règles simples dans la façon dont nous allons fonctionner. Marie-Bénédicte, peux-tu nous dire comment nous fonctionnons, pour que ce soit le plus clair et facile possible ?

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT, Membre de la Commission particulière du Débat public Réseau de transport public du Grand Paris : bonsoir à tous. Donc, pour ouvrir ce débat vous allez pouvoir poser des questions de 2 façons, soit vous faites appel aux hôtessees qui sont en rouge, j'en vois 3 dans la salle, vous levez la main. Je souhaiterais, c'est recommandé, que vous déclinez votre identité et vos qualités, notamment vos appartenances à des associations ou des positions d'élus, pour que le verbatim, qui est le compte rendu de la réunion retrace bien les propos de chacun de façon fidèle, de façon à les identifier. Vous vous signalez pour poser une question. Ceux qui ne souhaitent pas prendre la parole, par choix, qui préféreraient solliciter un imprimé de la part des hôtessees, vous pouvez le remplir. La question sera lue et les réponses seront apportées de la même façon par le maître d'ouvrage. Ce soir, nous ne sommes pas très nombreux, je pense que tout le monde va pouvoir s'exprimer. Nous avons établi un temps de parole de l'ordre de 3 min pour qu'il y ait, comme indiqué dans les grands principes, une équivalence de traitement quelle que soit la position de citoyen, d'élus, de membre d'une association, et surtout afin de permettre à chacun de s'exprimer de façon libre, claire et pose toutes les questions concernant la spécificité de Chevilly-Larue. Comme nous ne sommes pas nombreux, je pense que vous aurez tous le temps et le choix pour poser les questions à la Société du Grand Paris concernant les tracés, la gare, qui vous préoccupent en premier chef. Voilà, vous pouvez vous exprimer de cette façon. Nous avons jusqu'à 23 h pour débattre de tous les points qui vous préoccupent, afin que la globalité de la question de votre territoire soit bien évoquée ce soir et que vous repartiez avec des éléments de réponse précis de la part de la SGP, ou de la part de la CNDP si vos questions ont trait au fonctionnement et aux règles du débat public. Je vous remercie et je vais tenter de repérer dans la salle, ainsi que les hôtessees. Monsieur, je vais vous transmettre la parole. Je le dis à chaque réunion, nous essayons de transmettre la parole de façon un peu chronologique, selon les mains levées et je vais tenter de n'oublier personne. Je vous remercie par avance.

Paul CARRIOT : très bien Marie-Bénédicte, nous n'oublierons personne, c'est promis. Nous avons 1 h 55 pour débattre.

Bernard SIGNARBIEUX : j'ai le micro. Bernard SIGNARBIEUX, association des Castors du Jardin parisien. Donc, présenter cette association, qui est une association locale située sur la commune de l'Hay-Les-Roses, le long de l'autoroute. Castors parce que c'est une cité en autoconstruction qui date des années 1950. C'est une association qui existe depuis plus de

16 ans, et l'objectif est d'améliorer le cadre de vie du secteur et au-delà, donc à la fois des interventions citoyennes, sur la défense du patrimoine local, urbain. Nous avons dans l'assemblée, notre castor, Monsieur CHEMINOT. Je le précise parce qu'il fait l'effort. Il est venu à Villejuif, il a posé des questions. Nous avons envoyé une contribution. Apparemment elle est arrivée donc nous en sommes heureux.

L'intervention est en 3 points. D'abord, d'un point de vue global. Nous avons assisté au débat avec le STIF, Arc Express, et nous avons émis, après sondage de nos adhérents et au-delà, l'idée qu'un consensus sur la ligne rouge, la petite rocade qui reprend essentiellement le projet Orbival qui avait été lancé par les élus du département, nous y souscrivons totalement. Il y a quelques différences entre les 2 propositions, entre Grand Paris et Arc Express, et nous espérons, nous le disons, qu'un consensus se fera et que cet axe rouge sera une des priorités pour désengorger la banlieue.

Diffusion d'une diapositive

Donc nous voyons la ligne rouge et nous y souscrivons totalement. Et nous espérons que cela deviendra une priorité dans la réalisation des projets, qu'une synthèse sera faite à l'issue de ces débats. Parce que nous avons l'impression, nous l'exprimons en tant que citoyens, que la dernière fois chacun vendait un petit peu sa boutique, au détriment peut-être d'une efficacité et notamment d'un point de vue financier.

Ensuite, l'essentiel c'est effectivement le prolongement de la ligne 14, qui nous intéresse en tant que citoyens du territoire, et avec cette station intermédiaire évoquée tout à l'heure par Monsieur le Maire, parce que là, il n'y a pas de station entre Orly et Porte de Thiais. Il y a une station à Orly et une Porte de Thiais, et ensuite il faut filer à l'IGR, et après Paris. Donc il n'y a aucun arrêt entre les deux, ce qui explique le fait que vous puissiez annoncer 65 km/h de moyenne, dans la mesure où moins il y a de stations et plus le métro peut filer vite. Mais peut-être qu'en réduisant un peu la vitesse moyenne et en mettant une station intermédiaire, cela permettrait quand même de répondre aux attentes locales. C'est le deuxième aspect, cette station absolument importante.

Et enfin le dernier point, qui concerne plus spécialement le local, nous avons épluché avec attention le dossier numérique du Grand Paris (parce que le dossier papier montre peu de détails sur le tronçon) et notamment l'évaluation stratégique environnementale. Ici, nous voyons la ligne bleue, entre l'IGR et Porte de Thiais, mais nous ne savons pas trop où cela passe. Or, nous avons découvert qu'il y avait un projet de viaduc, un des rares passages de tout le projet Grand Paris en viaduc, qui se situerait entre l'IGR et Porte de Thiais. Et ce viaduc passe au-dessus de nos têtes. Je suis un peu long, mais bon. Je veux simplement dire que nous ne voulons pas de viaduc aérien au-dessus de nos têtes. Notamment, je voudrais revenir sur 2 arguments qui sont évoqués dans l'évaluation stratégique.

Paul CARRIOT : nous pourrions y revenir, je ne vous interromps pas, rassurez-vous, mais cette question est un peu différente de la seconde. Je vous propose d'y revenir tout de suite

après. Donc, qu'on réponde d'abord à la deuxième question, sauf si votre question est courte.

Bernard SIGNARBIEUX : non, mais si vous me dites que je pourrai m'exprimer.

Paul CARRIOT : oui, bien sûr. Alors sur cette question de la ligne 14, j'ai bien compris qu'en fait vous posiez la question de l'arrêt à Chevilly-Larue, c'est bien cela ? Donc, sur votre question, je pense que le maître d'ouvrage a peut-être, sans doute, son point de vue. Je pense que vous vous attendiez un peu à cette question. Je ne sais pas, probablement. Nous écoutons.

Didier BENSE : merci de me donner la parole. Déjà, bonsoir à tous et bonne année, effectivement. Simplement, pour reprendre en commentaire la première partie de l'intervention sur les espoirs que Monsieur formulait en matière d'efficacité financière et de rapprochement des deux projets, je crois que les deux maîtres d'ouvrage, que ce soit le STIF ou la SGP, sont tous deux rentrés dans ces deux débats publics en parlant d'une façon responsable de sujet, de convergence, de complémentarité. Les mots étaient différents. Mais personne n'imaginait depuis le début qu'il puisse, à la fin, y avoir réellement deux projets, avec ceux tunnels aussi proches l'un de l'autre. Évidemment, ce sujet de faire la synthèse des projets est un sujet qui concernera tout le monde à l'issue de ce débat public. Nous sommes aujourd'hui dans le débat public, nous sommes là pour recueillir les différents avis. Le vôtre est important et je dirais simplement que nous avons entendu dans beaucoup de salles des commentaires similaires dire que tout cela est intéressant, mais que nous devons être efficaces et proposer ce que certains appellent le meilleur de deux. Alors, je ne sais pas ce que c'est que le meilleur des deux, parce que les projets ont quand même des objectifs et des structures un peu différentes. Ces discussions, nous le savons tous, elles existent, et nous espérons qu'elles pourront aboutir après le débat public, en fonction de tous les éléments qui auront été recueillis.

En ce qui concerne l'hypothèse d'une station supplémentaire, nous sommes là aujourd'hui pour effectivement recueillir tout ce qui peut être apporté comme argument au service de ces stations supplémentaires. Je crois que nous avons fait une proposition, dans notre dossier du maître d'ouvrage, qui peut apparaître à la lecture comme une proposition relativement fermée parce que nous n'avons pas énormément de variantes, de gares optionnelles. Mais sachez que nous sommes quand même assez ouverts, mais dans le respect d'un certain nombre de principes. Je crois qu'il faut quand même rappeler ces principes. D'abord, on nous a fixé une enveloppe financière, qui même si elle paraît astronomique (nous parlons de 20 milliards, c'est énormément d'argent), il faut quand même s'y tenir et donc, nous ne pourrons pas, à l'évidence, répondre à l'ensemble des demandes de l'ensemble des participants des différentes réunions et de l'ensemble des cahiers d'acteurs que nous avons pu lire. Sachons simplement qu'à ce stade, nous avons 16 ou 17 gares supplémentaires qui ont été demandées par les uns et par les autres.

Deuxième élément de principe, mais vous avez répondu dans votre intervention, le réseau que nous vous proposons est un réseau qui a une ambition régionale. Ce n'est pas un prolongement de métro de quelques stations, c'est vraiment quelque chose qui est destiné quelque part à reconfigurer les déplacements à l'échelle de la région pour offrir des solutions dans les déplacements de banlieue à banlieue. Et nous avons fait l'analyse que ces déplacements devaient avoir un certain caractère de rapidité, et vous l'avez dit, la contrepartie de la rapidité, c'est évidemment d'avoir peu d'arrêts puisque si les autres moyens de transport sont moins rapides, c'est qu'ils s'arrêtent fréquemment, avec un extrême qui est le métro de Paris, au niveau mondial, qui a une densité incroyable et pratiquement inégalée, avec sur certaines lignes une station tous les 650 m. C'est comme cela qu'il a été conçu à l'origine, à la fin du XIXe siècle. Ce n'est évidemment pas un mode de conception que nous pouvons imaginer à l'échelle, ne serait-ce que de la première couronne. Les 3 départements de la première couronne, je crois que ce sont 6 fois la surface de Paris, donc si nous voulions avoir un maillage équivalent, il faudrait avoir 2 000 stations de type métro de Paris pour mailler à l'échelle de ce qui a été fait dans le métropolitain. Donc c'est quelque chose que nous ne pouvons pas nous offrir. Donc, nous avons aujourd'hui cette structure de réseau qui est proposée. Néanmoins, il est évidemment possible de corriger quelques excès qui ont été faits, donc nous sommes là ce soir pour écouter tous vos arguments. Sachant, j'en finis, que sur le seul prolongement de la ligne 14 au sud, nous avons aujourd'hui 3 demandes de gare supplémentaire, pour une proposition originale de 3 gares, ou 4 en comptant le terminus d'Orly.

Paul CARRIOT : d'accord, donc il y a un certain nombre de contraintes. Je vous propose de continuer sur votre troisième point. Vous avez évoqué le tracé, qui présente à vos yeux encore des incertitudes sur la façon dont cela se présente. Est-ce que vous pouvez préciser votre question ?

Bernard SIGNARBIEUX : tout à fait, je voudrais vous remercier des réponses, je pense qu'il y aura bien sûr d'autres interventions sur ce sujet-là. En étant parti du général, nous arrivons au local et donc dans le dossier numérique d'évaluation stratégique environnementale, nous avons pu découvrir un projet de tracé entre l'IGR et Orly, en aérien, qui passe notamment au-dessus du quartier le long de l'autoroute. C'est difficile d'être au dessus de l'autoroute, donc le long c'est au-dessus des quartiers qui touchent l'Hay-Les-Roses, Villejuif et Chevilly-Larue. Donc, nous sommes évidemment contre ce passage en aérien. Nous demandons le prolongement de la ligne 14, avec un arrêt sur les 3 communes, en souterrain. Juste pour l'anecdote, pour vendre l'avantage de l'aérien, je cite le rapport, « Avant tout, un trajet en métro aérien est bien plus agréable pour le voyageur, qui profite de la vue sur la ville et d'un éclairage extérieur. Le métro aérien, repérable de loin, est également plus pratique et facilite l'accès aux gares et aux lieux de vie qu'elles desservent. », à condition bien sûr qu'il y ait des stations à proximité. Je change un peu de ton. C'est l'argumentaire pour le métro aérien. Nous trouvons que se voir de loin, ce n'est peut-être pas le mieux pour les riverains, qui ne seront pas les usagers. « Sur le plan urbain et architectural, le métro aérien peut s'intégrer harmonieusement dans le paysage, pour devenir un véritable support d'identité urbaine et

de patrimoine, autant qu'un vecteur de développement des territoires traversés. » Je cite, avec une pointe d'ironie. Nous, ce n'est pas ces arguments qui vont nous convaincre d'avoir à supporter un métro aérien sur nos têtes. D'autant qu'il est spécifié quelque part qu'il faut juste déplacer un petit mur antibruit. Je rappelle qu'il fait 8 m de haut et de profondeur, il est en béton. C'est le plus gros et plus lourd d'Europe, et sûrement le plus inefficace puisque nous venons de très loin pour y mesurer l'acousticité. Donc, nous supportons les nuisances de l'autoroute, et en plus nous aurions les nuisances aériennes d'un métro.

Paul CARRIOT : votre interrogation porte, si j'ai bien compris, sur le vote de tracé, et donc vous vous opposez au tracé aérien ?

Bernard SIGNARBIEUX : tout à fait. Dernier point, d'autant qu'il est précisé qu'il existe des emprises foncières, or, il n'en existe pas. Il y a une photo dans le document numérique, il y a une sorte d'endroit très large. En fait c'est une espèce de cul-de-sac, après c'est chez les riverains. Donc, il y aurait obligatoirement expropriation, passage sur les quartiers. Nous faisons bouger un mur antibruit qui est le long de cités assez sensibles.

