

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

—

25 octobre 2010

Chelles

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC

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

MAITRISE D'OUVRAGE :

SGP (Société du Grand Paris) :

- Marc VÉRON, Président du directoire de la Société du Grand Paris
- Didier BENSE, Société du Grand Paris
- Denis MASURE, Société du Grand Paris

La séance est ouverte à 20 heures 18 sous la présidence de François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public : Mesdames, Messieurs, cette réunion va pouvoir commencer. Je dois dire que nous avons eu un peu de mal à venir jusqu'à Chelles ce soir. Il y avait beaucoup de difficultés sur les routes. Cela montre bien que le sujet de ce soir est très important.

Je déclare ouverte cette réunion, en vous remerciant d'être venus nombreux ce soir. Je demande tout de suite à monsieur le Maire de Chelles, s'il veut bien dire trois mots d'ouverture, sans que nous entrons dans le débat, mais pour le mot républicain.

Jean-Paul PLANCHOU, Maire de Chelles : Monsieur le Président, trois mots : un sujet, un verbe, un complément. N'est-ce pas ? C'est difficile. Simplement, je me félicite de la tenue de ce débat, évidemment, et je me réjouis plus encore qu'il se déroule en cette bonne ville de Chelles, que je chéris beaucoup. J'ai sans doute quelques petits mots à dire sur le fond, mais cela se fera dans le courant de la réunion. En tout cas, je vous remercie d'avoir choisi Chelles.

François LEBLOND : Merci beaucoup. Nous allons d'abord vous présenter un peu ce qu'est la nature d'un débat public, parce que certains d'entre vous ne doivent pas le savoir. J'ai demandé à mon ami Claude BERNET s'il veut bien présenter un peu ce qu'est aujourd'hui un débat public et la façon dont nous le conduirons tout à l'heure.

Je présente les deux personnes qui sont autour de moi : Claude BERNET, qui est en charge de la partie est, avec notre amie, Madame ABDEL-NABY. Ils sont tous les deux en charge de la partie Est. Nous avons également Henri WATISSEE, mais il n'a pas pu venir ce soir, et madame FODOR ESKENAZI, qui est dans le fond.

Claude, tu as la parole.

Claude BERNET, membre de la Commission particulière du débat public : Merci. Quelques mots de présentation sur le débat public et sur ce débat public. Et quelques règles du jeu pour que notre soirée se déroule le mieux possible.

D'abord, une chose que nous avons coutume de rappeler parce qu'elle est peu connue : en réalité, le débat public en France se rattache à une éthique de démocratie participative qui s'exprime dans un engagement international de la France, qui s'appelle la Convention d'AARHUS, ainsi que dans deux lois importantes – une loi de 1995 et une loi de 2002 – lesquelles organisent de façon assez précise la notion de débat public. Nous y viendrons.

À ceci s'ajoute pour ce débat public du réseau de transport du Grand Paris, les dispositions de la loi du 3 juin sur le Grand Paris, qui prévoient qu'il sera réalisé un débat public dans les normes de la loi de 2002, sur quatre mois, avec une Commission particulière dépendant de la Commission nationale du débat public. Mais cette Commission particulière comporte 12 membres au lieu des 3 à 7 qui sont les membres normaux d'une Commission de débat public de droit commun.

C'est donc la loi qui organise nos travaux. Nous devons la respecter, avec d'ailleurs des sanctions juridiques à la clé sur les procédures qui sont subséquentes. Notamment, l'article principal de ce

Le texte est la neutralité et l'indépendance de la Commission, que ce soit la Commission nationale ou la Commission particulière, qui en dépend. En effet, le débat public répond à cinq principes.

- Un principe de neutralité par rapport au projet. Les membres de la Commission ne doivent avoir aucun avis et n'émettre aucun avis, ni maintenant, ni jamais, sur l'ouvrage en question.
- L'indépendance. Les membres de la Commission doivent être indépendants et sont indépendants de toutes autorités, par exemple du maître d'ouvrage, même s'ils entretiennent de bonnes relations avec lui.
- Un principe d'équivalence, qui est un principe auquel nous tenons particulièrement. Toute parole ou tout écrit a la même valeur. La Commission attache autant d'importance à un grand cahier d'acteurs émis par une grande collectivité ou à une toute petite contribution faite par monsieur ou madame Tout-le-Monde.
- De même, le principe de transparence. C'est-à-dire que tout ce qui est dit dans le débat public doit être transparent. D'ailleurs, une règle en découle : tout se retrouve sur notre site internet, qui est la véritable archive du débat, qui s'enrichit au fur et à mesure de tous les éléments : questions, contributions, cahiers d'acteurs, verbatim des réunions publiques.
- Et un dernier principe, celui de l'argumentation. Autant que possible, les opinions doivent être fondées sur des arguments. Il ne suffit pas d'affirmer, il faut argumenter.

Le débat dure quatre mois. Sur ces quatre mois, le public a la possibilité, premièrement, de s'informer. Là-dessus, j'invite tous ceux qui ont envie d'en savoir plus à regarder le site internet. Dessus, vous y trouvez notamment le dossier du maître d'ouvrage ainsi que l'ensemble de ce qui se sera dit au cours du débat. Mais s'informer n'est pas suffisant, n'est pas la seule finalité du débat public, comme certains pourraient le croire. La finalité fondamentale et principale est que le public puisse formuler ses avis et ses propositions, que ce soit au cours des réunions publiques ou par la voix du site internet, ou tout simplement de la feuille de papier, de l'enveloppe et du timbre.

Tout cela devant aboutir, à l'issue des quatre mois, à une synthèse faite par la Commission, que nous appelons un compte-rendu. Ce n'est pas un rapport, ni un avis. Personne ne s'intéressera à l'avis de la Commission. Il n'y a pas d'avis de la Commission. Il y a un compte-rendu de ce qu'elle aura vu, lu et entendu. C'est cela l'important.

Après quoi, d'ailleurs, le maître d'ouvrage disposera, de par la loi – c'est une particularité ici – d'un délai de deux mois pour réagir, alors que dans le cadre normal du débat public, le délai est de trois mois. Ce n'est pas une question très importante.

Les questions qui sont en débat sont toutes celles qui tournent autour de ce réseau de transport. Faut-il construire ce réseau et pourquoi ? Tous les arguments économiques, sociaux, culturels, environnementaux, techniques doivent être examinés. Quels sont les enjeux d'un tel projet ? Ses potentialités ? Ses risques ? Ceci est le débat de principe.

Il y a également un débat de modalités, c'est-à-dire quels trajets ? Quels arrêts ? Quelles caractéristiques (vitesse commerciale, pneus ou rails, interconnexions interrégionales et nationales, tarification, etc.) Tout ce qui est aussi bien de principe que de modalité peut être examiné dans le débat.

Est également en cause le bilan socio-économique : les financements, notamment les effets sur l'environnement, l'urbanisme, la compétitivité, les pôles de développement. Et encore une fois, tout ce qui peut servir en termes d'argumentation à ce débat est disponible sur le site internet. J'ai oublié de dire tout à l'heure que, par exemple, l'avis de l'autorité environnementale est disponible sur le site internet.