Paul CARRIOT : sur ce point, je pense qu'il serait intéressant d'avoir la réponse du maître d'ouvrage qui s'appuie, comme vous dites, sur une partie du document auquel vous faites allusion. Ce serait intéressant, à ce stade de la discussion, d'entendre le Grand Paris sur ce point. Pouvez-vous donner une position inverse, contraire, ou approuver ?

Didier BENSE : nous allons commencer par assumer nos propositions. Dans la commande qui a été faite, à la genèse de la proposition, il y avait effectivement d'imaginer un tracé aérien dès que possible. Cette question-là a notamment émergé suite à des travaux qui ont été réalisés par 10 architectes urbanistes, travaux qui avaient été commandités à l'époque par le Secrétariat d'État à la Région-capitale. Et tous ces urbanistes-architectes avaient un peu convergé sur ce type de principe, en évoquant le plaisir du voyage, l'interface du transport et de la ville, tout un tas de sujets relativement intéressants. Tout en étant parfaitement conscient que certaines conceptions pouvaient introduire de véritables coupures urbaines. Je ne vais pas vous faire l'injure d'expliquer ce que c'est, je crois que le Val-de-Marne sait assez bien ce que représentent des coupures urbaines dont nous ne profitons pas nécessairement. Néanmoins ce travail de recensement a été fait, donc vous avez là, projeté en rouge foncé sur la carte les quelques tronçons où nous ne pouvions imaginer avoir une insertion aérienne. Le long de la Seine, c'était par reprise, si possible, de l'emprise du tramway en particulier, dans les Hauts-de-Seine. Il y a dans le secteur de Gonesse, Villepinte, là nous sommes dans la zone de bruit de l'aéroport de Roissy, donc il y a assez peu de riverains à gêner. Néanmoins, il ne faut pas empêcher le développement économique. Il y a un secteur au-dessus de l'ancienne RN2 à Aulnay-sous-Bois, et puis il y avait l'identification, dans le secteur d'Orly, par surplomb des autoroutes urbaines, qui était une des grandes idées notamment versées au débat. Je me rappelle très bien la première réunion à Paris, le 30 septembre, Monsieur CASTRO disant qu'il avait une solution simple, celle de faire des métros au-dessus des autoroutes. Donc c'était un peu cette idée-là. Alors pas tellement d'aller sur l'ensemble du linéaire de l'A6, mais il y avait la sortie d'Orly, éventuellement au-

dessus la l'A106, et puis jusqu'à ce que les choses soient possibles, sachant que l'étude stratégique environnementale n'est pas une étude d'insertion. Ils ne sont pas allés jusqu'à vérifier la faisabilité technique de démonter les murs antibruit. Nous entendons également tout ce qui a été dit sur ces sujets-là. Vous n'êtes pas le premier à vous opposer à une conception en aérien. Nous prendrons acte de tout cela. Sachez aussi qu'il y a des expressions inverses, en particulier sur la desserte du plateau de Saclay. Des gens demandent pourquoi du souterrain alors qu'un aérien conviendrait assez bien.

Paul CARRIOT : bien, de toute façon, je pense que cette question, nous y reviendrons probablement. Je propose que nous passions à une autre question. Marie-Bénédicte, tu avais une question ? Monsieur le Maire ?

Christian HERVY : je voudrais juste ajouter un mot sur ce sujet-là, d'abord pour soutenir vraiment très fortement la préoccupation qui a été exprimée, et puis pour en rajouter une petite couche, si je puis me permettre. Parce qu'à Chevilly-Larue, nous avons essayé d'imaginer comment les choses allaient se passer pour insérer, dans le tissu urbain existant, une infrastructure en aérien. Et nous avons essayé de la dessiner, compte tenu de ce que doit être la courbe d'une voie qui supporte un train de telle distance, etc. Donc nos services techniques ont fait un petit tracé pour approcher les choses. Cela aboutit quand même assez lourdement l'avenir de la mairie de Chevilly-Larue, qui est juste dans le tracé. Donc cela veut dire que si on nous détruit la mairie, il faudra nous en reconstruire une autre. Et vous vous doutez bien que nous allons en demander une plus belle. Tout de suite derrière, cela fait passer l'infrastructure le long du collège Liberté. Cela pose un problème. Immédiatement après le collège Liberté, il faut bien avoir en vue que l'infrastructure en hauteur qui sera d'une hauteur non négligeable va passer sous des lignes à haute tension de 240 000 volts, à 30 m du sol. Je ne sais pas ce que cela produit comme effet, sur le plan électrique, mais cela doit être intéressant à tester. Et enfin, en sortie de périphérique du MIN, pour reprendre l'itinéraire de l'A7, il faudra deux bâtiments dans le MIN, et au moins un, qui est assez important pour le territoire, dans le centre routier. Je dis cela pour souligner que techniquement c'est probablement une aventure. Financièrement, je ne suis pas sûr que ce soit moins cher à l'arrivée qu'un souterrain. Et puis enfin, sur le plan des nuisances, il n'y a pas photo. Donc je pense que la sagesse est de renoncer à l'aérien, et de voter pour la station des 3 communes.

Paul CARRIOT : merci, Monsieur le Maire, de votre témoignage. Je pense que cette question reviendra aussi, certainement. Il y avait des tas de questions.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : nous allons prendre la question de Monsieur, et Madame à côté. Nous allons commencer par Monsieur, oui. Vous avez le micro, et vous le passerez à votre voisine après, s'il vous plaît. Veuillez vous présenter et énoncer vos questions.

Gérard PRINCE, Président du Comité de défense des intérêts des Chevillais : Mesdames, Messieurs, bonsoir. Je suis Monsieur Gérard PRINCE. Je représente le Comité de défense des intérêts des Chevillais, et à ce sujet, je voudrais quand même vous dire que la commune de

Chevilly-Larue a eu, depuis les années 1975, à combattre toutes les nuisances qui ont été créées sur notre commune, à savoir l'A6, l'A6b, également la ligne à haute tension, l'aéroport d'Orly. Or, de créer une ligne aérienne de métro qui viendrait ajouter à toutes ces nuisances encore des bruits insoutenables, sachez que nous serons derrière la municipalité de Chevilly-Larue, et comme nous avons fait à une époque, changer le tracé de l'A86 pour ne pas que cela traverse notre commune et les halles de Rungis. Nous serons derrière la municipalité pour combattre tous les projets que nous estimons démentiels, et notamment cette partie de ligne de métro qui sera aérienne.

Paul CARRIOT : merci, Monsieur. Dans l'état actuel des choses, je pose la question au maître d'ouvrage de la façon suivante, est-ce que, dans le projet de tracé, il y a quelques certitudes ou incertitudes ? Quelles sont-elles sur la partie souterraine ou aérienne ? Comment cette chose se présente ? Pouvons-nous aller plus loin dans le détail aujourd'hui ?

Didier BENSE : typiquement, les quelques tronçons sur lesquels nous avons identifié la possibilité d'envisager, je vais être prudent, une insertion en aérien, sont faits pour être soumis au débat. Donc nous entendons ce qui se dit là. Très honnêtement, sur un certain nombre de points qui ont été évoqués, nous avons des analyses un peu similaires. Simplement pour dire que nos coûts ont été évalués strictement sur la base d'une insertion souterraine, au tunnelier. Donc si certains tronçons étaient susceptibles d'être en aérien, ce serait une bonne nouvelle à la fois parce que c'est accepté par les populations et parce que cela coûterait probablement moins cher. Donc, il y a, parmi les différents cas que je vous ai présentés, et nous en sommes à la 38e réunion, des territoires où la chose est acceptable sans aucun problème, dont acte. Sur les territoires où ceci surajouterait à un certain nombre de difficultés qui sont déjà connues, nous ne serions pas obtus dans les décisions. Encore une fois, les estimations financières ont été faites à ce stade sur une insertion en souterrain, en tunnelier.

Paul CARRIOT : d'accord, donc il y a encore un certain nombre d'éléments qui peuvent entrer en ligne de compte dans les appréciations.

Didier BENSE : juste pour rajouter pourquoi nous avons fait ces estimations-là. C'est que les insertions en aérien, au stade et au niveau d'études où nous en sommes, sont assez difficiles à chiffrer puisque l'aérien semble quelque chose de magique en terme de coûts, nous avons l'impression que c'est facile, mais en fait la difficulté, ce sont tous les points spécifiques, tous les franchissements un peu particuliers où là, vous n'êtes plus dans une travée standard. Et donc cela peut être à un moment quelque chose d'extrêmement complexe et difficile, et générateur, contrairement à ce qu'on pense, de surcoûts quand cela se produit dans un territoire déjà très encombré.

Paul CARRIOT : pour l'instant, nous sommes sans arrêt. La question suivante, peut-être ?

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : nous continuons. Madame, si vous voulez bien prendre la parole. Après, je passerai le micro au milieu.

Michèle SULLY, Membre du Comité de défense des intérêts des Chevillais : je suis Madame SULLY, j'habite Chevilly-Larue depuis 1944. Moi, mon problème était la question des sous. Parce que figurez-vous que j'ai vu que pour le Grand Paris l'Assemblée nationale avait adopté une taxe qui devrait rapporter 117 millions d'euros. Or, vous nous avez dit en début de séance que finalement vous étiez autonome et que vous aviez une enveloppe qui venait du Parlement. Donc je voudrais savoir dans quelles conditions nous, nous allons rajouter une certaine somme, par l'intermédiaire de nos impôts, à la somme que vous a déjà allouée le Parlement, sur les 27 milliards dont vous parliez tout à l'heure.

Et la deuxième question était de savoir quel serait l'impact, à partir du moment où il y a des gares, il y a automatiquement des emprises qui appartiendront au Grand Paris. Comment seront négociées ces emprises du foncier entre le Grand Paris et la commune ?

Paul CARRIOT : deux questions, effectivement, qui sont bien tranchées, précises. La première question concerne, comme vous dites, les gros sous, pour reprendre votre expression. D'abord, il y a un débat qui va se produire jeudi prochain. Vous le savez certainement, Madame, je crois que nous vous l'avons dit tout à l'heure, où toutes ces questions vont être abordées dans le détail, avec la plus grande précision. Bien sûr, je pense que le maître d'ouvrage répondra à votre question, qui est de savoir comment, sur ces 27 milliards, et combien il y aura pour le contribuable, en termes d'impôts. Qu'est-ce que cela va représenter, si j'ai bien compris la question ? C'est une question brutale, mais précise.

Didier BENSE : c'est une vraie bonne question, que nous avons pratiquement également depuis le début du débat public. D'abord rappeler les enveloppes, qui ont été précisées. Aujourd'hui, le plan de financement que nous avons présenté à nos tutelles, c'est 22,7 milliards. Sur ces 22,7 milliards, il y en a 18,8 qui concernent l'infrastructure. Je vais peut-être donner beaucoup de chiffres, mais ce 18,8, c'est celui-là qu'il faut prendre en comparaison, par rapport à d'autres projets d'infrastructures que nous avons évoqués. Parce qu'en général, les projets que présentent les maîtres d'ouvrage n'intègrent ni le coût des acquisitions foncières, ni le coût du matériel roulant. Nous, nous avons joué la règle du coût complet, mais nous cherchons des financements de l'ordre de 20 milliards pour rentrer dans la règle habituelle. Sur ces 20 milliards, évidemment personne n'a aujourd'hui cet argent disponible. Le modèle de la SGP a ceci de particulier, c'est qu'il va financer essentiellement cette infrastructure par l'emprunt. Donc la SGP doit pouvoir emprunter. Ce qui est original, c'est que nous avons l'idée de rembourser l'emprunt. Cela, contrairement à ce qu'on pense, pour les sujets d'infrastructures ferroviaires, c'est loin d'être la règle générale. Puisque vous savez que la SNCF a une dette historique et qu'il a fallu créer un établissement particulier, RFF, qui a porté la dette, et qu'aujourd'hui, la RATP, qui porte la dette de toutes les infrastructures de métro, a une dette qu'elle ne rembourse pas en réalité puisque son modèle économique c'est rentrée d'argent, ne permet pas et ne permettra jamais de rembourser cette dette. C'est ce que nous appelons une dette perpétuelle. Là, l'idée est d'avoir une dette qui s'éteint. Bien entendu, un montant comme cela ne peut s'éteindre que sur la très longue durée. Quand je parle de très longue durée, je vais fixer les

idées. Nous avons un modèle qui nous permet de rembourser l'emprunt 40 ans après la mise en service. Cela paraît un peu long, mais sachez simplement que le métro de Paris, en 1897 les travaux étaient financés par un emprunt sur 80 ans et donc la dernière mensualité a été payée en 1977, pour la ligne 1 et pour les lignes qui ont été construites ensuite. C'est un modèle dont nous avons déjà des exemples et qui peut fonctionner. Sur ces 20 milliards, l'État va apporter 4 milliards directement, en dotation. Ces 4 milliards, c'est un effort, j'ai envie de dire, de solidarité nationale. C'est le budget de l'État, donc le Corse, l'Auvergnat, le Breton, vont quelque part payer une partie du réseau Grand Paris, mais de la même façon que le Francilien paye de temps en temps des infrastructures en province. Donc tout cela est assez normal. Et puis effectivement, la loi de finances, qui a été votée en décembre, a mis en place, au profit de la SGP, un certain nombre de recettes fiscales qui permettront à la SGP d'abord, de lancer les études assez rapidement, ensuite de financer les travaux. Cela nous permet de travailler jusqu'en 2015 sans emprunter, et puis à partir de là, jusqu'à la livraison, nous devons emprunter et ensuite rembourser.