Dernier point que j'évoquerai : les règles du jeu, c'est-à-dire les règles de notre débat de ce soir. Très simplement, l'essentiel d'un débat est de donner la parole au public. Nous allons tout de même commencer, bien sûr, par demander au maître d'ouvrage d'exposer tranquillement son projet. Ensuite, nous donnerons la parole à la salle, et d'ailleurs à une version étendue de la salle, parce qu'il y a aussi des internautes qui se sont exprimés au cours des jours précédents ou cet après-midi, sur le site internet, et auxquels nous donnerons la parole principalement s'ils sont originaires de Chelles et de son environnement.

Pour recueillir le maximum d'interventions, il faut limiter le temps de parole en principe à trois minutes. Vous serez guidé par le fait qu'il existe un chronomètre sur la vidéo. Nous avons un système de micros baladeurs. Il n'y a pas de bon système pour passer les micros, mais nous avons celui-là.

Nous vous demandons simplement, avant chaque intervention de bien vouloir vous présenter très distinctement, de façon à ce que le verbatim puisse porter l'indication de votre nom. J'ajoute, comme il est toujours de règle de le faire, qu'en termes de droit à l'image, si vous ne souhaitez pas que votre image figure sur les vidéos, les photos, etc., il faut que vous le disiez à une de nos hôtes, et nous nous arrangerons pour faire en sorte que vous ne soyez pas sur ce site.

Voilà monsieur le Président.

François LEBLOND : Il faudrait présenter également nos amis de la société du Grand Paris. As-tu les noms des personnes ?

Monsieur Marc VÉRON, Président du directoire de la société du Grand Paris. Monsieur BENSE, qui est son adjoint. Pouvons-nous dire cela ? Je me méfie toujours, car nous n'employons pas les termes qu'il faut.

Claude BERNET : Il est membre du conseil de surveillance.

François LEBLOND : Il est membre du directoire, pas du conseil de surveillance. Et monsieur MASURE, qui est membre de la société du Grand Paris.

Nous avons également dans la salle, et cela nous fait bien plaisir, Madame Odile FAGOT, qui est directrice régionale Paris-Est de la SNCF. C'est très important que nous ayons cette dame auprès de nous. Merci Madame d'être là. Michel GLOMOT qui travaille avec elle, sur le Transilien. Et nous avons la présence de RFF à la réunion. Je sais qu'il y a des sujets qui sont de la compétence de RFF aujourd'hui. Emmanuel LÉCONTE qui est le directeur adjoint Île-de-France. Et Éric HEROUIN, directeur technique du service des études. La direction régionale de l'équipement est probablement représentée aussi. Présentez-vous s'il vous plaît.

Jean-Yves SOMMIER, Directeur départemental des territoires de Seine-et-Marne : Jean-Yves SOMMIER, directeur départemental des territoires de Seine-et-Marne. Je remplace Monsieur RUYSSCHAERT, directeur régional.

François LEBLOND : Le sous-préfet de Meaux est-il là ? Excusez-moi, le sous-préfet de Torcy.

Frédéric MAC KAIN, Sous-préfet de Torcy : Frédéric MAC KAIN, sous-préfet de Torcy, territorialement compétent.

François LEBLOND : Excusez-moi, j'ai été sous-préfet de Meaux il y a trente ans, et il n'y avait qu'une sous-préfecture. Il n'y en avait pas deux. Et j'avais beaucoup de sympathie pour Chelles.

Après ces observations, je donne la parole à la société du Grand Paris, qui va démarrer par un petit film.

Denis MASURE, Société du Grand Paris : Mesdames et Messieurs bonsoir. Au nom de la société du Grand Paris, nous vous remercions pour votre présence ici ce soir, à cette réunion générale de Chelles. Il faut savoir que nous avons eu une première réunion générale au niveau de Melun, à la préfecture, le 7 octobre. Et cette seconde réunion générale a pour objet de présenter d'une part le projet métro Grand Paris dans son ensemble, mais de focaliser plus précisément sur les territoires Nord du département de la Seine-et-Marne. Au-delà de vous présenter et vous expliquer le projet, nous cherchons surtout ce soir, à vous écouter et à recueillir vos observations et suggestions.

Au préalable, nous avons un film de quatre ou cinq minutes, si la régie veut bien le lancer. Merci.

Projection d'un film

Denis MASURE : Ce cadre étant posé, je vais maintenant vous faire une présentation générale du projet métro Grand Paris et de ses bénéficiaires, notamment dans le territoire de la Seine-et-Marne.

Tout d'abord, nous pouvons visualiser le projet métro Grand Paris sur cette carte. C'est un réseau constitué de trois lignes : deux en rocade, une troisième ligne qui passe par le centre de Paris. Ce sont 155 kilomètres d'infrastructure neuve et le territoire sera maillé par 40 gares. Il accueillera 2 millions de voyageurs à sa mise en service et sa capacité sera de l'ordre de 3 millions de voyageurs à terme. Les métros circuleront à une vitesse considérable puisque la vitesse commerciale sera de l'ordre de 65 km/h.

Nous allons maintenant vous décrire les trois lignes constituant ce réseau, et en premier lieu la ligne rouge. La ligne rouge est une ligne en rocade, qui relie la Défense au Bourget en passant par le sud du territoire parisien. C'est une ligne fondamentale dans le dispositif. Elle fait 60 kilomètres et permettra de mailler de banlieue à banlieue, par l'intermédiaire de 23 gares, l'ensemble des territoires de l'Ouest parisien, du Sud parisien et de l'est de la Seine-Saint-Denis et de l'Ouest de la Seine-et-Marne.

Vous voyez sur cette animation l'ensemble des lignes de métro Transilien, RER, qui sont connectées à cette ligne de banlieue à banlieue. Nous pouvons noter en particulier que le tracé reprend intégralement les propositions de l'association ORLYVAL sur le secteur du Val-de-Marne, entre Bagneux et Champigny. Il faut aussi noter dans la partie est de ce tracé que la ligne s'écarte du périphérique et permet de desservir d'une part des territoires mal desservis aujourd'hui que sont les territoires de Clichy, Montfermeil, Sevran, mais également de desservir des territoires à potentiel de développement comme la Cité Descartes, autour de Champs et Chelles.

La deuxième ligne du réseau, la ligne verte, est, elle aussi, une ligne en rocade de 75 kilomètres. Elle reliera les deux aéroports entre eux, Charles de Gaulle et Orly, en passant par l'Ouest, et notamment la Défense, Versailles et le plateau de Saclay. Elle sera équipée de 16 gares et accueillera 400 000 à 500 000 voyageurs par jour. Il est intéressant de noter que l'avis du public est attendu pour différentes variantes sur cette ligne, en particulier au niveau du triangle de Gonesse, du port de Gennevilliers, de Versailles et sur le plateau de Saclay. Vous pouvez constater qu'il existe un faisceau de tracés puisqu'à cet endroit précisément, le projet s'adaptera au projet d'aménagement du plateau et donc du pôle scientifique de Saclay.

Vous voyez sur cette animation l'ensemble des possibilités de maillage qui sont offertes aussi sur cette deuxième ligne du réseau.