Les recettes fiscales en question, qui ont été identifiées, sont en fait de 3 natures. Il y en a une qui a été créée par la loi du Grand Paris. Je la cite pour mémoire, c'est la mise en place en Ile-de-France d'une taxe sur les wagons du métro ; c'est une taxe qui existait en province, qui n'existait pas en Ile-de-France. Cela représente à peu près 60 millions d'euros. Je vous passe les détails, c'est clairement un effort budgétaire de l'État. Ces 60 millions venaient auparavant par la taxe professionnelle. Cela rentrait clairement dans le budget de l'État, là, c'est remplacé par une taxe sur les wagons. Et donc l'État abandonne 60 millions de ses recettes fiscales au profit de la SGP. Il y a une seconde taxe qui s'appelle la taxe locale sur les bureaux. C'est payé par les propriétaires de bureaux, donc en général les entreprises, les promoteurs. Celle-ci est d'abord partagée entre l'État et la Région, et elle rapportera à la SGP 223 millions cette année. Et puis il y a une troisième taxe, qui s'appelle la taxe spéciale d'équipements. Cette taxe, ce sont des choses que nous voyons apparaître à l'échelon régional, quand il y a un très gros investissement. Je cite souvent en exemple la taxe spéciale d'équipements qui existe en Savoie parce qu'il faut qu'ils paient encore les infrastructures des Jeux olympiques d'Albertville. Cette taxe spéciale d'équipements, vous avez cité le montant, Madame, c'est 117 millions d'euros. Elle est supportée à la fois par les entreprises et par les ménages, à travers les taxes locales. Si nous rapportons cela au nombre de foyers fiscaux, c'est un peu compliqué de faire le calcul, mais c'est de l'ordre de 10, peut-être 15 € par foyer fiscal et par a (5 millions de foyers fiscaux). Donc voilà aujourd'hui l'effort qui est demandé aux ménages franciliens pour commencer d'ores et déjà à financer cette infrastructure.

Paul CARRIOT : 10 à 15 € par foyer fiscal ? Madame, je pense que nous allons parler également des contrats territoriaux. Ce sont les problèmes des emprises, de comment cela va se passer au moment où nous allons passer à la phase pratique, concrète. Quel lien va-t-il y avoir entre la SGP et les municipalités sur ces problèmes d'emprise ? Comment cela va se passer ? Est-ce qu'il y aura négociation ?

Didier BENSE : là, j'ai envie de dire que pour l'essentiel, c'est le droit commun qui s'applique. C'est-à-dire que là, nous sommes devant vous pour un débat public, nous l'avons montré dans la phase de réalisation, après, le projet va s'affiner, et puis il y a un moment où nous irons à l'enquête publique et il y aura une déclaration d'utilité publique qui donnera au maître d'ouvrage la possibilité d'acquérir, soit par voie de transaction soit par expropriation. Tout cela, c'est le droit commun. Au-delà, dans la mécanique du Grand Paris, il y a l'idée de mettre cet investissement important au service du développement des territoires. Quand nous parlons de développement des territoires, nous parlons à la fois de création de logements, et la loi du Grand Paris se préoccupe d'un objectif renforcé de création de logements, et puis de développement économique. Et pour cela, la loi du Grand Paris crée un nouvel outil d'urbanisme, le contrat de développement territorial. C'est un contrat qui est passé entre les élus locaux, les communes d'une part, et l'État, représenté par le Préfet de région, d'autre part. Dans ce CDT, à partir d'une ou de plusieurs gares du Grand Paris, nous fixons les objectifs de développement en matière de transport, d'urbanisme, d'équipements publics, de logements, de mixité sociale dans le respect de la loi en vigueur, de développement économique, de développement sportif. Tous les aspects de la vie urbaine peuvent être abordés dans ce contrat de développement territorial. Je souligne un point, c'est quand dans ce CDT, la SGP n'est pas partie prenante. C'est vraiment entre les collectivités locales et l'État, sachant qu'il y a probablement des modalités qui vont être apportées pour que d'autres partenaires puissent être associés. Je pense en particulier aux conseils généraux et aux régions, qui sont bien entendu intéressés par le développement des territoires à l'échelle de plusieurs communes. Voilà un peu les différents mécanismes qui sont institués. Alors tout de suite, pour évacuer cette question, s'il n'y a pas de contrat de développement territorial, ce qui peut arriver soit parce qu'il n'y a pas de projet soit parce qu'il n'y a pas d'envie, la loi introduit un codicille qui fait peur aujourd'hui. Dans ces cas-là, il dit que la SGP peut s'abroger certains droits dans un rayon de 400 m autour de la gare. Évidemment, tout le monde a vu cela comme la Société du Grand Paris fait ce qu'elle veut autour de 400 m. Rassurons-nous, ce n'est pas du tout le cas. D'abord, nous serions dans l'incapacité totale d'intervenir sur 40 fois 400 m autour des gares. Et ensuite, nous n'imaginons pas un seul instant arriver de façon autoritaire dans un territoire en disant que nous achetons tout, nous rasons et puis nous construisons des buildings et des centres commerciaux, des immeubles de rapport. Nous ne sommes pas du tout dans ce type de logique, mais c'est vrai que cet article de loi existe.

Paul CARRIOT : donc, ces CDT, pour être plus précis, seront un peu, si j'ai bien compris, l'instrument juridique de ce développement autour des gares. Madame, je ne sais pas si vous... très bien, vous êtes satisfaite de cette réponse. Il y a d'autres questions ?

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : il y a d'autres questions dans la salle. Avant, Monsieur avait sollicité la parole.

Gérard DAVIOT, Chevillais : moi, je m'appelle Gérard DAVIOT, je suis un citoyen chevillais. Au schéma directeur de 1976 était inscrit le prolongement de la ligne de métro 7, jusqu'à

Orly. C'est-à-dire qu'enfin nous allons prendre en compte la desserte par un transport en commun de l'aéroport d'Orly. À partir de 1990, il a fallu mener un combat assez acharné pour essayer d'obtenir un transport en commun qui soit digne de nous, pour la desserte de Chevilly-Larue et des villes le long de la N7. Enfin nous pouvons nous féliciter qu'il y ait cette idée d'un métro qui, enfin, va desservir l'aéroport d'Orly. Alors quand nous connaissons la situation des Chevillais qui veulent se rendre à Orly, Monsieur le Maire le soulevait tout à l'heure, pour aller à Orly de Chevilly-Larue, il faut prendre la voiture. Aucun autre mode de transport n'est actuellement possible. Soit se faire accompagner, ou alors prendre la voiture parce que c'est comme cela. Les taxis refusent de ramener des voyageurs d'Orly à Chevilly-Larue, parce que les courses sont trop courtes. Ce serait quand même dommage que nous puissions enfin avoir un métro qui desserve l'aéroport d'Orly et qui oublie tout simplement qu'il y a des voyageurs à transporter de Chevilly-Larue, ou des communes qui sont dans ce périmètre, pour se rendre à Orly.

Paul CARRIOT : donc vous avez une proposition en tête ?

Gérard DAVIOT : c'est une station qui serait dans l'environnement des communes de Chevilly-Larue et l'Hay-Les-Roses. Je rejoins le point de vue du Président des Castors.

Paul CARRIOT : d'accord. Donc votre témoignage confirme un peu l'opinion qui a été exprimée sur la nécessité de cette gare. Nous enregistrons, nous y reviendrons certainement, parce que c'est un des gros points de cette réunion. Peut-être il y a d'autres témoignages en ce sens ?

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : autour de cette thématique, il y aurait d'autres questions ? Monsieur avec le pull clair, votre question ne concerne pas ce sujet ? Non, alors nous l'évoquerons après. Peut-être que nous allons laisser le maître d'ouvrage répondre.

Paul CARRIOT : oui, peut-être vous avez des précisions, ou des compléments d'information par rapport à ce qui a été dit tout à l'heure ?

Claire-Hélène COUX, Société du Grand Paris : je vais un petit peu détailler localement ce qui se passe sur la ligne bleue.

Diffusion de diapositives

Là, vous voyez sur la diapositive derrière moi la future rocade rouge Orbival, dans le Val-de-Marne. Et vous voyez bien le prolongement de la ligne 14, en bleu, avec le croisement entre les 2 lignes qui a lieu à l'institut Gustave Roussy. C'est vrai qu'entre l'IGR, l'intersection des lignes rouge et bleue, et jusqu'à la gare du MIN, que vous voyez un peu plus bas, pour l'instant nous n'avons prévu aucune gare. La raison, nous l'avons donnée un peu tout à l'heure. Notre volonté était d'essayer de faire un compromis entre vitesse et nombre de gares, sachant que nous souhaitons également créer un transport en commun qui fasse concurrence à la voiture, et que pour faire cela, il faut offrir un niveau de service assez élevé, et donc des vitesses assez élevées. C'était l'idée de départ, l'idée fondatrice de création de

cette ligne.

Le second point qu'il faudrait souligner, c'est l'existence du T7, parce que nous, nous travaillons déjà pour 2018, et à cette époque-là, vous aurez le tramway T7 en service. Vous le voyez ici apparaître en noir, à partir de la station Villejuif-Louis Aragon, qui était une station optionnelle, mais qu'au fil des débats publics dans le Val-de-Marne, on n'a eu de cesse de nous réclamer. Je pense que c'est une gare qui a volonté à peut-être se concrétiser à l'avenir. Donc, nous avons dessous un tramway qui assure la desserte fine des territoires, en particulier la desserte de Chevilly. Donc, ce que nous avons pensé au départ, c'était que pour les Chevillais, s'ils veulent prendre la ligne bleue pour aller à Orly, soit demain ils prendront le T7, soit ils voudront aller encore plus vite et faire un saut de puce s'ils descendent en T7 jusqu'au MIN, prennent la ligne bleue et en une station ils se retrouvent ensuite à Orly. Soit ils veulent aller au nord et emprunter plutôt la ligne bleue pour aller dans Paris, et à ce moment-là, soit ils sont suffisamment proches de l'IGR pour y aller directement avec le système du bus, qui va être revu pour mieux desservir les nouvelles gares, soit ils empruntent à nouveau le T7, s'arrêtent à Villejuif-Louis Aragon et prennent la ligne rouge pour aller prendre la ligne bleue. L'autre choix évidemment, selon l'emplacement où vous habitez dans Chevilly, c'est aussi d'aller prendre le TVM. TVM qui va lui aussi vous ramener sur la gare du MIN de Rungis. Donc nous voyons qu'il y a quand même de multiples possibilités, demain, pour les Chevillais, pour rattraper le Métro Grand Paris, que ce soit la ligne rouge ou la bleue, soit par le T7 ou le TVM, soit encore une fois par les lignes de bus qui vont être reconfigurées.

Alors, pourquoi restreindre autant maintenant que je vous ai parlé de vitesse ? Nous sommes obligés de parler sous, comme nous vous l'avons dit tout à l'heure. Une gare, c'est 50 à 100 millions d'euros, suivant la complexité de la gare. Nous faisons aussi les comptes, c'est l'argent du contribuable et nous essayons de limiter le nombre de gares. Cela étant dit, rien n'est figé, et de débat en débat, nous sommes à votre écoute, la SGP, mais également la CPDP, qui prend note de vos interventions en débat. Et donc nous prenons note ce soir des multiples interventions pour cette création d'une gare. Mais Chevilly n'était pas oubliée, je tenais quand même à le préciser et à vous rassurer sur ce point.

Paul CARRIOT : merci. Sur ce point, juste une précision. Vous avez dit qu'il y avait au moins 3 possibilités, pour répondre à la question de tout à l'heure : le T7, un système de bus qui va être modifié, le TVM. Et ces 3 modes de transport ont-ils une date sur laquelle nous pouvons nous appuyer ? En savez-vous plus là-dessus ?

Claire-Hélène COUX : sur le TVM, c'est une infrastructure existante dans le Val-de-Marne, depuis longtemps et qui y est très connue. La seconde est le T7 qui est en cours de construction actuellement à Chevilly et dont je crois que la mise en service est en 2013. Je regarde Monsieur HERVY, qui est très au courant, qui suit le projet depuis le début. Et puis j'ai quand même le plaisir de rappeler que sur Orbival, je crois que le consensus global que nous avons entendu depuis le début du débat sur ce projet de ligne rouge fait que nous pouvons déjà anticiper en disant que nous allons lancer les études détaillées dès à présent.

Bien sûr, il reste un mois de débat, mais vu ce que nous avons entendu depuis le début, je pense qu'il n'y a pas photo sur l'engouement que procure cette ligne. Et puis sur la ligne bleue, cela viendra après la fin du débat, qui a lieu en janvier, et nous avons un schéma d'ensemble à rendre en mai 2011.

Paul CARRIOT : d'accord. Donc là, une précision, notre équipe rendra un compte rendu fin mars et donc la CNDP rendra également un bilan. Tout sera public à la fin mars. Il y a peut-être d'autres questions ? Merci pour ces précisions.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : Monsieur, qui avez sollicité la parole, vous l'avez.

Guy DELECRAY, Chevillais, usager: bonsoir, Mesdames, Messieurs. Guy DELECRAY, Chevillais, utilisateur des moyens de transport existants. Le nouveau métro que vous nous présentez est très intéressant. Toutes les informations que vous nous donnez, évidemment il faut prendre du recul. Pour ma part, je pense que si la décision politique tient compte des besoins de la population, les ingénieurs, les techniciens et les ouvriers trouveront les solutions techniques pour faire du bon travail. J'ai eu l'occasion hier soir de prendre le souterrain, en duplex, du dernier tronçon de l'A86. C'est quand même une construction assez extraordinaire. Donc nous pouvons penser que pour le métro, les moyens techniques et le reste sont possibles pour faire quelque chose de très intéressant.

Mais je voudrais quand même soulever une question. Le présentateur a parlé de la saturation des moyens de transport existants. C'est tout à fait juste. Et je voudrais poser une question à la Société du Grand Paris et aussi aux élus, qui seront concertés après. Vous ne pouvez quand même pas nous laisser avec des transports existants saturés jusqu'en 2023 quand même. Avec tous les efforts et toute l'énergie que vous montrez pour faire ce grand métro, pouvez-vous garder un peu d'énergie pour entretenir pendant les années qui viennent le transport existant ? Je prends un exemple très simple, comme nous avons parlé de la N7. Si vous prenez l'autobus 285, le matin, entre 6 h 30 et 8 h du matin, parfois vous n'arrivez pas à monter dedans. C'est saturé. Il ne suffirait de pas grand-chose comme décision. C'est une décision politique et économique. Il suffirait simplement d'augmenter le nombre de bus qui passent le matin entre 6 h 30 et 8 h, et pour le retour entre 17 h et 20 h. Pareil pour le 185, je pourrais prendre d'autres exemples, mais je prends celui-ci. Je ne vous parle même pas de l'enfer qu'ont connu les salariés usagers pendant le mois de décembre, avec le raccourcissement de moitié de la chaussée des deux côtés de la N7, pour les travaux du futur tramway. Nous ne revenons pas sur le tramway. Le choix a été retenu et adopté, il doit se faire, et bien se faire. Mais là, vous, grande société, qui avez des moyens puissants, qui êtes capables financièrement, techniquement, intellectuellement, c'est un ouvrage conséquent, immense, ne pourriez-vous pas penser un tout petit peu à nous, le matin et le soir, quand nous prenons le bus et qu'il est saturé ? Dire que vous allez penser à nous, que vous allez construire un grand métro, mais qu'en attendant vous allez améliorer et bien entretenir l'existant.

Paul CARRIOT : merci, Monsieur, de votre témoignage. Je crois que cela rejoint un peu les propositions qui ont été dites ici et là. Si je traduis un peu la question, c'est devons-nous attendre 2023 pour avoir quelque chose de plus moderne ? C'est cela votre question ? La ligne 185, je crois que cela concerne plutôt le STIF. Maintenant, sur les délais, pouvons-nous imaginer une solution plus rapide ? C'est un peu la question. Monsieur BENSE a peut-être une réponse là-dessus, par rapport à la possibilité d'améliorer dans l'immédiat les moyens existants.

Didier BENSE : je crois que la réponse n'est pas dans l'amélioration des délais qui vous sont présentés, parce que c'est déjà une belle gagure, tout le monde le sait très bien. Simplement rappeler que la SGP a des compétences très précises, a été créée exclusivement pour proposer cette infrastructure, la concevoir, la construire et la mettre ensuite à disposition du syndicat des transports Ile-de-France qui en dirigera l'exploitation. Ceci pour dire que le STIF reste l'entité compétente en matière d'une part d'organisation des transports aujourd'hui et d'autre part en matière d'amélioration des infrastructures de transport existantes. Quand nous parlons d'amélioration des infrastructures de transport existantes, nous entendons surtout ferroviaire, RER, Transilien. Nous entendons un peu moins souvent la question des bus parce que c'est vrai que cela a l'air facile, de rajouter des bus et cela marche. Il se trouve que j'ai eu l'occasion, il y a quelques années maintenant, de m'occuper de l'exploitation de bus. Il y a des limites à tout cela, c'est-à-dire qu'à un moment il faut que bus roulent, sinon en rajouter ne sert à peu près à rien. Ils arrivent en grappe et donc finalement vous avez des bus bondés de la même façon. Là, je dépasse mes compétences, mais je sais qu'il y a des gens de la RATP, s'ils veulent répondre, ils répondront. Mais la RATP n'est pas le STIF et ce n'est pas eu qui décident de rajouter des bus.

En matière d'amélioration des systèmes existants, il y a déjà des difficultés aujourd'hui, des lignes saturées de bus, de métro, de RER. Depuis le début des débats publics, cette question revient comme une question lancinante, de dire qu'il y a un avenir probablement radieux, mais en attendant cela va être très difficile. Tout le monde est à peu près d'accord. Il y a deux remarques que nous voudrions faire. Premièrement, tous les décideurs savent qu'il faut faire un effort particulier pour améliorer le réseau existant. Pourquoi ? Parce qu'il y a eu un peu de sous-investissement, beaucoup de sous-investissement depuis ce que nous vous avons montré, globalement la création du RER. C'est vrai que depuis nous avons fait la 14 et Éole. Donc ceux qui sont sur ces trajets-là s'en portent bien, mais globalement nous avons plutôt un décalage qui s'est créé entre l'offre de services que nous sommes capables d'offrir quotidiennement et puis le besoin des Franciliens. Donc il faut faire un effort particulier de remise à niveau de ces installations. C'est déjà financièrement un effort important et le plan stratégique existe. Il s'appelle le plan de mobilisation. Il est porté aujourd'hui par le STIF et par le Conseil régional. C'est un plan qui prévoit 19 milliards d'investissements, à la fois pour améliorer l'existant et puis pour le compléter, faire le T7, quelques prolongements de lignes de métro et quelques créations de lignes de tramway. Mais si nous ne faisons que cela, nous savons tous aussi, et je crois que le point de vue commencer à être partagé, que nous serons encore en retard en 2020, 2025, parce que la situation à continuer à ne pas s'améliorer, le

besoin de transports va continuer à se développer. Nous serons de plus en plus nombreux et finalement nous serons dans un niveau de souffrance à peu près équivalent. Donc, le pourquoi de la Société du Grand Paris et du projet du Grand Paris, c'est effectivement de sauter quelque part une étape, de dire à la fois que nous modernisons et nous complétons ce qui existe avec des tramways, des petites extensions de métro, mais en même temps, nous reprenons une génération d'avance, et en parallèle, nous faisons un investissement massif. Et bien entendu, quand nous commençons à parler ce cela, la Région à elle seule, malgré toute sa puissance économique, a du mal à financer à la fois l'existant et les projets de complément, et un nouveau projet structurant de la taille du Grand Paris. Donc voilà un peu, la réflexion qui a prélué à la mise en place de la SGP et pourquoi l'État intervient dans l'organisation des transports franciliens. Ce n'est pas pour prendre la place de, mais c'est bien pour offrir en parallèle un complément et une vision des transports. Projetons-nous en 2025. Imaginons que tout cela ait bien prospéré. Nous avons un nouveau réseau performant, parce que je peux vous dire qu'un métro automatique rapide va être très performant, de banlieue en banlieue. Nous avons des installations ferroviaires RER qui fonctionnent mieux avec la modernisation du matériel roulant, des gares accessibles, des tramways. Quand je parle de tramways, je crois que nous allons multiplier l'offre par 3 ou 4 en termes de km, assez rapidement maintenant. Donc tout cela va quand même changer considérablement la vie et les modes de déplacements des Franciliens. C'est pour cela que nous mettons un peu d'énergie dans tout cela.

Paul CARRIOT : je vous ai entendu dire qu'à partir de 2011, il y a un certain nombre d'études qui vont commencer. C'est ce que vous disiez tout à l'heure. Si j'ai bien compris, il y a un certain nombre d'études qui vont commencer rapidement ? Est-ce que cela confirme ou infirme, complète ce que vous venez de dire ?

Didier BENSE : là, nous parlons bien des études du Grand Paris. Il y a plusieurs impératifs d'études. La pression est forte sur le fait qu'il faut avancer, le plus vite possible. Un projet de transport, quel qu'il soit, un tramway (c'est d'ailleurs assez long généralement), une extension d'une ligne de métro, c'est minimum 10 ans. Et sur ces 10 ans, vous avez 5 ans d'études, de décisions administratives, et puis vous avez 5 ans de travaux. J'ai presque envie de dire que quand nous commençons les travaux, c'est que nous voyons le bout du tunnel. Après, ce sont des travaux difficiles. C'est rare qu'il n'y ait pas quelques aléas, mais globalement ce qui est long et épuisant, c'est prendre la décision, trouver les financements, et enjamber toutes les démarches administratives. L'idée de la loi du Grand Paris, c'est d'enfermer la SGP dans un certain nombre de délais. Nous sommes dans le cadre d'une loi, qui a été votée le 3 juin dernier, ce n'est pas il y a 10 ans. Nous sommes là devant vous et nous aurons un schéma d'ensemble le 31 mai. Et on nous demande ensuite d'être en capacité de commencer les premiers travaux fin 2013. Donc tout cela nécessite que nous n'allions pas procéder de manière classique, étape par étape. Je fais une étude de tel niveau que je propose à approbation, je fais une étude d'un autre niveau, j'attends les décisions, ensuite nous avons l'impression que tout va bien, mais il manque un peu d'argent donc je négocie une convention de financement avec tous les partenaires. C'est cela la vraie vie de

tous les projets, parce que c'est difficile de réunir les financements et de mettre tout le monde d'accord. Là, l'idée est d'aller un peu plus vite. Donc si nous nous disons que nous voulons démarrer les études sans attendre forcément de connaître l'ensemble des décisions qui doivent être prises, cela veut dire d'une part que nous ne démarrons pas les études partout, mais essentiellement là où nous sentons que le sujet est suffisamment stabilisé et à l'évidence c'est le cas des travaux d'Orbival dans le Val-de-Marne. Nous démarrons aussi parce que nous avons les moyens financiers de démarrer, et c'est la loi, avec toutes les recettes fiscales qui nous ont été attribuées, qui nous permet de le faire, et parce que si nous ne démarrons pas, nous savons bien que nous n'arriverons pas à faire nos enquêtes publiques en 2012.

Paul CARRIOT : très bien, merci.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : Monsieur, vous souhaitez à nouveau avoir la parole. Je vous remercie de bien vouloir donner le micro.

Bernard SIGNARBIEUX : c'était en complément du débat actuel, et notamment nous évoquions tout à l'heure l'idée d'une synthèse. Nous avons bien retenu qu'Arc Express, c'était plutôt une station tous les 800 m, pour désengorger le plus vite possible la banlieue proche, que le Grand Paris c'est une station tous les 6 km, pour aller vite et relier Orly et Roissy. Peut-être que la synthèse, c'est l'idée du débat aujourd'hui, de mettre quand même de temps en temps quelques stations entre les 2 pour permettre de désengorger aussi très vite les banlieues, et notamment nous savons déjà que la ligne 7, Aragon-Paris, est saturée. Donc il faudra bien trouver quelque chose à un moment donné. Techniquement ce n'est plus possible de mettre des rames plus fréquentes. Donc l'idée de prolongement de la ligne 14 est aussi, même si ce n'est pas la philosophie de départ du Grand Paris, de répondre aux attentes les plus urgentes des banlieusards, et notamment sur le Val-de-Marne, qui est un département très peu desservi par les transports en commun. Donc c'est un argument en plus sur cette station intermédiaire, qui ne semble pas du tout acquise. Enfin j'ai l'impression, au niveau du débat actuel. C'est pourtant un besoin, pas seulement local, c'est aussi à court terme et à plus long terme, permettre à la banlieue sud, Chevilly-Larue, Thiais (etc.), de pouvoir ne pas faire la queue à Louis Aragon pendant des heures pour pouvoir prendre un métro vers Paris, sachant qu'à l'évidence vers Orly ce sera un peu plus simple, mais vers Paris aujourd'hui, c'est totalement engorgé.

Paul CARRIOT : d'accord. Donc vous complétez ce qui a été dit tout à l'heure. Il y a une question, je crois, là-haut. Monsieur, vous avez la parole.

Philippe TAILLEFERRE, Chevillais : oui. Bonjour, Philippe TAILLEFERRE, Chevillais, habitant la région depuis 1955. Donc j'ai entendu tous les projets de liens lourds dans la région. Je voudrais aborder, dans la même direction que le Président des Castors qui s'est exprimé avant et puis de Monsieur le Maire, concernant la station intermédiaire. Si nous pouvions revoir la diapositive précédente, d'abord, ce serait assez intéressant, celle où nous voyons le prolongement de la ligne 14. Parce que si nous regardons un peu cette diapositive, nous

nous apercevons que finalement, l'interstation entre Gustave Roussy et Porte de Thiais est la plus longue qui existe sur toute la prolongation de la ligne. Et quand nous voyons l'interstation des stations de Météor dans Paris, je pense que ce n'est pas une station intermédiaire qui pénaliserait beaucoup la vitesse commerciale de la ligne. Donc cette station aurait, comme nous l'avons déjà dit, l'avantage de desservir un nombre important de communes, Thiais, Chevilly-Larue, l'Hay-Les Roses, et Vitry et Villejuif aussi. Donc vous voyez l'importance stratégique de cette nouvelle station, et je le répète, dans une interstation qui est finalement la plus longue du prolongement envisagé.

Paul CARRIOT : merci. La question, je ne sais pas si vous la posez comme cela, le maître d'ouvrage nous le dira, c'est faut-il privilégier une vitesse commerciale ou alors au contraire desservir, avec un certain nombre de stations, des interstations un peu plus courtes ? C'est un vrai dilemme. Je crois que là, c'est une vraie question qui est débattue ce soir. Vous vouliez dire quelque chose ?

Philippe TAILLEFERRE : oui, je voulais une petite précision. Si nous parlons aussi du matériel en service sur la ligne 14, c'est du matériel sur pneumatiques, donc avec des accélérations et des freinages relativement importants, donc une pénalité moindre, encore une fois, de rajouter une station.

Paul CARRIOT : OK. Alors entre ces 2 points de vue, vitesse commerciale ou desservir Chevilly-Larue (etc.), enfin raccourcir les interstations, qu'en pensez-vous, Monsieur le maître d'ouvrage ?

Didier BENSE : d'abord, sur la conception générale du réseau, telle qu'elle est faite et les propositions de gare, nous nous adaptons quand même peu ou prou au territoire, je reviendrai sur l'intervention de Monsieur, de l'association Castors, en particulier dans le Val-de-Marne, puisque vous avez souhaité un rapprochement avec Arc Express, je crois que cela ne va pas être très compliqué puisque globalement tout le monde reprend les travaux de l'association. Donc voilà typiquement le type de territoire où le niveau de desserte est tout à fait similaire. Disons que nous avons une interstation moyenne sur le réseau qui est inférieure à 4 km, mais sur les tronçons des zones denses que sont le sud des Hauts-de-Seine, et le Val-de-Marne (en tout cas pour les déplacements en rocade), c'est plutôt de l'ordre de 2 km en moyenne, avec une interstation minimale qui est je crois de 900 m entre Bagneux et Arcueil-Cachan, de mémoire.