La troisième et dernière ligne du réseau métro Grand Paris, la ligne bleue, est le prolongement au nord et au sud de l'actuelle ligne 14. Cette ligne fera donc 50 kilomètres et reliera elle aussi les deux aéroports Roissy et Orly. Il faut savoir qu'il est très important de pouvoir relier ces aéroports. Roissy est le premier aéroport européen continental en termes de trafic. Par exemple, l'aéroport du Bourget, par lequel passe cette ligne est le premier aéroport en termes de catégorie affaires. Cette ligne accueillera 1 million de voyageurs par jour.

Maintenant, nous allons nous intéresser aux rames qui circuleront sur ce métro à partir de 2018. Ces rames circuleront, comme je vous l'ai dit, à 65 km/h de moyenne. C'est une vitesse qui tient compte des arrêts dans les gares. C'est une vitesse considérable puisqu'aujourd'hui le métro parisien circule en moyenne à 30 km/h, le tramway à 20 km/h, ce qui est encore plus faible. Et même le RER a une vitesse de l'ordre de 45 km/h sur l'ensemble de ses lignes. C'est un réseau qui a donc pour principale caractéristique sa vitesse de parcours.

C'est une ligne qui sera automatique. Cet automatisme permettra de rapprocher les trains entre eux, en fonction du besoin, jusqu'à 85 secondes seulement entre deux passages des rames de métro. Par ailleurs, les rames seront extrêmement confortables et permettront une accessibilité intégrale aux personnes à mobilité réduite, que ce soit au niveau de l'accès aux quais depuis les gares ou l'accès à l'intérieur des rames. Ces rames seront dotées des dernières technologies, notamment en matière d'informations aux voyageurs. Elles permettront, comme vous pouvez le voir sur cette photo, la circulation entre les voitures comme c'est déjà le cas, notamment sur la ligne 1, la ligne 2 ou la ligne 14 du métro parisien.

L'automatisme permettra également une adaptation en temps réel de l'offre à la demande, que ce soit au niveau des heures de la journée, mais aussi en fonction des périodes de l'année, de vacances ou de pointe. Et donc, selon les tronçons, entre 10 000 et 40 000 places offertes par heure et par sens.

Enfin, au niveau des stations, les quais seront équipés de façades de quais, autrement appelées portes palières, qui ont deux fonctions : d'une part, la mise en sécurité des voyageurs pour éviter de tomber sur les voies, mais d'autre part, elles jouent aussi – nous le savons peut-être un peu moins – un rôle de régulation puisque le temps de stationnement des rames dans les gares sera contrôlé, ce qui permettra une meilleure exploitation et une plus grande fiabilité.

Justement au niveau de ces gares, cette planche résume un peu l'ambition que la société du Grand Paris souhaite avoir, en partenariat avec les collectivités locales, sur les gares. Bien sûr, les gares sont

avant tout des lieux fonctionnels par rapport aux activités transports. Ce sont les lieux d'arrivée du métro Grand Paris et de correspondances avec les autres lignes de métro, de RER, Transilien, mais aussi tramways, gares routières, bus et les modes que sont la bicyclette, la marche à pieds. Et nous n'oublions pas les véhicules personnels, avec la recherche d'installation de parcs relais à proximité pour inciter les populations à laisser leurs véhicules au niveau des gares.

Je vous parlais du partenariat avec les collectivités territoriales. Ces gares sont aussi un lieu de vie, un lieu de service et un lieu à l'interface avec la politique de la ville, puisque cela deviendra de nouveaux lieux au service du voyageur, permettant d'animer le cœur de la ville. Nous imaginons des services aussi élémentaires que l'alimentation générale, la presse, mais peut-être aussi des services à la personne ou des services administratifs qui bénéficieront aussi bien aux voyageurs qu'aux habitants des lieux desservis par les gares.

Je vais maintenant vous décrire les principaux bénéfices du projet, à commencer par les bénéfices du point de vue du transport bien évidemment. Les bénéfices transport sont en premier lieu le fait que cette infrastructure – deux des trois lignes, je vous l'ai décrit tout à l'heure – permette de faire des déplacements de banlieue à banlieue. Il faut rappeler à ce stade un chiffre assez éloquent, que nous avons déjà rappelé à Melun : quand vous faites un déplacement à Paris intra-muros, 64 % des personnes utilisent les transports en commun, puisqu'il y a un réseau extrêmement dense. Mais dès que nous passons le périphérique, seulement 23 % des personnes utilisent les transports en commun, dans le cadre d'un déplacement interne à la petite couronne. Et ce chiffre descend à 9 % en grande couronne. Donc, il y a un besoin évident d'infrastructures permettant les déplacements de banlieue à banlieue. Et c'est ce que permettent, comme vous l'avez constaté, les lignes rouge et verte en particulier.

Ainsi, nous pouvons citer des gains de temps de parcours. Par exemple, depuis Chelles, pour aller au Bourget, actuellement il vous faut plus d'une heure. Avec l'infrastructure métro Grand Paris, seulement 16 minutes depuis Chelles seront nécessaires pour rejoindre le Bourget. Un second exemple, au niveau de la gare de Noisy-Champs, il vous faut actuellement un peu moins d'une heure, 55 minutes pour rejoindre l'institut Gustave Roussy au niveau de Villejuif. La ligne rouge vous permettra de rejoindre cet institut Gustave Roussy en 20 minutes.

Ceci m'amène au deuxième point, qui est la dé-saturation du réseau existant. Évidemment, le fait que les habitants qui souhaitent faire un déplacement de banlieue à banlieue n'utilisent plus les tronçons centraux des lignes permettra de résoudre un énorme problème actuel, que vous connaissez tous les jours : la saturation des tronçons centraux. Les tronçons centraux sont les parties intra-muros des lignes de RER et de métro qui, aujourd'hui, sont surchargées aux heures de pointe le matin. L'intérêt des déplacements en rocade est aussi la dé-saturation. Vous constatez le chiffre : 10 à 15 % en moyenne, ce qui est considérable, lorsque nous savons que seuls quelques pour cent suffisent à dérégler la mécanique des transports en commun en heure de pointe. À titre d'exemple, 25 % de gains de saturation sur la ligne 13, ou encore 30 % sur le RER B.

Enfin, vous l'avez constaté avec les planches, le réseau sera maillé autant que possible sur l'ensemble des lignes de transport existant. 85 % des gares qui sont proposées dans le réseau sont en correspondance. Mais c'est aussi la desserte des aéroports et des gares TGV, et donc l'ouverture sur l'ensemble des régions françaises.

Le second volet des bénéfices du projet est bien sûr le volet des développements territoriaux ou économiques. Vous le savez, le projet métro Grand Paris s'inscrit dans la réflexion sur le Grand Paris. Bien sûr, en débat aujourd'hui, c'est l'infrastructure. Mais cette infrastructure permettra d'accompagner le développement territorial. La démarche a été relativement simple. Elle a consisté en un diagnostic exhaustif de l'ensemble des potentiels de développement dans la région Île-de-France. Vous voyez ici les huit potentiels de développement qui ont été identifiés. Ce ne sont pas les seuls, mais ce sont ceux qui, sur des lieux, concentrent des potentiels. Le constat a été fait : la région Île-de-France souffre aujourd'hui d'un manque d'infrastructures, de transports, qui la rend peu attractive et qui empêche son taux de croissance d'être équivalent à ceux que nous retrouvons par exemple dans des métropoles équivalentes que sont Londres et New York. En moyenne sur les dix dernières années, le taux de croissance de la région Île-de-France était de l'ordre de 2 %, alors que nous constatons des taux de croissance de l'ordre de 3 à 4 % sur ces métropoles internationales.