Paul CARRIOT : je vous interromps 2 secondes. Entre Orly et puis les 2 stations suivantes, quelle est la distance ?

Didier BENSE : je pense que l'intergare que Monsieur citait, entre Gustave Roussy et le MIN, est de l'ordre de 4,5 km. Donc effectivement, nous pouvons avoir le raisonnement de nous dire que nous divisons en 2, cela fait une intergare de 2 km, nous sommes encore dans les clous. Si c'est le seul critère, c'est effectivement le cas. Je voudrais simplement dire comment les choses vont se passer. Il y a eu une élaboration dans un certain cadre, de cette proposition. Il y a aujourd'hui le débat public. Nous, nous allons recevoir de la part de la

Commission du débat public une contribution qui sera tout ce qu'ils ont entendu, en matière soit de critiques, soit de demandes complémentaires, d'ajustements du projet. Enfin j'imagine que c'est quelque chose comme cela. Partant de là, la SGP proposera, fin mai, la synthèse et les conclusions qu'elle en tire, finalement les décisions qu'elle souhaite prendre. La Société du Grand Paris, ce ne sont pas les gens que vous avez en face, c'est son Conseil de surveillance en particulier, composé de 21 personnes, présidé par Monsieur SANTINI. Et dans ce Conseil de surveillance, vous avez ce que j'appellerais les grands élus de la région. Peut être nommément présent le Président de Région, Monsieur HUCHON, mais aussi les Présidents de Conseils généraux, et puis un certain nombre des représentants des différents ministères. Donc, la décision va s'effectuer dans un processus relativement normé. La loi impose par ailleurs à la SGP de faire cette proposition de schéma, dit schéma d'ensemble, sur la base d'un rapport argumenté et public. En complément, le Président du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris, Monsieur SANTINI, présentera ce travail devant les Commissions compétentes des assemblées parlementaires. Tout cela pour vous dire d'une part que c'est un travail transparent, d'autre part évidemment sérieux, mais que nous pouvons compter sur la vigilance de vos représentants et des représentants du Val-de-Marne pour faire en sorte que les intérêts de votre territoire soient correctement portés. Nous, le seul engagement que nous puissions prendre aujourd'hui, puisque nous ne sommes pas en capacité, vous l'avez bien compris, de prendre aucune décision, c'est d'examiner toutes ces demandes le plus sérieusement possible, et avec tout le besoin d'équité que cela peut représenter. Les critères de choix qui vont être les nôtres, par rapport aux différentes demandes que nous allons avoir, c'est : est-ce que nous restons dans l'esprit du réseau Grand Paris ? Et là, je rejoins quand même ce qui a été dit. Nous n'allons pas mettre une station tous les 800 m. Ce n'est pas notre projet. Nous pensons qu'à l'échelle régionale, l'impact ne serait pas le bon et nous pensons que la desserte fine des territoires, c'est ce que nous avons essayé d'expliquer, se fait aussi à travers les modes complémentaires. Il y a quand même des gros investissements en matière de site propre, en matière de tramways. Ce qui fait que l'ensemble pourrait fonctionner. Donc les critères que nous allons retenir, c'est quel est le trafic, à quoi sert cette gare, quelle desserte elle aurait, quel trafic elle connaîtrait si nous l'imaginions ? Est-ce qu'elle est utile, ensuite, en termes d'accessibilité, c'est-à-dire est-ce qu'elle offre une connexion avec une ligne puissante, soit de bus ou de tramway, soit une ligne ferrée ? Aujourd'hui, nous n'avons pas de gare sur toutes les lignes ferrées et c'est vrai que nous avons des demandes pour intercepter telle ou telle ligne ferrée. Et puis troisième élément, qui est un peu spécifique au Grand Paris, que nous ne retrouvons pas forcément dans les autres projets, c'est le côté de développement économique, c'est-à-dire est-ce que cette gare a vraiment une vertu pour le territoire, un effet de levier qui serait intéressant en termes de création de logements ou d'activités ? Donc voilà un peu les critères qui vont être les nôtres, sachant que, cela a été dit, quelle que soit la gare, il y a un coût d'investissements, 50 à 100 millions selon la complexité. Retenons ces ordres de grandeur. Et puis, il y a un coût en temps, puisqu'une gare c'est un arrêt, et donc pour tous ceux qui sont dans le train, c'est une minute à peu près. Que ce soit du fer ou du pneu d'ailleurs, cela se joue sur quelques secondes.

Paul CARRIOT : simplement, il y avait un petit ajout qui consiste à dire que si la ligne 14 est à pneus, ou à rails, je pense que c'était l'alternative, j'imagine, est-ce cela a un impact sur ce que vous venez de dire ? Est-ce que cela peut jouer, dans un sens ou dans l'autre ? Quel est l'effet technique sur un arrêt plus important, une interstation plus courte ou plus longue ? Techniquement, comment cela se présente ? Pouvez-vous nous en dire un peu plus là-dessus ? J'imagine que la question de Monsieur était de dire que le pneu était plus facile ?

Didier BENSE : non, le métro sur pneus a été inventé à Paris. Ce n'est pas un hasard, c'est parce que, je l'ai dit tout à l'heure, à Paris, c'est le métro le plus dense en termes de stations. Donc c'est intéressant, sur un métro comme la ligne 4 par exemple, où vous avez une station tous les 580 m, d'accélérer vivement et de freiner vivement. Et là, il y a vraiment un gain en vitesse commerciale et en temps de parcours. Dès que les intergares dépassent le kilomètre, ce gain s'estompe. Nous gagnons quelques secondes, mais ce n'est pas substantiel. Là où le pneu est intéressant, c'est dans la capacité, toujours pour les mêmes raisons, de pouvoir rapprocher les trains le plus possible. Sur la ligne 14, nous pouvons offrir une performance de 85 s entre 2 trains qui se suivent. Et cela, si nous étions avec des roues en fer, ce ne serait pas probablement pas 85 s mais plutôt de l'ordre de 90 ou quelque chose comme cela. Voilà un peu là où cela joue, mais sur une structure de réseau comme la nôtre, le métro que nous proposons est sur pneu parce que la ligne 14 est en pneus, et que nous n'envisageons pas de nous donner la peine de la transformer en quelque chose d'autre que le pneu. Pour des tas de raisons, d'abord parce que nous perdrons quand même un peu en performances, et d'autre part parce que les riverains de Paris aujourd'hui ont un environnement. Changer l'environnement, c'est s'exposer à un certain nombre de risques en termes de bruit, etc. Donc il n'est pas du tout envisagé d'effectuer une prouesse technique à ce niveau-là.

Paul CARRIOT : j'espère que nous avons épuisé la question que posait Monsieur. Marie-Bénédicte, à toi de jouer.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : oui, donc là, une première question. Où exactement ? Monsieur, à nouveau, et après je vais prendre une question devant. Monsieur, vous vous êtes déjà exprimé, mais reposez votre question.

Gérard DAVIOT : oui, permettez que je revienne sur ces questions, parce que je sais que c'est épuisant, que nous posons la même question, que nous revenons dessus à chaque fois, mais enfin bon, si nous sommes là pour un débat, c'est que quelque part nous avons aussi des choses faire passer. Moi, je ne suis pas tout à fait satisfait de la réponse qui m'a été faite tout à l'heure, dans la mesure où le tramway T7, c'est la solution la moins pire qui a été choisie, à un moment donné, parce que nous ne voulions pas engager des financements importants pour un prolongement du métro. Aujourd'hui, le métro, avec la ligne 14, va pouvoir exister, profitons-en pour que les dessertes, et notamment les gares, soient en conséquence. Sachant que vous donnez comme explication qu'il y a des interconnexions, qu'avec le T7 nous pouvons aller...mais c'est sans arrêt des ruptures de charge. Alors essayons, si nous voulons éviter la continuation de la multiplication des véhicules dans cette région, qu'au moins les transports en commun qui sont à mettre en œuvre ou qui existent

aujourd'hui évitent un certain nombre de choses et permettent aux gens de se déplacer dans de bonnes conditions.

Paul CARRIOT : merci du complément que vous avez apporté. Nous y reviendrons, de toute manière.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : nous allons enchaîner une question, s'il vous plaît. Ce Monsieur, et après je prendrai la dame qui est là.

Alain CROUZEVALLE, Chevillais, Association ACSF, retraité : bonsoir. Moi, c'est toujours sur le même problème, cette fameuse station.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : Monsieur, s'il vous plaît, pouvez-vous vous présenter pour le compte rendu ?

Alain CROUZEVALLE, Chevillais, Association ACSF, retraité : CROUZEVALLE Alain, retraité, Chevillais. Moi, c'est toujours pour le même problème sur cette station intermédiaire. Monsieur nous a dit que le métro était prévu pour être, au niveau financier, souterrain, et nous avons vu une partie aérienne. Donc à partir du moment où il est aérien, vous nous avez dit qu'il était sur pneu, et par situation dégradée, que nous allons perdre du temps, alors que s'il était souterrain, il n'y aurait pas de problème, pas de pluie, de gel, de neige, tous les désagréments que nous avons pu subir encore cet hiver. Donc, à ce moment-là, vous nous dites que c'est un gain de temps. Moi, je vous le dis, si vous le mettez en souterrain, vous pourrez mettre une station supplémentaire qui, au niveau temps, ne péjorerait pas du tout la ligne. C'est tout ce que j'avais à dire.

Paul CARRIOT : pouvons-nous aller plus loin encore par rapport à ce que vous avez dit sur un souterrain ? Est-ce que la ligne souterraine est plus pénalisante ou l'inverse ? Est-ce qu'à ce niveau-là, il y a une différence ? Nous n'avons pas abordé cette question sous cet angle-là.

Claire-Hélène COUX : moi, je ne voulais pas intervenir là-dessus, mais simplement dire que nous entendions la salle, qui nous demandait une station intermédiaire et un métro souterrain. Donc le message est entendu. Après, nous ne sommes pas habilités à vous répondre aujourd'hui. Je pense que Didier BENSE vous a bien expliqué notre position ce soir.

Didier BENSE : j'ai l'impression que ma collègue Claire-Hélène a travaillé trop longtemps dans le Val-de-Marne. Nous ne sommes pas dans un dialogue de sourds ce soir. Nous présentons un projet, les tenants et les aboutissements et les justifications pour lesquels nous aboutissons sur la proposition. Ensuite, nous entendons bien les arguments.

Sur la différence aérien et souterrain, concernant le pneu, si nous travaillons correctement, il y a moins d'impact que pour d'autres modes, que ce soit la neige ou les feuilles. Une des lignes pneus du métro de Paris, c'est quand même la ligne 6, qui est majoritairement en aérien. C'est une ligne qui fonctionne à peu près. La ligne 1 passe en aérien sans s'arrêter à chaque fois qu'il neige ou qu'il vente ou qu'il pleuve. Donc nous avons quelques contre-mesures disponibles. Cela dit, une ligne souterraine est effectivement mieux préservée d'un

certain nombre de choses et nous pouvons admettre que c'est un peu meilleur en termes de maîtrise du territoire sous tous ses aspects.

Paul CARRIOT : cette question a été largement évoquée.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : une autre question dans la salle. Madame, s'il vous plaît.

Rose-Marie STERGE, Citoyenne : oui, Rose-Marie STERGE, citoyenne à Chevilly-Larue. Moi, je voudrais aborder à nouveau la question du financement. Nous avons dit qu'il avait été voté, le 9 décembre à l'Assemblée nationale, une nouvelle taxe sur les ménages qui pourrait justement aider à la conception et à la réalisation de ce métro du Grand Huit. C'est un peu fort quand même. Encore une nouvelle taxe, alors que les abonnements cette année ont augmenté en moyenne de 5 %, et qu'il est question encore d'augmenter les tarifs de la même façon l'année prochaine, et qu'il est aussi question de faire une tarification unique pour toutes les zones. Avec l'augmentation du gaz, de l'électricité, des impôts locaux, l'augmentation de 14 centimes du SMIC, une dégradation du pouvoir d'achat, voter encore une nouvelle taxe sur les ménages qui s'ajoute à la taxe d'habitation, à la taxe foncière, et à tout le reste, je trouve que c'est quand même un peu gros. Même si nous avons dit que cela impacterait à peu près 15 € par an sur les ménages, moi j'attends de voir. 15 €, cela me semble peu par rapport aux dizaines de milliards d'euros que va coûter ce métro. Je ne le remets pas en question de toute façon, ce n'est pas le problème. Mais ce que je demanderais, c'est qu'il y ait une annulation de cette taxe spécifique d'équipements sur les ménages, parce que cela va être cette taxe spécifique et puis d'autres taxes à tous les coups puisque de toute façon, vu ce qu'on nous dit sur la dette, les déficits (etc.), il n'y a pas suffisamment d'argent. Cet argent, comme pour tout, nous allons le trouver dans la poche des citoyens, des Franciliens. Et c'est absolument inacceptable donc je demanderais qu'on annule cette taxe sur les ménages.

Paul CARRIOT : merci, Madame. Sur cette question, qui a été évoquée et qui a fait l'objet d'un débat à l'Assemblée nationale, une taxe, comme l'a dit Madame, pouvons-nous la rapporter aux 15 € auxquels vous faisiez allusion tout à l'heure ? Quels sont les liens entre les deux ? Et il serait intéressant peut-être de préciser sur ce point.

Didier BENSE : d'abord, pour rappeler que j'ai pris un risque quand j'ai dit 15 €, parce qu'en fait je n'ai pas le calcul officiel. C'est un calcul que nous pouvons faire un peu de tête, en nous disant qu'il y a 117 millions d'euros à collecter entre les entreprises et les ménages et il y a 5 millions de foyers fiscaux. Donc voilà, mais cela n'a pas de valeur officielle. Simplement, je voulais donner des ordres de grandeur. La Société du Grand Paris aura besoin de collecter à peu près 400 millions d'euros par an, à travers les différentes recettes que nous avons listées. Avec les montants que nous venons de donner, il y en a à peu près 15 % qui viendront des ménages, 20 % peut-être, nous verrons le calcul exact. Et sur le reste, cela vient bien essentiellement des entreprises, à travers les différentes taxations que nous nous dites. Il faut avoir conscience de cela. C'est une taxe qui n'a pas vocation à évoluer, telle qu'elle est rédigée aujourd'hui. C'est-à-dire qu'elle est en euros 2011, ou 10, bref. Donc elle

va s'amenuiser en termes de pouvoir d'achat, au fur et à mesure où l'inflation et les revenus vont augmenter. À l'inverse de la taxe sur les bureaux qui elle va augmenter comme le coût de la construction par exemple. Les taxes spéciales équipements sont rédigées dans ces termes-là. Encore une fois, ce n'est pas une nouveauté, elle existait cette taxe d'équipements, pour d'autres sujets. Donc elle est utilisée pour cette grande infrastructure, mais le débat, je comprends qu'il puisse avoir lieu. Si nous ne prenons pas l'argent là, il faut le prendre ailleurs. C'est soit celui des collectivités, donc quelque part c'est celui aussi, en partie des ménages, soit aller un peu plus loin dans la taxation des entreprises, des bureaux. Mais comme tout cela est un savant dosage entre le développement des logements, des parcs tertiaires, la création d'emplois, il a été décidé un type de réglage sur lequel il ne m'appartient pas de le justifier ou non. Ce sont les assemblées qui votent.

Paul CARRIOT : Marie-Bénédicte, nous avons deux personnes au fond.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : oui, à nouveau deux questions de personnes qui ont déjà posé des questions, mais nous vous redonnons la parole. Madame, et ensuite Monsieur.

Michèle SULLY : je vous remercie infiniment de me la redonner. J'aurais voulu avoir un complément d'information concernant le passage en aérien sur la commune de Chevilly, d'autant que c'est une zone qui est relativement urbanisée, et j'aurais bien voulu savoir ce qui vous pousse à choisir de l'aérien, et quel serait son trajet.

Paul CARRIOT : voilà une question très précise, mais je ne sais pas si le maître d'ouvrage est en mesure d'y répondre.

Didier BENSE : ce qui avait été proposé, c'était effectivement en surplomb des grandes infrastructures routières, donc c'est l'A106 qui sort d'Orly et puis l'A6 ensuite qui passe au pied de Gustave Roussy. Donc il y a un moment où il faut replonger en souterrain, pour avoir en particulier une gare souterraine à Gustave Roussy. Ce sont les idées des architectes urbanistes, avec les difficultés que vous avez évoquées, qui ne nous sont pas étrangères. Effectivement, il y a des ouvrages à déplacer, voire à démolir et à reconstruire, il y a des lignes à haute tension, un certain nombre de difficultés.

Michèle SULLY : est-ce qu'il n'est pas moins coûteux de rester en souterrain ? Qu'est-ce que fait que nous ne puissions pas creuser en souterrain ? Est-ce qu'il y a de l'eau, de la glaise ? Techniquement, qu'est-ce qui l'empêche ?

Didier BENSE : sur le territoire, nous n'avons pas vu d'impossibilité technique pour réaliser l'ouvrage en souterrain. Encore une fois, c'est la base de notre chiffrage. Simplement, nous portons au débat la possibilité d'une insertion en aérien, pour les raisons qui ont été évoquées à travers la lecture d'un extrait du dossier en particulier. Après, nous recueillons les avis et les études détaillées, nous ne les lancerons que s'il n'y a pas d'opposition généralisée. Et je dois dire que sur cette partie-là, pour le moment nous avons trouvé peu de soutien.

Paul CARRIOT : nous y reviendrons tout à l'heure si jamais vous aviez d'autres questions, mais Monsieur, à côté ?

Philippe TAILLEFERRE : oui, je voulais poser une autre question au sujet global du projet Grand Paris. L'infrastructure existante d'Orlyval est-elle prise en compte dans le projet Grand Paris ? Parce que finalement, c'est une infrastructure complètement sous-utilisée, qui à mon avis, aurait déjà le mérite d'être prolongée jusqu'à Massy-Palaiseau, où il y a beaucoup plus de correspondances, notamment avec le TGV, le RER C. Orlyval est énormément sous-utilisé actuellement, quand nous pensons que finalement il a utilisé l'argent du prolongement de la ligne 7 jusqu'à Orly, pour être fabriqué et mis en service.

Paul CARRIOT : donc, votre question, si je la reformule...

Philippe TAILLEFERRE : quel est le devenir d'Orlyval dans le projet du Grand Paris ?

Didier BENSE : dans le projet qui est présenté dans le dossier de débat public, Orlyval reste un moyen complémentaire de diffusion fine, notamment à l'intérieur de la plateforme aéroportuaire, en tout cas entre les deux aérogares. Nous savons qu'ADP a aussi des réflexions pour aller plus loin, si le besoin s'en faisait sentir. Ce qui est certain, c'est qu'avec la mise en service du réseau Grand Paris, la fréquentation, qui n'est déjà pas très élevée, ne va pas s'en porter très bien et donc cela va devenir un moyen de transport relativement marginal et peu utilisé dans le système général, d'autant plus qu'il y a une tarification, qui est celle que vous connaissez. Or là, nous aurons une tarification de type métro, en tout cas pour les usagers de tous les jours, c'est certain. Il faudrait voir si nous arrivons à surtaxer ou pas les passagers aériens, comme cela se fait à peu près partout. Ce n'est pas trop le sujet du moment. C'est le projet d'origine, avec un métro ligne verte qui va vers Massy et Saclay, qui est un métro du même modèle que tout ce que nous proposons à côté, un métro de grande capacité, qui a d'ailleurs les mêmes caractéristiques que la ligne 14, qu'elle rejoint au nord du réseau. Dans les suites de tout ce que nous avons entendu dans ce débat, à travers une certaine incompréhension, aussi, du dimensionnement de l'installation du Grand Paris pour la desserte du plateau de Saclay, nous savons aujourd'hui qu'un certain nombre d'avis (alors peut-être à travers des cahiers d'acteurs ou des avis de collectivités) militeraient pour ce que vous avez dit, Monsieur, c'est-à-dire plutôt réutiliser l'infrastructure Orlyval, au moins pour sortir de la zone aéroportuaire et puis ensuite se diriger vers Massy, et l'utiliser pour faire la desserte du plateau de Saclay. Nous savons que c'est quelque chose qui est dans le débat, dans la discussion. Nous verrons la façon dont tout cela doit être utilisé et réfléchi dans l'élaboration du schéma d'ensemble. C'est effectivement quelque chose qui n'est pas totalement à exclure, réutiliser au moins partiellement les emprises existantes, si ce n'est le système.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : je vois que la parole tourne dans la salle d'une façon assez limitée.

Bernard SIGNARBIEUX : juste 10 s, c'est juste pour faire une petite mise au point, je ne suis pas Président de l'association des Castors du Jardin parisien. Je suis Secrétaire, le Président,

c'est Monsieur JOUFFROY, qui est à mes côtés. C'est lui qui s'est « cogné » l'ensemble des rapports, donc le remercie pour ce travail, et répond à la dame qui s'interrogeait sur les plans. Le schéma en aérien, c'est page 312 du dossier évaluation stratégique environnementale, auquel a fait allusion Monsieur le Maire, qui avait étudié le dossier aussi très précisément. Donc, je ne suis pas Président.

Paul CARRIOT : très bien, nous en avons pris note. J'ai noté que vous aviez participé à la rédaction du cahier d'acteurs.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : Madame, en violet, en fin de rang, veuillez vous présenter, s'il vous plaît.

Marie-Odile BRETAGNOL, Collectif pour l'espace naturel de MONTJEAN : je suis Madame BRETAGNOL, je suis rungissoise, alors j'hésite à prendre la parole depuis un petit moment, parce qu'il n'y a que des Chevillais qui ont pris la parole.

Ceci étant, je n'ai pas de question à poser, mais je voudrais exprimer mon sentiment. J'étais, la semaine dernière à un débat public à propos de l'interconnexion des TGV. Je ressens une différence entre les deux soirées, et depuis le début j'essaie de me poser la question pourquoi. Et Monsieur, tout à l'heure, a donné une phrase qui m'a mise sur la piste de ma réflexion. Vous avez dit que c'était un peu comme si nous sautions une étape et que nous nous projetions en 2023, avec quelques délais peut-être un petit peu plus tard. Pourrions-nous avoir la photographie qui montre le plan global, avec les zones projetées de futurs développements ? La carte avec les patates.

Diffusion de diapositives

Nous comprenons que ce projet du Métro Grand Paris a pour intention de relier des futures zones de développement, qui ont été définies, qui n'existent donc pas encore. Il y a la patate sur Wissous, qui nous concerne, puisque si je suis de Rungis et si je suis là ce soir c'est parce que je fais aussi partie du Collectif pour la défense du secteur de Montjean. Et donc, ce projet de Grand Paris, ce soir j'ai bien le sentiment qu'il saute une étape. Vous l'avez dit, et cette étape est celle que les gens ici ce soir, vous disent et vous rappellent, essaient d'enfoncer le clou, c'est que nous avons besoin de quelque chose qui réponde à nos besoins d'aujourd'hui, nous avons besoin que les choses s'améliorent, nous avons besoin de desserte fine. Et ce projet va de point en point assez éloignés les uns des autres. Nous avons envie qu'il aille plus vite. Madame a dit tout à l'heure que vous aviez aussi pour intention de limiter le développement de la voiture. L'autre soir, quand on nous a parlé des problèmes d'interconnexion des TGV, on nous disait que si nous voulions limiter la voiture, nous avons compris qu'il ne fallait plus tellement chercher à gagner du temps, mais chercher à gagner des millions de voyageurs qui ne prendront plus la voiture. Tout cela, c'est le sentiment que j'éprouve ce soir, que je voulais livrer. Ce n'est donc pas une question.

Paul CARRIOT : ce témoignage est intéressant, effectivement.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : Monsieur le Maire, vous avez la parole.

Christian HERVY : 3 points, plus pour contribuer aux réflexions qui sont présentées que pour poser une question. Décidément, vous n'arrivez pas à remettre la carte des patates, celle des pôles de développement autour du pôle d'Orly. Nous l'avons eue quelques secondes et puis vous l'avez enlevée, au profit d'une autre qui nous intéresse moins, puisque tout nous intéresse, mais chez nous, un peu plus. Très bien, voilà. Donc, après Madame BRETAGNOL, je veux faire une remarque concernant la manière dont vous avez présenté la patate Montjean, en attirant l'attention de la SGP sur la prudence avec laquelle il faut aborder ce secteur, qui ne peut pas être traitée avec ce gabarit-là, comme un secteur de développement urbain au même titre que les autres qui sont sur la carte. Je pense qu'il faut interpréter le secteur de Montjean comme un secteur où devra être trouvé le compromis acceptable pour les populations du secteur, entre une urbanisation raisonnable et la préservation d'un pôle naturel et agricole qui est très important. Donc je vous mets en garde contre la présentation que vous avez faite. Je m'étais dit que je vous le dirais avant la fin de la réunion, pour ne pas percuter le débat avec cela, mais quand même, pour les Rungisais, c'est un sujet très important.

La deuxième chose que je voulais dire, c'est que nous ne pouvons pas considérer le tramway T7 comme un pis-aller comme moyen de transport. Ce n'est vraiment pas acceptable de considérer les choses de cette façon. Je pense qu'il faut considérer l'offre tramway sur l'axe N7 comme une alternative, et pas comme un pis-aller. La question se pose toujours, quand nous décidons, dans les conditions de notre économie et de notre système, de réaliser une grande infrastructure de transport, de savoir quelles vont être les conditions d'exploitation quel va être le modèle économique sur lequel va tourner le projet, est-ce que nous allons avoir les moyens de le financer, et un retour sur investissement acceptable. Nous pouvons ne pas être d'accord avec cette façon de voir les choses. Il se trouve qu'aujourd'hui, c'est comme cela que le système fonctionne. Donc, quand s'est posée la question de choisir le métro ou un autre mode de transport, il a bien fallu évaluer quel était le mode de transport qui allait permettre de charger le plus grand nombre de voyageurs et de desservir le mieux possible un territoire qui était cruellement dépourvu de moyens de liaison. Et il y a une réponse que le tramway apporte au pôle d'Orly-Rungis, que le métro n'aurait pas pu apporter. C'est la desserte en cabotage des zones d'activité, en correspondance avec d'autres moyens de transport, qui permet à tout un tas de personnes, de salariés venant de différents points du territoire, le sud de Paris, mais l'est et l'ouest du Val-de-Marne et des Hauts-de-Seine également, d'accéder au pôle d'Orly-Rungis alors qu'avant ils ne le pouvaient pas. Il fallait prendre sa voiture, ou un autre moyen de déplacement, une mobylette ou un vélo pour pouvoir aller travailler sur le pôle. Mais nous étions dans une situation de déserrance très forte. Or, je pense que le métro n'aurait pas pu faire l'itinéraire de cabotage. Il suffit de regarder le dessin. Toutes les lignes de métro sont des lignes plus ou moins rectilignes avec des courbes qui sont très amples. Le tramway permet une desserte beaucoup plus fine, avec des courbes plus courtes, que nous n'aurions pas pu obtenir autrement. Donc c'est une alternative qui sert les déplacements domicile-travail sur le pôle.

Et par ailleurs, il y a une chose que le métro ne nous aurait jamais apportée, c'est la possibilité d'en finir avec les casses-automobiles. Alors quand même, pour les villes de Villejuif, Chevilly-Larue, Vitry et de Thiais, en finir avec cette activité de désolation sur le territoire, pour faire de la rénovation urbaine tout au long d'un beau boulevard urbain, cela, le métro ne nous aurait pas permis de le faire. Il faut quand même remarquer le formidable outil d'aménagement du territoire que constitue le tramway dans les déplacements de proximité. C'était le deuxième sujet que je voulais évoquer.