Le principe qui est recherché est la mise en relation entre les lieux d'habitat et les lieux d'activité, mais aussi les lieux d'activité entre eux, pour permettre de libérer une forme de croissance et de développement local.

Un dernier point important est que pour les lieux qui sont aujourd'hui mal desservis, le métro Grand Paris sera la possibilité de provoquer des programmes de rénovation urbaine et donc d'amélioration de la qualité de vie quotidienne des populations franciliennes.

Le dernier volet est bien entendu un volet de développement durable, puisque le développement ne se conçoit pas sans la prise en compte de l'environnement. Nous ne vous détaillerons pas les effets liés bien sûr au report modal, c'est-à-dire les personnes qui abandonneront leur voiture et qui utiliseront les transports en commun, ce qui est évidemment tout à fait bénéfique pour la désaturation des routes et pour les gaz à effet de serre. Mais nous souhaitons insister aujourd'hui sur la méthode que nous avons utilisée, à savoir la réalisation d'une évaluation stratégique environnementale dès les phases les plus en amont de ce projet. Elle consiste en un diagnostic de l'ensemble des caractéristiques environnementales (air, faune, flore, paysage, monuments, mais aussi le sous-sol, hydrologie) pour pouvoir avoir une analyse matricielle de l'ensemble des contraintes qui portent sur les sites et, de par cette analyse, opter pour les meilleures méthodes de réalisation, notamment le choix entre les zones où le transport sera en aérien ou en sous-terrain. Cela permettra également d'accompagner pendant tout le projet et de réduire les impacts sur l'environnement du chantier.

Cette planche est en fait une conclusion de cette deuxième partie. La conclusion à ce stade est que le projet métro Grand Paris ne met pas en opposition le besoin immédiat de la population et le besoin à long terme, puisqu'il propose des relations de rocades, qui est le besoin immédiat des Franciliens, mais il permet aussi de desservir des zones qui sont des zones de potentiel et répond donc d'ores et déjà à des besoins de demain. Enfin, nous souhaitons insister aussi sur le fait qu'il n'oppose pas le développement des territoires et le développement social au développement économique. C'est une mécanique qui fonctionne de manière groupée.

J'en viens maintenant aux caractéristiques du projet métro Grand Paris, dans la Seine-et-Marne. Tout d'abord, rappeler quelques caractéristiques de la Seine-et-Marne, très rapidement. C'est un département qui occupe 50 % de la surface de l'Île-de-France pour 11 % de la population. Mais c'est un département dynamique avec la hausse de démographie la plus importante et la plus dynamique

en Île-de-France. Vous pouvez voir sur le schéma les déplacements. Il y a deux chiffres à retenir peut-être : 78 % des déplacements restent internes au département de Seine-et-Marne, d'une part. D'autre part, seulement 13 % de l'ensemble des déplacements se font en transport en commun. C'est un chiffre très faible. Vous vous rappelez des 64 % des déplacements à Paris intra-muros. Ceci s'explique tout à fait simplement par les caractéristiques du réseau actuel de transport en commun. Vous voyez sur l'animation apparaître l'ensemble des lignes de RER, A, B et D, qui sont toutes concentrées et orientées en étoile autour de Paris, ainsi que les faisceaux transiliens des lignes P, R et K, qui desservent les gares de Lyon, de l'Est et du Nord.

Le premier bénéfice justement attendu du métro Grand Paris est celui qui consiste à reporter, non pas au centre de Paris, mais dans de nouveaux lieux qui seront les portes d'entrée du Grand Paris, les correspondances pour permettre des déplacements de banlieue à banlieue. Vous voyez ici sur cette animation que les utilisateurs du RER A s'arrêteront en gare de Noisy-Champs pour effectuer une correspondance. Les utilisateurs du RER B, à Sevran, etc. Vous voyez clignoter les différentes gares. Le Vert de Maison qui est une gare très importante pour le RER D. Et également le RER E à Villiers-sur-Marne.

Vous voyez par exemple, pour les habitants de Meaux, tout l'intérêt est que le projet bénéficie non seulement aux personnes qui habitent le long de l'infrastructure, mais également aux personnes qui sont connectées via RER, via Transilien, à l'infrastructure métro Grand Paris. Cette carte, où vous voyez clignoter Meaux, présente les gains de temps. Plus c'est vert foncé, plus le gain de temps est important. Vous voyez par exemple que pour un habitant de Meaux, la zone vert foncé correspond à plus de 20 minutes de gain de parcours. Tout le secteur Nord Val-de-Marne, mais aussi le Bourget, Roissy, mais plus généralement tout le Val-de-Marne sont des secteurs qui permettront aux habitants de gagner du temps depuis Meaux.

Nous allons maintenant nous intéresser aux territoires de projets et en premier lieu le territoire de Roissy, qui est desservi par le métro Grand Paris. Il faut savoir que c'est un territoire à très fort potentiel. Vous voyez ici la zone de l'aéroport s'afficher et la complexité administrative, puisque l'aéroport est à cheval sur trois départements. Mais la Seine-et-Marne est extrêmement concernée par les problématiques au niveau de Roissy puisque, par exemple, 15 % des emplois de la plateforme de Roissy sont occupés par des habitants de Seine-et-Marne.

Il faut savoir qu'en région parisienne aujourd'hui, un emploi sur trois créé est lié à des activités sur la plateforme de Roissy. Elle revêt une importance tout à fait fondamentale. Et les conditions d'accès en transport sont extrêmement difficiles, puisque 90 % des employés de la plateforme de Roissy s'y rendent en voiture, puisque 75 % de ces personnes ont des horaires décalés et l'offre en transport en commun ne correspond pas à leurs besoins. Vous voyez ici apparaître l'ensemble des territoires de Seine-et-Marne concernés, à l'est de la plateforme de Roissy.

C'est une plateforme qui est aujourd'hui desservie par le RER B et le RER D, dans une enveloppe assez globale évidemment. Il n'y a que le RER B qui dessert à proprement parler la gare de Roissy. Vous voyez des projets d'interconnexion qui sont déjà lancés, notamment le barreau de Gonesse d'une part et le boulevard du Parisis d'autre part. Ce n'est pas vraiment en Seine-et-Marne. Il faut savoir que sur l'ensemble des projets sur le secteur de Roissy, il y a le projet de Satellite S4, le projet d'extension de la zone de fret, le projet Aéroville, le projet d'extension Fedex. Ce territoire foisonne en termes de projets et sera mieux desservi par l'infrastructure métro Grand Paris, qui desservira

notamment la gare de Gonesse, la gare Parc des expositions et bien entendu la gare d'aéroport Charles de Gaulle elle-même.