Le troisième, c'est sur la question du financement. J'adhère tout à fait à l'idée que la taxe est mal venue, vraiment, et que cette décision législative a été prise alors que n'est pas épuisé le débat sur l'ensemble des sources de financement. Nous avons considéré qu'avant que le débat soit épuisé, nous pouvions quand même aller chercher de l'argent dans le porte-monnaie des habitants. Moi, je pense qu'il y a en particulier dans le débat financier une question qui mérite d'être creusée beaucoup plus qu'elle ne l'a été jusqu'à présent, c'est celle du versement transports payé par les entreprises. Il y a de la réserve de rendement. Entre les exonérations pour différentes raisons, notamment d'aménagement du territoire, les différences de taux et le fait que certains grands bénéficiaires économiques des infrastructures ne la paient pas, il y a de quoi faire. Et alors quelques centaines de millions d'euros par an pendant 20 ans, cela fait vite 8 à 10 milliards. Je ne vois pas pourquoi nous raisonnerions comme cela pour aller piocher dans la poche des salariés, des habitants et des voyageurs, mais que ce raisonnement serait interdit quand il s'agit de le reproduire sur les résultats financiers des entreprises.

Paul CARRIOT : merci, Monsieur le Maire. J'ai noté à travers votre intervention, d'une part que, au sujet du T7, si j'ai bien compris, vous considérez que le T7 n'était pas un pis-aller, la solution la moins pire. Pour vous, c'est une alternative réelle, qui répond en partie aux besoins, si j'ai bien compris, de la population. Sur l'aspect de financement, là c'est un peu particulier. Je ne sais pas si nous pouvons aborder le sujet, étant donné que jeudi il sera traité sous toutes ses coutures. Mais tout de même, est-ce vous pouvez donner une petite précision, pas la décision du Parlement, parce que par définition, elle nous échappe et à vous aussi, mais tout de même, sur ce que vient de dire Monsieur le Maire ?

Didier BENSE : je ne commenterai pas sur le bien fondé de telle ou telle taxe. Mais rappeler, même si Monsieur le Maire le sait bien, que le versement transport est une taxe qui est prélevée sur la masse salariale au bénéfice du STIF, pour financer l'exploitation, en particulier des réseaux de transport. La loi de finances, qui a été votée en décembre, a effectivement modifié les règles de calcul du versement transport, dans le but d'augmenter la contribution des entreprises au profit du STIF. Une augmentation qui représente une centaine de millions d'euros, sur les 3 prochaines années. Le fléchage du versement transport est bien à destination du STIF. Donc cela aurait été, je pense, pris comme un acte d'agression de prélever une partie du versement transport au profit de la Société du Grand Paris. Donc l'idée était bien d'avoir des fléchages, des fiscalités un peu différentes, même si quelque part la taxe sur les bureaux, c'est encore les entreprises. Une porte sur les surfaces

des bureaux, l'autre sur la masse salariale, une qui va à la SGP, et l'autre au STIF. L'honnêteté conduit à dire que le STIF et la Région espéraient un effort plus important, une contribution plus importante, vu la difficulté actuelle des finances locales. Il y a eu un moyen terme qui a été voté par les 2 assemblées, en la matière.

Juste aussi, pour reprendre le commentaire sur les patates, ce que nous avons montré, ce sont les potentiels de développement du territoire. Il ne faut pas qu'il y ait d'ambiguïté. La SGP n'a pas d'intention, derrière ce que nous montrons, d'intervenir en tant que développeuse du territoire, sauf si elle y est conviée. Nous sommes, en particulier dans votre territoire, assez souvent couverts par ce que nous appelons une opération d'intérêt national, sous l'égide de l'Établissement public d'aménagement ORSA. Et donc, il y a déjà un acteur reconnu, qui a son conseil d'administration, dans lequel tout le monde est représenté, et j'espère, s'y retrouve. Nous n'interviendrons, j'ai envie de dire, qu'à défaut, dans le cadre d'opérations très spécifiques, autour des gares, s'il y a une plus-value à le faire pour l'ensemble des acteurs. La vertu de la patate, c'est que c'est patatoïde, que nous pouvons nous permettre d'être un peu flous dans la description de la surface. Mais je suis désolé que nous ayons introduit une ambiguïté dans la représentation.

Paul CARRIOT : écoutez, au moins le terme mérite d'être concret.

Claire-Hélène COUX : c'est vrai que maintenant que je regarde notre diapositive, je vois qu'effectivement nous avons fait une patate un peu trop visible, surtout par rapport à celle de la plaine de Montjean, au regard du MIN de Rungis, au regard de la Seignat. Je crois qu'il faut revoir noter copie, au moins pour les prochains débats. Merci pour cette remarque.

Et puis sur la complémentarité avec le T7, je trouve que c'est très important de rappeler que le T7, ce qui est très bien pour votre territoire, je pense avec la ligne bleue et le T7, c'est la complémentarité entre les deux. Vous avez une desserte fine. Ce n'est pas pour répondre à la demande d'une gare supplémentaire, que je mets de côté, c'est pour montrer la complémentarité qu'il y aura entre les deux, avec ce T7 qui a des stations tous les 400 m, qui fait un détour pour aller desservir la SILIC et permettre aux salariés de s'y rendre avant d'aller à Rungis, et puis le métro qui permettra de prendre les bottes de sept lieues pour aller plus vite vers Orly ou vers certains points du territoire. C'est complémentaire, c'est ce qui est très bien pour ces deux zones.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : d'autres questions dans la salle. Monsieur, ensuite il y aura deux autres questions devant.

Louis FERREIRA, Entrepreneur : je suis entrepreneur. J'habite dans la ville de Chevilly depuis les années 1970. Ma question est la suivante, je m'adresse au maître d'ouvrage. En tant qu'entrepreneur, je ne me permets pas de prendre les transports en commun. Donc sur les chiffres que vous avez annoncés tout à l'heure, les 22 milliards, je voudrais savoir ce que vous avez prévu pour moi, en tant qu'entrepreneur. Quand je vais à La Défense, je prends 2 heures de transport, en voiture, je suis obligé de prendre la voiture, je ne peux pas prendre les transports en commun. Est-il prévu d'améliorer la circulation automobile ? Parce que

c'est une catastrophe en Ile-de-France, vous le savez bien, que ce soit sur l'A86, l'A78, nous prenons, je n'exagère pas, entre 2 h et 2 h 30 de transport tous les jours, matin et soir. Sur votre budget, est-ce que vous avez prévu une amélioration pour éviter toute cette catastrophe en Ile-de-France ?

Paul CARRIOT : je ne sais pas si votre jugement sera partagé. En tout cas, je ne sais pas non plus si vous êtes en mesure de répondre à cette question.

Didier BENSE : sur le jugement partagé, nous ne pouvons qu'être d'accord. La région est un peu difficile à vivre sur le plan des transports routiers. J'avais rappelé en début de débat que nous avons une compétence particulière, c'est concevoir et réaliser une infrastructure de métro automatique. Donc nous ne sommes pas responsables d'investir dans le domaine des routes. Dire aussi, cela a été précisé par la dame de Rungis, que parmi les nouveaux usagers de cette infrastructure, il y en a un certain nombre qui était des automobilistes. C'est ce que nous appelons le transfert modal, dans notre jargon, des gens qui passent de la voiture au métro et au transport en commun plus généralement. Donc cela veut dire moins de voitures sur les routes. Dans le Val-de-Marne, rapporté à la journée, c'est 40 à 50 000 véhicules en moins sur les routes. C'est un chiffre que nous avons estimé à travers le transfert modal. Globalement, après la mise en service, 10 à 15 % des utilisateurs du Métro Grand Paris sont d'anciens utilisateurs de la voiture, donc cela va soulager les routes d'autant. Maintenant, nous savons bien que l'Ile-de-France est un réservoir infini d'automobilistes, donc plus nous libérons de la place sur les routes, plus les gens s'y engouffrent.

Paul CARRIOT : vous voulez dire par là que les 10 à 15 % seront comblés rapidement ?

Didier BENSE : non, c'est un commentaire très personnel. Vous ne l'aurez pas dans le dossier du maître d'ouvrage, mais il y a sûrement des frustrés de la voiture qui attendent uniquement que les autoroutes se libèrent pour reprendre la voiture.

Paul CARRIOT : Monsieur, je ne sais pas si cette réponse ou partie de la réponse, vous l'attendiez. Oui ? D'accord.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : deux autres questions, dans la salle, Monsieur, puis son voisin, de l'autre côté de l'allée, s'il vous plaît.

Xavier SPREUX, Conseil général du 94, DTVD : bonjour, Xavier SPREUX, je ne suis pas Chevillais, j'y travaille. J'ai simplement une question concernant la gare de Villejuif-Louis Aragon, que nous voyons apparaître avec une étoile, qui veut dire qu'elle est plus ou moins en option, si j'ai bien compris. Il est quand même un peu regrettable, pour une fois que nous créons une rocade, et non des radiales comme il y a une vingtaine d'années, que nous ne puissions pas justement raccorder l'ensemble de ces radiales aux rocades créées. Je pense que pour avoir une meilleure répartition des différents flux, cela me paraît pas mal d'avoir une vraie station sur ce pôle-là.

La deuxième question que je voulais soulever est effectivement se réjouir de mettre une gare entre l'IGR et le MIN, parce que là, nous avons une interstation très importante alors qu'il y a des flux de population que nous pouvons prendre au passage. Là, nous avons simplement l'impression, quand nous voyons le schéma, que nous voulons desservir l'aéroport d'Orly pour les Parisiens et tous ceux qui arrivent sur Paris, et que nous avons oublié aussi qu'il y avait des gens à prendre, dans un sens ou dans l'autre, sur les stations intermédiaires.

Et puis la troisième réflexion que je voulais faire concerne le schéma un peu plus global, si on peut repasser un zoom sur toute la région. C'est de voir apparaître un certain nombre de troncs communs, et là, nous allons nous retrouver un peu avec les fameux tunnels du Châtelet sur les lignes de RER, ou avec les fameux troncs communs sur les autoroutes, entre l'A86 et toutes ces autoroutes qui partent, et comment vous allez pouvoir assurer d'avoir un passage toutes les 85 s sur un tronc commun entre Saint-Denis et Le Bourget, par exemple.

Paul CARRIOT : d'accord. Cela fait 3 questions, mais c'est plutôt deux parce que je considère que la deuxième a été a priori assez bien traitée. En tout cas, nous allons donner la priorité à celles que vous avez posées, à savoir sur la gare Louis-Aragon, si elle est optionnelle ou pas, et dans quelles conditions, et la troisième question, nous y reviendrons.

Claire-Hélène COUX : sur la première question, elle avait trait à la gare de Villejuif-Louis Aragon. Pourquoi cette gare optionnelle ? Au départ, elle a été mise optionnelle parce que, en particulier, elle est assez proche de la gare de l'IGR. Donc, comme il fallait toujours se dire que nous devons avoir une vitesse suffisante sur ce métro, elle avait été mise optionnelle. Il est vrai que la gare de Villejuif-Louis Aragon est d'ores et déjà un très grand pôle multimodal dans le Val-de-Marne, puisque c'est à la fois le terminus de la branche la plus forte de la ligne 7, et d'autre part c'est une très grosse gare routière, de bus. Donc actuellement, c'est un lieu très connu des Val-de-Marnais, très usité. Effectivement, la question d'y ajouter une gare se pose de façon assez pertinente, et de débat en débat, depuis que nous sommes sur le Val-de-Marne, cette question a été portée par l'assistance depuis le début. Nous serons donc attentifs à cette demande, sans pouvoir en dire plus à ce stade.

Paul CARRIOT : il y avait une autre question, qui était nouvelle par rapport à ce que nous avons entendu jusqu'à maintenant, c'est comment vont se passer les troncs communs, en clair. Est-ce qu'il va y avoir embouteillage ? C'est la crainte. Comment les trains vont-ils passer les uns après les autres, à une si courte distance et une telle vitesse ?

Didier BENSE : le projet de réseau propose d'avoir des trains à la fois des lignes bleue et verte, qui parcourent la voie entre Saint-Denis-Pleyel et l'aéroport de Roissy. Cela a un certain nombre d'avantages et aussi un certain nombre d'inconvénients et de prix à payer. Le premier avantage est que cela répond strictement au cahier des charges, à la loi qui dit qu'il faut relier les aéroports au centre de la métropole et aux principaux pôles économiques et financiers. Autrement dit, ce qu'on nous demandait, c'était d'imaginer un réseau qui offre un temps de parcours performant, entre le quartier central des affaires de Paris et l'aéroport

de Roissy d'un côté et puis entre La Défense et l'aéroport de Roissy. Donc le schéma qui vous est présenté répond à cette demande qui a trait finalement à l'attractivité de l'ensemble du territoire d'Ile-de-France, vu d'un peu loin. Vu de l'étranger en particulier, quand j'atterris à Orly, à Roissy, où je peux aller ? En termes d'inconvénients, cela en a un certain nombre. Quelques-uns sont de nature technique, en particulier la ligne 14 est sur pneu, donc certains considèrent cela comme quelque chose de très désavantageux. L'argument principal, auquel nous sommes prêts à adhérer, c'est que les métros sur pneus consomment de l'énergie électrique beaucoup plus que ceux sur fer, et en ces temps post grenelliens, c'est un argument un peu à la charge de la solution. Après, tous les autres arguments, en termes d'exploitation, de surcharge, de stabilité de la ligne, ce sont des choses que nous avons regardées d'assez près. Nous avons fait des études assez précises, voire très précises de la stabilité de l'exploitation, et cela fonctionne assez bien, pour un certain nombre de raisons qui ne sont pas très habituelles. D'abord, c'est un métro automatique. Cela offre une maîtrise de l'exploitation assez forte. Ensuite, il y a des interstations longues, et cela, contrairement à ce que nous pouvons penser, cela contribue à la stabilité, en permettant d'avoir une régulation de vitesse, pour rattraper l'horaire, en quelque sorte. Il y a peu d'arrêts. Or, les arrêts sont des points d'incident, pour faire simple. C'est là où le système se perturbe, aux arrêts, quand il y a des changements de voyageurs, quand il se passe des choses et pas tellement quand nous roulons. Finalement, l'inconvénient principal, c'est peut-être que nous avons un niveau d'offre très élevé par rapport à la demande, puisqu'au-delà du Bourget, en particulier entre Le Bourget et l'aéroport, c'est vrai qu'offrir une fréquence de 90 ou 85 s, c'est un peu superfétatoire par rapport aux besoins. Or, ce ne sont pas des coûts d'investissement, ce sont des coûts que nous allons payer tous les ans, en termes d'exploitation. C'est quelque chose que nous avons clairement identifié, que nous avons souhaité mettre au débat. C'est dans le dossier du maître d'ouvrage. Il y a un petit passage, qui s'appelle « fer ou pneu », mais le fond du sujet, c'est quelle desserte nous voulons de l'aéroport, est-ce qu'il est admissible d'avoir une rupture de charge à Pleyel, soit en allant vers La Défense soit en allant vers Paris, pour les voyageurs qui veulent se rendre ou qui arrivent de l'aéroport Charles-de-Gaulle. Et donc nous avons entendu un certain nombre de choses dans les salles. Nous avons lu aussi pas mal d'avis sur le sujet, qui pourraient contribuer à faire évoluer la proposition, pour ce qui se passe en matière de desserte de CDG.