Les gains d'accessibilité depuis Roissy seront très importants. Vous voyez que l'ensemble du territoire de l'Île-de-France est couvert, puisque le temps de parcours sera même plus rapide qu'en RER B. Vous voyez les gains, notamment depuis le secteur Chelles, Champs-sur-Marne, qui sont très importants, supérieurs à 20 minutes. Bien sûr, il faut rappeler que si c'est un déplacement aller-retour, les 20 minutes se transforment en 40 minutes de gagnées chaque jour.

Le deuxième secteur qui vous concerne ce soir en premier lieu est le secteur de l'ouest de la Seine-et-Marne, desservi par le métro, et en particulier la Cité Descartes et le pôle Descartes élargi qui couvre jusqu'aux communes de Chelles, Torcy, Neuilly-sur-Marne, etc.

Sur ce territoire, nous avons voulu brosser un court diagnostic. Vous voyez sur cette photo aérienne les caractéristiques principales de ces territoires, marqués avant tout par la vallée de la Marne et l'ensemble des espaces verts qui marquent le paysage, qui sont préservés et qui ont été classifiés de par leur intérêt environnemental. Donc, non seulement au niveau de la vallée de la Marne, mais également un peu partout dans le territoire du nord au sud. L'intérêt forestier et naturel a été perçu, notamment dans le cadre de la réflexion du groupement Yves Lion dans le cadre des études lancées par Épamarne sur le développement de ce secteur.

Vous voyez donc les infrastructures, maintenant que nous avons passé les aspects naturels : bien sûr l'autoroute A4 et les infrastructures de transport en commun, RER A jusqu'à Chelles et évidemment son prolongement dans la ligne Transilien. En termes de potentiel de développement, nous identifions principalement deux lieux, à savoir en premier lieu, en fonction des opportunités du faisceau RFF, la gare de Chelles et Vaires et bien entendu la Cité Descartes au niveau de Noisy-Champs. L'arrivée du métro Grand Paris dans ce secteur permettra – puisque le constat est que nous ne pouvons nous déplacer que d'est en ouest, avec toutes les infrastructures – de mettre enfin une infrastructure permettant la liaison entre le nord et le sud. Bien entendu, la réflexion se développera vers Champigny, plus au sud et vers Clichy-Montfermeil, plus au nord.

Cette dernière planche rappelle quels sont les différents pôles et la mise en relation qui sera permise. Le cœur de la réflexion est la Cité Descartes et bien entendu les réflexions sur les pôles administratifs au niveau de Torcy, Chelles, les hôpitaux au niveau de Neuilly-sur-Marne et enfin au niveau de Noisy-le-Grand.

La dernière planche représente les gains en temps d'accessibilité. Cette planche est assez marquante. Vous voyez en vert foncé, depuis Chelles, pour vous, habitants de Chelles, les gains de temps. C'est toute la partie nord, à nouveau le Bourget, Roissy, mais aussi tout le secteur du Val-de-Marne qui sera accessible avec un gain de 20 minutes par rapport à la situation existante.

Je conclus maintenant cette présentation avec quelques chiffres sur la mise en œuvre du projet. Tout d'abord, son coût : entre 21 et 23 milliards d'euros. Il faut savoir que ce coût est complet. Il intègre pour 80 % la construction des infrastructures et intègre à ce stade 12 % pour les frais de construction du matériel roulant, puisque cette infrastructure sera livrée clés en main au syndicat des transports d'Île-de-France. Et enfin, les montants d'acquisitions foncières sont intégrés à ce stade du projet.

Une dernière planche sur le calendrier. Nous sommes en 2010, première phase de consultation du public avec le débat public. L'année 2011 sera une année décisionnelle puisque nous tiendrons compte des avis que vous émettrez et de la synthèse émise par la Commission particulière du débat public, pour présenter un schéma d'ensemble du réseau définitivement adopté à l'horizon mi-2011. L'année 2012 sera consacrée aux enquêtes publiques, selon le Code de l'environnement et le Code de l'expropriation. Et à partir de 2013, phase de réalisation avec des premières mises en service dès 2018 et une mise en service complète du réseau à l'horizon 2023.

Ceci conclut cette présentation. Nous nous tenons à votre disposition pour répondre à vos questions. Je vous remercie.

François LEBLOND : Je vous remercie et remercie beaucoup Marc VÉRON d'avoir voulu que cette présentation soit à la fois une présentation générale et une présentation des endroits dans lesquels nous nous situons. Je crois que c'est une très bonne formule qui a été trouvée, de ce point de vue là.

Je voudrais dire à monsieur le Président du Conseil général que nous sommes très heureux qu'il ait fait le voyage jusqu'à Chelles aujourd'hui. Nous nous étions vus à Melun il y a quelque temps. J'avais souhaité que cette réunion de Chelles soit naturellement une réunion de proximité pour les élus de Chelles, cela va de soi, mais qu'elle soit l'occasion de parler des problèmes de transport dans le nord du département de Seine-et-Marne, qui est une partie extrêmement dynamique du département et qui a certainement, en cette matière, beaucoup de choses à dire.

En fait, le débat portera à la fois, naturellement, sur la proximité des projets qui nous sont présentés à Chelles. Nous avons fait allusion il y a un instant à Vert. J'ai rencontré monsieur le Président de la communauté de communes, tout à l'heure, qui me parlait de Vaires-sur-Marne. Je crois que nous avons effectivement ouvert le débat sur ce sujet et d'une façon générale, sur tout ce qui concerne le nord du département.

Je vais donner la parole à ceux qui me la demandent. Est-ce qu'une première personne souhaite s'exprimer ? Il y a un monsieur au fond, à côté de la caméra. J'essaie de donner la parole à la fois à ceux qui sont au fond et à ceux qui sont devant, parce que des personnes restent au fond en se disant : « Mon Dieu, je suis là, mais je n'oserai peut-être pas parler ». En fait, il faut justement donner la parole à tous ceux qui la demandent, que ce soit en arrière ou en avant. Je remercie les hôtesse de leur diligence en la matière.

L'habitude est que vous puissiez dire votre nom, parce que, comme l'a dit Claude BERNET, nous sommes contents de vous citer dans le compte rendu.

Vincent GASTAUD, citoyen de Chelles : Bonjour. Je m'appelle Vincent GASTAUD. Je suis citoyen Chellois. Je me pose la question suivante et la pose un peu à tout le monde : lorsque le métro du Grand Paris entrera en service, je serai moi-même proche de l'âge de la retraite. Parmi les bénéfices attendus au titre du développement durable, je place l'homme au cœur du développement durable. Je me pose la question de la solidarité intergénérationnelle contenue dans l'exploitation d'un métro automatique. Quel dispositif permettra à ces investissements colossaux de compenser les cotisations aux caisses vieillesse, maladie, chômage, qu'aujourd'hui seule la création d'emplois stables soutient ? Je vous remercie.

François LEBLOND : Merci beaucoup. Je crois que monsieur VÉRON va s'efforcer de vous répondre.

Marc VÉRON, Président du directoire de la société du Grand Paris : Je ne serai évidemment pas capable de faire la balance arithmétique. En revanche, ce que je peux vous dire de la façon la plus certaine, c'est que l'une des raisons qui ont inspiré le tracé de métro que vous avez vu est évidemment le développement économique et la création d'emploi. Il suffit, pour s'en rendre compte, de regarder quels sont les territoires – et pas seulement les territoires de projets – qui sont traversés par ce réseau de métro. Chaque fois, la même question est posée : celle de maximiser les atouts du territoire traversé. Nous n'avons, bien entendu, absolument pas la prétention d'avoir inventé les atouts en question. En revanche, le constat que nous avons pu faire est que, souvent, ils étaient sous-valorisés et que, faute d'infrastructure, leur accessibilité était endommagée.

Ce réseau de métro a évidemment pour but de s'attaquer de front aux questions de l'aménagement du territoire, du développement économique et du taux de croissance, donc de la création d'emploi. J'ajoute que, si cet investissement n'avait pas de retour économique, ce serait à désespérer de la notion même d'investissement collectif. Bien entendu, le réseau de métro doit être créateur de richesses. S'il ne l'est pas, c'est son fondement même, sa consistance même qui sont en cause.

Pascal BARRAS : Bonsoir. Monsieur Pascal BARRAS de Courtry, qui est situé entre Chelles et Roissy. Je pense qu'il y a des choses intéressantes sur le projet. Il y a tout de même des priorités et la priorité est l'accès à ces transports. Je considère que le coût des transports est déjà assez onéreux pour une famille. Il faut y penser. Vous parliez tout à l'heure de parking. Je pense aussi que le parking doit rester dans le domaine du public. Nous voyons bien trop souvent aujourd'hui des opérateurs privés qui exercent des coûts exorbitants. Moi, j'habite à Courtry. Si je dois aller sur un parking pour prendre le train ou le métro à la gare de Chelles, le coût est très onéreux. Je pense qu'il faut absolument y réfléchir. Je travaille également sur la plateforme de Roissy. J'y travaillais la nuit. Et il faut savoir que même si je prenais le transport de Chelles – ou si j'avais cette possibilité dans le futur pour le prendre à Livry par exemple – je n'aurais aucune possibilité de me rendre de la gare du RER à Roissy pour aller à mon entreprise. Parce que sur les plateformes de Roissy, c'est très mal desservi. Cela fait des années que nous avons demandé le développement, sur la plateforme. Je pense qu'il y a 80 000 emplois là-bas, si je ne me trompe pas. Et c'est un véritable problème.

Nous pouvons effectivement relier d'une commune à une autre, faire la liaison est-ouest, nord-sud, mais si sur la localisation du bassin d'emploi rien n'est fait, cela ne sert strictement à rien. J'insiste sur un premier problème : l'accès, faire un véritablement un transport populaire, parce que je pense que cela doit passer par là et doit être du domaine public, que le parking soit également du domaine public, et de faire en sorte que sur ces plateformes qui sont un bassin d'emploi très important et primordial, l'accès aux entreprises soit un élément sur lequel vous devrez travailler.

François LEBLOND : Qui répond ? Encore monsieur VÉRON ?

Marc VÉRON : Deux réponses au moins. La Loi du 3 juin dont nous parlions tout à l'heure a été particulièrement sensibilisée à cette question du maillage territorial autour des gares. Je crois que la plateforme de Roissy est un exemple presque emblématique en Île-de-France de l'incohérence du système de transport en surface – c'est une affaire très ancienne d'ailleurs – et de l'insuffisance des rabattements en moyens de surface. Cela pose d'ailleurs une interrogation au passage. La région parisienne est certes petite à l'échelle mondiale, mais immense en tout cas à l'échelle européenne. Et la question se pose de savoir si une organisation de transport, si parfaite soit-elle, a la capacité, en permanence, de se rendre compte de l'état réel d'efficacité de ces maillages locaux, territoriaux. Je

rappelle de ce point de vue qu'une disposition de l'Ordonnance du 7 janvier 1959, qui crée l'autorité organisatrice de transports en région parisienne, est d'ouvrir la possibilité à des sortes de filiales, des autorités de second rang pertinentes au niveau, justement, microterritorial. Cette voie me semble devoir être exploitée.

Nous avons évidemment été tout à fait sensibilisés nous-mêmes par cette nécessité, au-delà de situer les gares du futur réseau, d'avoir un dispositif de rabattement sur ces gares, en moyens de surface de tout type, cohérent. C'est un énorme travail qui ne pourra évidemment être mené qu'en concert étroit. Vous verrez qu'il n'y a que des exemples comme cela, de concert étroit entre la société du Grand Paris et le STIF.

Vous avez par ailleurs posé le problème de l'accessibilité. Par exemple, la plateforme de Roissy, qui fait 130 000 emplois me dit-on, entre les emplois de la plateforme elle-même et les emplois induits. Nous avons été frappés par le fait que, souvent quand nous habitons à 5 kilomètres – pas davantage – sauf à disposer d'un véhicule particulier, c'était totalement inaccessible, et en particulier pour les emplois de nuit puisque cette plateforme travaille la nuit.

Vous savez que nous avons subi beaucoup de critiques après avoir défini ce tracé du Grand Paris, notamment une, vigoureuse, qui nous est encore adressée aujourd'hui : celle de nous écarter de la ceinture parisienne. Précisément, si nous avons voulu ce tracé qui passe par Noisy, Champs, Chelles, etc., plus au Nord-Est, c'est pour permettre à tout ce secteur (je parle évidemment de Sevran, Montfermeil, Clichy, etc.) extrêmement enclavé d'avoir cette capacité d'accès à cette zone d'emplois, dont aujourd'hui nous pouvons dire que ce Nord-Est en est très largement privé.

Il y a donc une vraie volonté politique. Et par rapport à toute idée, tout schéma, tout projet, indiscutablement, nous avons là une des caractéristiques fortes du réseau du Grand Paris.

François LEBLOND : Monsieur le Président, est-ce que vous avez réfléchi au problème qui a été évoqué il y a un instant, de la tarification des parkings de rabattement ?

Didier BENSE Société du Grand Paris : D'abord, nous y réfléchissons parce qu'il y a effectivement un des articles de la loi qui demande à la société du Grand Paris de faire des propositions en matière d'intégration tarifaire du transport et des parkings. Ce ne sont que des propositions, car la société du Grand Paris n'a pas les compétences en Île-de-France pour décider elle-même des tarifs. C'est bien le syndicat des transports d'Île-de-France qui l'a.

Sur cette question des parkings, la situation actuelle est assez hétéroclite. Il y a encore des parkings gratuits parfois autour des gares, voire du stationnement non réglementé dans la commune qui héberge une gare. Il y a des parkings qui sont en gestion privée et, là, c'est la loi de l'offre et de la demande. Et il y a tout un schéma directeur des parkings d'intérêts régionaux, réalisé sous l'égide du STIF, qui, lui, essaie effectivement de répartir l'offre de parking. Nous parlons de 100 000 places de parking disponibles aujourd'hui. Il faudra bien sûr augmenter cette offre de places de parking à l'horizon du Grand Paris.