Paul CARRIOT : est-ce que cela répond un peu aux préoccupations ?

Xavier SPREUX : pas totalement, au-delà de la surproposition qui pourrait être faite au niveau des aéroports, je suis plus inquiet sur l'encombrement de ce tronc commun.

Paul CARRIOT : vous craignez qu'il y ait un embouteillage, c'est ce que vous voulez dire ?

Xavier SPREUX : oui, enfin nous parlons d'un Grand Huit, OK, mais c'est un peu dommage, sur une image comme cela, de ne pas voir un vrai deuxième cercle, si je puis dire, plutôt que de partir sur un tronc commun.

Paul CARRIOT : bien. Je pense que la prochaine fois, peut-être qu'il y aura d'autres éléments.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : nous avons le monsieur, une question. Veuillez vous présenter, s'il vous plaît.

Jacques TOUCHEFEU, Directeur général EPA Orly-Rungis-Seine-Amont : Jacques TOUCHEFEU, je dirige l'Établissement public d'aménagement qui porte le projet de l'opération nationale Orly-Rungis-Seine-Amont, qui a été évoqué par Didier BENSE. Je voudrais revenir sur les périmètres de projet, les patates dont nous avons parlé tout à l'heure. Si vous pouviez afficher à nouveau la diapositive.

Diffusion de diapositives

Ce n'est pas l'objet de mon intervention, mais je confirme que les deux roses, des patates de Montjean d'un côté et de Sénia de l'autre, n'ont rien à voir en termes de projet. C'est clair. Je voulais revenir plus spécialement sur le secteur de Sénia, puisque nous avons là un secteur de développement, notamment économique, tout à fait significatif sur au moins une cinquantaine d'hectares. Et donc le projet de prolongement de la ligne 14 ne prévoit pas aujourd'hui de s'y arrêter. Sachant que ce secteur est aussi desservi par le RER C en rocade, puisque nous voyons là la ligne jaune, avec la gare de pont de Rungis, et que donc il y aurait un intérêt non seulement à desservir ce secteur de développement urbain important, et économique en particulier, et de croiser aussi, avec le système ferroviaire lourd que constitue le RER C en rocade, qui permettrait de desservir la vallée de Seine à partir de ce système en rocade. Par ailleurs, nous voyons aussi qu'entre la gare Min-Porte de Thiais et aéroport d'Orly, il y a un bon 3 km, et donc une interstation d'interconnexion avec la ligne C du RER à pont de Rungis ferait que nous aurions une interdistance de 1,2 km entre la gare MIN-Porte de Thiais et celle de Pont de Rungis. Donc, nous ne dégraderions pas non plus de manière massive le système de performance et de vitesse. Sachant encore une fois que, et cela a été relevé également dans l'intervention de présentation, le secteur du pôle d'Orly est un secteur très important, notamment économique du sud de l'Île-de-France, puisque dans la partie val-de-marnaise, il monte à 70 000 emplois dans toute cette partie, en particulier sur toutes les tâches qui sont oranges ou roses. C'était un élément que je souhaitais verser au débat, d'autant que le Conseil d'administration de l'EPA, qui réunit les villes, le département, la Région et l'État, ont délibéré fin décembre pour affirmer cette position de l'enjeu qu'il y aurait à croiser la ligne 14 du métro et le RER C, en rocade à pont de Rungis.

Paul CARRIOT : sur cet aspect, c'est plutôt un commentaire sur le réseau actuel. Mais je ne sais si de votre part, on peut en dire plus. C'est vrai que nous sommes allés très loin, aujourd'hui, dans l'analyse, mais par rapport à ces 2 points, l'aéroport d'Orly et le MIN, y a-t-il place pour une interconnexion différente de celle qui est présentée ?

Didier BENSE : nous avons connaissance de cette demande, qui est quelque chose que nous avons regardé dans la proposition initiale, ne serait-ce que parce que, vous le savez, dans le débat de l'interconnexion sud des TGV, la position de la gare TGV n'est pas fixée. Elle peut être dans l'aéroport, ce qui est le choix que nous faisons de présentation du dossier. Mais

elle pourrait, dans une des options proposées par le maître d'ouvrage RFF, se situer à pont de Rungis ou à Rungis La Fraternelle. Dans ce cas-là, il faudrait que nous regardions comment la gare TGV serait accessible à travers un réseau structurant de transport en commun. Au-delà de cela, et sans attendre la connaissance de la position de la gare, nous avons pris connaissance des différentes demandes qui lient assez souvent les demandes complémentaires de gare Pont de Rungis et celle dont nous parlons depuis le début de la réunion. Nous avons ces 2 demandes, qui nous apparaissent de nature assez différente. Elles sont un peu identiques dans le sens où elles demandent à compléter, mais quelque part, nous l'avons dit et cela a été évoqué au titre des arguments, la gare supplémentaire demandée entre Villejuif-IGR et MIN est une gare de desserte de la population (les 10 000 logements, etc.). La gare Pont de Rungis est une gare qui à la fois apporte peut-être de l'accessibilité, avec son interconnexion avec la ligne C, même si nous savons tous qu'aujourd'hui l'offre sur cette ligne C est un peu en devenir, et qui aurait vocation à servir de levier au développement territorial, à travers le projet de création d'entreprises et de logements. Donc nous allons regarder tout cela. Encore une fois, ce qui compte, c'est d'évaluer ces demandes avec des critères objectifs et transversaux à l'ensemble des demandes.

Paul CARRIOT : effectivement, le compte rendu sera le plus exhaustif possible. Toutes ces questions et réponses apparaîtront. Marie-Bénédicte me fait signe qu'il y aurait une autre question. C'est le moment parce que nous approchons bientôt de la fin.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : est-ce qu'il y a une autre question dans la salle ? Oui, Monsieur ? Ce sera la dernière question.

Marc DELORME, Chevillais : Marc DELORME, habitant de Chevilly-Larue. Pourquoi la ligne 14, à l'heure actuelle, n'est pas raccordée à la ligne 7 à Maison-Blanche, puisqu'elle termine en cul-de-sac à Olympiades ? Parce que les gens qui vont arriver à Orly ne vont pas spécialement aller sur Roissy. Pour aller sur la gare Montparnasse, c'est simplement plus facile d'accrocher la 7.

Didier BENSE : le prolongement de la ligne 14 aux deux bouts n'a pas vocation à servir à des gens qui feraient Orly-Roissy. C'est vraiment une part extrêmement marginale du trafic attendu. Par contre, ce sont des gens qui vont arriver à l'aéroport ou au TGV, se rendent au centre de Paris. Ce sont des gens qui, à l'inverse, habitent dans le Val-de-Marne et vont travailler à Orly, et la même chose du côté de Roissy, des gens qui veulent rejoindre le centre de la capitale, ou au contraire rejoindre la zone d'emplois de Roissy. À travers cela, il y a une toute petite fraction du trafic que sont les gens qui font la ligne de bout en bout.

Après, sur ces notions de maillage à l'intérieur de Paris, la ligne 14 offre énormément d'interconnexions. C'est vrai que vous me posez une colle avec la gare Montparnasse, j'avoue que je n'ai pas la réponse en tête. Mais la quasi-totalité de stations de la ligne 14 dans Paris est connectée avec la ligne C à Bibliothèque, avec la ligne D à Gare de Lyon, à Bercy c'est la 6, etc. C'est comme cela jusqu'à Châtelet où nous avons la totalité des lignes.

Donc cela offre quand même une accessibilité assez importante. Aujourd'hui, elle n'est pas connectée à Maison-Blanche parce que cela n'a jamais été décidé et jamais financé. C'est vrai qu'elle s'arrête vraiment à proximité, puisqu'il y a des installations derrière la station Olympiades. Nous avons pris connaissance, bien entendu, de la position d'un certain nombre d'acteurs qui souhaitent que nous examinions aussi l'hypothèse d'une gare à Maison-Blanche ou à l'intersection du T3. Ce sont les 3 gares supplémentaires que j'évoquais sur ce bout de prolongement. Évidemment, nous allons regarder toutes ces demandes avec la plus extrême attention, mais vous comprenez bien que ce que nous vivons là, nous le vivons à peu près partout et donc il va falloir faire des choix in fine pour tenir à la fois dans les objectifs fonctionnels du Grand Paris et puis dans l'enveloppe financière qui nous est allouée, même si elle paraît aujourd'hui extrêmement importante. Il faut malgré tout faire des choix.

Paul CARRIOT : alors 30 s, parce que nous sommes vraiment très proches. Vous avez une carte ? D'accord, mais alors vraiment très rapidement.

Claire-Hélène COUX : je suis très partisane. On nous demande 3 gares supplémentaires dans cette zone, sur la ligne bleue, la gare intermédiaire de Chevilly, l'Hay-Les-Roses, Villejuif. Nous avons entendu parler de Pont de Rungis et il faudrait aussi créer Maison-Blanche. Il va falloir faire de choix. Moi, je trouve que Maison-Blanche et son quartier sont déjà très bien desservis. Ce sont des gens qui ont déjà la ligne 7, le T3. Ils peuvent aller à pied prendre la ligne 14 à Olympiades, ils peuvent y aller aussi en prenant le tramway et puis en prenant le bus. Ils peuvent y aller en bus depuis chez eux. Je le souligne parce que maintenant il faut faire des choix et je pense qu'il faut servir la banlieue. Je ne suis pas sûre d'être suivie, mais je dis les choses telles que je les pense. Et puis pour ceux qui sont sur la ligne bleue, et qui veulent aller par exemple à Porte d'Italie, pour prendre la ligne 6 et aller à Montparnasse, vous pouvez très bien vous arrêter à Villejuif IGR, et aller sur la ligne 7 à Villejuif-Louis Aragon et remonter avec la ligne 7. Donc la connexion est possible aussi. C'était juste un plaidoyer pour servir d'abord la banlieue avant Paris. Mais nous verrons.

Paul CARRIOT : je crois que nous allons nous séparer. Déjà, je vous remercie tous les uns et les autres. Il y a encore une dernière question, mais franchement, je suis bien gêné. Un témoignage, mais alors quelques secondes.

Anne-Marie DUQUESNE, Conseil général du Val-de-Marne : excusez-moi, c'est juste 2 s pour compléter ce que vient de dire Claire-Hélène COUX sur la station Maison-Blanche. Je suis Anne-Marie DUQUESNE, au Conseil général du Val-de-Marne. Ce n'est pas du tout contre les Parisiens, bien au contraire. Mais nous nous interrogeons sur la station Maison-Blanche dans le cadre d'une sursaturation de la ligne 7. C'est-à-dire que s'il y avait une connexion à Maison-Blanche entre la ligne bleue et la ligne 7, nous craignons vraiment que la ligne 7, qui est déjà très saturée, ne sature encore plus. Voilà.

Paul CARRIOT : merci. Merci d'abord à tout le monde d'être venu nombreux. Et en tout cas les questions fusaient. Michel, je te laisse la parole pour conclure.

Michel ROSTAGNAT : merci, Paul. Quand nous sortons d'une réunion comme celle-ci, dont nous vous remercions vraiment qu'elle ait pu se tenir dans d'excellentes conditions d'écoute et de respect mutuel, nous nous retrouvons avec un verbatim d'une soixantaine de pages, qui va faire notre délice. Nous sommes les notaires de cette réunion. Nous allons essayer, bien entendu, dans notre rapport final, 60 réunions, avec 60 pages chacune, cela ne fera pas un rapport de 3 600 pages, mais nous voudrions être fidèles à ce qui s'est dit, à l'esprit de ce qui s'est dit. Donc, il est clair, par exemple, que les messages forts que nous avons pu entendre ce soir, comme d'ailleurs dans d'autres réunions, sur le fait que 2023 c'est bien, mais que faisons-nous concrètement avant, y compris sur le réseau routier, pour les gens qui passent 2 h par jour dans leur voiture, comment passer en aérien ou en souterrain sans bouleverser le cadre de vie des Castors ou des autres, que faisons-nous avec les demandes de 3 gares supplémentaires, et en quoi c'est éventuellement compatible et articulable avec le projet. Ce seront clairement des éléments qui vont ressortir dans notre rapport. Il nous appartient maintenant de distiller ce que vous avez bien voulu nous dire ce soir, les messages. Et nous nous efforcerons d'être aussi fidèles que possible. En tout cas, vous nous lirez, bien entendu, et la Société du Grand Paris aussi, quand nous aurons publié ce rapport, à partir du mois de février.

Paul CARRIOT : merci, Michel. Bonsoir à tous, bonne soirée, bonne nuit, à très bientôt sans doute, à d'autres débats.

(Fin de la réunion à 22 h 58)