Notre réflexion à ce stade est que la meilleure solution collective est probablement d'inscrire les parkings qui sont à réaliser dans le cadre du Grand Paris, dans le cadre de schémas directeurs des parkings d'intérêts régionaux. Ces parkings d'intérêts régionaux ne sont pas gratuits, mais sont à un tarif un peu « social », fixé par le STIF à quelques dizaines d'euros par mois. Cela dépend de leur

localisation, si c'est en zone dense ou en moyenne et grande couronne. Mais je crois que c'est entre 40 et 80 euros par mois, ou quelque chose comme cela. C'est un effort financier, mais c'est un effort qui est mesuré et qui, en tout cas, ne permet pas ces tarifs, de gagner de l'argent avec le parking. Il y a donc toute une économie sociale autour de l'exploitation de ces parkings.

François LEBLOND : Nous continuons avec un monsieur derrière. Et nous reviendrons ensuite un peu devant.

Serge GOUTMANN, Architecte, Chelles : Bonjour. Serge GOUTMANN. J'habite Chelles. Je suis architecte de profession et, accessoirement, j'ai été, pendant une douzaine d'années, adjoint au maire de Chelles ici présent, chargé de l'urbanisme. Il y aurait beaucoup de choses à dire sur le projet, mais je m'en tiendrai précisément au volet urbanisme et décevrai donc monsieur le Président du Conseil général : je ne parlerai pas du projet de tangentielle ferrée Nord-Sud en Seine-et-Marne, la méridienne.

Sur le volet urbanisme, au-delà du débat sur les tracés entre Arc Express et le Grand Huit notamment, je crois qu'il faudrait dire quelques mots qui n'ont pas été dits dans la présentation, sur le contenu de la loi. La loi a instauré la société du Grand Paris. Cette société, établissement public à caractère industriel et commercial, dispose d'ores et déjà de prérogatives exorbitantes du droit commun en matière d'urbanisme. Je les liste très rapidement en espérant ne pas dépasser les trois minutes.

- Le droit de préemption et d'expropriation par voie de ZAD (Zone d'aménagement différé), décidé par en haut, par l'État.
- La possibilité d'engager des opérations immobilières, notamment dans un rayon de 400 mètres autour des gares. Pour la ville de Chelles, 400 mètres, c'est 50 hectares. Je dis cela pour les Chellois : la ZAC de l'Aulnoy était de 23 hectares.
- La possibilité de déléguer ou de concéder à des sociétés publiques ou privées la conduite de ces opérations d'aménagement. Nous voyons là la notion de partenariat public / privé, au profit du privé bien sûr.
- Enfin, la possibilité de conclure avec les collectivités des contrats de développement territorial, qui l'emportent sur tous les documents d'urbanisme existants, aussi bien les plans locaux d'urbanisme, et y compris sur le schéma directeur.

En fait, il s'agit de pleins pouvoirs qui sont d'ores et déjà accordés par la loi à la société du Grand Paris pour faire tourner la machine à sous. Nous avons parlé des 21 à 23 milliards du coût du Grand Huit, sans compter les gares. Or, aujourd'hui, l'État ne met que 4 milliards sur la table pour lever les emprunts.

Ces droits qui dérogent aux règles habituelles de l'urbanisme, pour conduire des opérations d'aménagement ou de densification autour des gares, ont aussi un but lucratif : la mise en place d'une taxe sur les plus-values foncières de 30 % (2 x 15 %), sur 80 % des plus-values réalisées dans un périmètre de 1 200 mètres. Pour ce qui concerne Chelles, cela représente l'ensemble du centre-ville et un quart des bénéfices sur les opérations d'aménagement. Nous risquons fort de voir se mettre en place – je le crains en tout cas – un urbanisme de densification à but lucratif. Je crois que vos réponses intéresseront beaucoup les Chellois. Je le dis d'autant plus aisément qu'en tant que maire

adjoint chargé de l'urbanisme, j'ai eu à essayer de porter un projet de ZAC centre gare. Je peux vous dire d'ores et déjà que ce projet de ZAC centre gare ne rapportait pas un sou à la collectivité locale, mais lui coûtait. Donc, nous nous demandons où se situe le paradoxe dans ces droits qui sont accordés à la société du Grand Paris.

François LEBLOND : Bien.

Marc VÉRON : Je vois que vous n'avez pas été tendre à la lecture de la loi. Je vais tout de même vous rappeler deux ou trois choses. D'abord, ces contrats de développement territorial dont vous vous faites l'accusateur, sont très largement une innovation considérable. Pourquoi ? Parce que c'est en fait, autour des gares, pour les communes qui le souhaiteront, et uniquement celles qui le souhaiteront, et dans un principe de continuité territoriale, c'est-à-dire qu'il peut y avoir la commune d'accueil de la gare, mais aussi des communes adjacentes.

En effet, une période de négociation s'ouvrira avec le décret pris en conseil d'État, probablement en juin de l'année prochaine, qui fixera la situation du tracé et des gares, pour une période de 18 mois. Au cours de cette période, l'État d'un côté, représenté par le Préfet de région, les communes de l'autre, auront la possibilité de contracter sur des aspects d'aménagement, d'urbanisme, de logement, de maillage de surface en transport, de mixité urbaine, etc.

C'est une faculté qui est ouverte aux communes et bien entendu il ne peut pas y avoir de contrats s'il n'y a pas les signatures de l'État d'un côté, des communes de l'autre, après délibération par leurs conseils municipaux. Et nous voyons bien que cette procédure est la libre disposition des partis. C'est tout à fait le contraire, justement, d'un acte unilatéral de l'État.

Je l'indique au passage, parce qu'en effet, cela a été voulu pour être en conformité avec l'une des idées émises par les architectes du Grand Paris, les fameux « dix », qu'ils ont appelé urbanisme de projet. Qu'est-ce que l'urbanisme de projet ? C'est tout simplement le projet qui prévaut sur les outils d'urbanisme et non pas les outils d'urbanisme dont il faut franchir à chaque étape les obstacles inhérents à la constitution même de ces outils avant d'aboutir au projet. C'est donc une manière d'avoir une formidable accélération des projets par rapport à ce que nous connaissons. Je rappelle le *steeple-chase* : les PLU, les SCOT, le SDRIF bien entendu, qui sont autant de haies à franchir pour parvenir à imposer son projet. Donc, il me semble que sur le terrain du contrat de développement territorial, nous sommes exactement aux antipodes de ce que vous déclarez.

Maintenant, il y a la fameuse zone de 400 mètres autour des gares. Il se trouve que nous n'avions rien demandé. Il y a ici d'honorables parlementaires. Au terme de la consultation des deux chambres, aucune indication de cette nature n'en résultait. C'est au sein de la Commission mixte paritaire que nous avons vu surgir cette notion de 400 mètres autour des gares. Encore une fois, nous n'avons rien demandé. Mon sentiment est que cela paraîtrait tout de même un peu extravagant, que s'agissant du contenu même de la gare, c'est-à-dire des fonctionnalités de cette gare et pas seulement des fonctionnalités transport, et des services qui doivent être hébergés dans cette gare, de même que tout autour de cette gare, dans un rayon en effet considérable de 400 mètres, nous puissions nous contenter d'un simple avis formel de la commune et décider par la suite de manière tout à fait unilatérale de ce qu'il convient de faire en matière d'urbanisme. Cela me paraît assez invraisemblable. Je vous donne mon sentiment. Je ne crois pas un instant que, pour ce qui est de 400 mètres autour des gares et des gares elles-mêmes, cela puisse se concevoir sans une étroite association non seulement des collectivités territoriales, mais bien entendu de l'ensemble du tissu

associatif. Je pense par exemple aux groupements de commerçants et autres, dès lors que la gare hébergerait par exemple des boutiques, des activités commerciales. Soyez un peu tranquilisés, je ne vois rien dans la loi qui peut se rapprocher de ce marteau-pilon dont vous nous avez un peu décrit tout à l'heure le caractère un peu oppressif.

François LEBLOND : Monsieur le Président de la communauté de Chantereine, vous m'avez demandé la parole.

Jean-Jacques MARION, Président de de la Communauté d'agglomération Marne et Chantereine , Maire de Chantereine : Bonsoir monsieur le Président, bonsoir mesdames et messieurs. La communauté d'agglomérations Marne et Chantereine, constituée des communes de Chelles, Vaires, Courtry et Brou, a déposé une contribution dans le cadre de ce débat public, contribution qui est consignée dans un cahier d'acteurs disponible à l'entrée de la salle. La communauté d'agglomérations Marne et Chantereine aura à prendre une délibération d'ici le 1^{er} janvier 2011, à savoir le 15 décembre, jour du conseil communautaire, pour donner son avis sur ce débat public et sur le projet de transport du Grand Paris.

Tout d'abord, un constat. Il y a une extrême urgence à apporter à court, moyen et long terme, des solutions pour régler les très importantes difficultés que rencontrent quotidiennement les Franciliens : saturation des réseaux, mauvaises conditions de transport, absence de liaisons entre la banlieue. L'évolution démographique ainsi que l'augmentation de la part modale des transports en commun dans les déplacements des Franciliens nécessitent une réponse urgente et claire de la part des acteurs publics, de l'État comme des collectivités territoriales. Les décisions qui seront prises doivent répondre non seulement aux difficultés qui se posent aujourd'hui, en raison de l'absence de choix et d'investissements significatifs réalisés au cours des dernières années. Mais elles doivent également répondre aux enjeux considérables de l'avenir de l'Île-de-France pour assurer le développement économique, l'équilibre territorial, la cohésion sociale de cette région capitale dans une perspective de développement durable qui doit totalement inclure la partie métropolitaine de la grande couronne.

Le projet de réseau de transport public Grand Paris pour assurer les liaisons autour de Paris, reliant les aéroports et les principaux pôles de développement, mis en avant dans la loi du Grand Paris. Ce réseau tel qu'il est proposé concerne à la fois la desserte de la petite couronne sur la partie sud, la moyenne couronne à l'est et la grande couronne à l'ouest. Notre territoire est directement impacté, la gare de Chelles devenant l'un des six pôles d'échange majeur du réseau, en centralité des pôles de l'Est parisien. Ce projet s'inscrit dans une ambition affirmée de désenclavement des territoires de banlieue afin de faire émerger des polarités, comme c'est le cas de l'agglomération de Chelles. Reste à déterminer comment les territoires concernés seront accompagnés dans ces ambitions tout en restant les acteurs principaux de leur changement, comment l'État s'impliquera pour réussir le grand pari d'une réduction des inégalités et des disparités de territoires pour la construction de nouvelles solidarités.

J'en terminerai avec des questions qui restent en suspens pour les élus du territoire.

- Tout d'abord, le positionnement exact de la future gare proposée sur Chelles.
- En second lieu, la capacité de mobiliser les capacités de fret et de ferroutage. Des potentialités existent sur le territoire au travers de la valorisation des emprises du triage. En

effet, le triage est en capacité de répondre tout à la fois au développement économique et résidentiel comme à la revitalisation durable du site ferroviaire. Le site du triage peut par exemple servir de pôle technique pour le métro lui-même, être la base logistique de développement de fret ferroviaire urbain pour le nouveau réseau et le RER E, enfin être le point de départ du TGV Est Europe extra-muros pour soulager la gare Paris-Est, en connexion avec Roissy et Orly.

- La nécessité d'équilibrer le développement de logements est une question également, avec l'activité économique du territoire tout en respectant les exigences territoriales.
- Les élus s'interrogent également sur la pertinence d'un dessaisissement des collectivités territoriales de leurs prérogatives légales, comme cela a été souligné par notre ami Serge GOUTMANN, en matière d'aménagement et d'urbanisme. Le périmètre de 400 mètres autour des gares sous le contrôle exclusif de l'État lui confère des droits exorbitants qui constituent une atteinte aux compétences et au pouvoir dévolu dans le cadre de la décentralisation aux collectivités territoriales.
- Enfin, de manière plus large, comment les élus et les citoyens peuvent, au-delà du débat et des enquêtes publiques, conserver la place qui doit être la leur dans le processus de décision, continuer à être acteur et non spectateur de la destinée de la métropole parisienne et des grands projets dont elle est porteuse.

Voilà les quelques éléments de la contribution de la communauté d'agglomérations.

François LEBLOND : Merci monsieur le Président. Monsieur VÉRON, vous déléguez ?

Marc VÉRON : Je vais commencer par demander à ma collègue, madame Odile FAGOT, de répondre sur le fret et le ferroutage. Elle ne m'en voudra pas parce que je pourrais me laisser entraîner très loin là-dessus.

François LEBLOND : Madame FAGOT, si vous voulez bien répondre sur le fret et le ferroutage, nous allons vous donner un micro. Si vous voulez vous lever, ce serait gentil.

Odile FAGOT, Directrice Paris-Est, SNCF : Vous avez parlé du site du grand faisceau de triage de Vaires qui est extrêmement important et sur lequel est enclenchée une démarche de schéma directeur de patrimoine ferroviaire, depuis quelque temps, avec la communauté d'agglomérations bien sûr et la SNCF et RFF. C'est clairement un site très important, un site avec du potentiel de développement. Je pense que toutes les études que nous mènerons pendant la construction de ce schéma directeur nous aideront à mettre en évidence les potentiels de ce faisceau pour le fret et le ferroutage. En tout cas, c'en est un des enjeux.

Un des autres enjeux, comme vous l'avez d'ailleurs dit monsieur le Président, est de voir les potentialités de développement autre que ferroviaire, que nous pouvons avoir sur ce faisceau. Le travail est en cours. J'ai en tête que la fin de ces réflexions et de ces travaux, en tout cas en première étape sur le schéma directeur, est la fin du premier trimestre 2011. Cela nous aidera à bien décanter, mûrir et mettre en évidence ses potentialités. Voilà un peu les éléments que je pouvais donner à mon ancien collègue aussi et au Président de la communauté.

François LEBLOND : Merci beaucoup madame. Nous n'avons pas tout à fait fini.

Denis MASURE : Je souhaitais faire un complément. La question de la position de la gare au niveau de Chelles a été posée. C'est une question importante et qui vous préoccupe évidemment. Il faut savoir que dans le dossier du maître d'ouvrage, qui est le dossier qui est à votre disposition que ce soit sur internet ou à l'entrée, la gare a été tout simplement positionnée au niveau de la gare actuelle Transilien Chelles Gournay, puisque l'objectif principal recherché est un objectif d'interconnexions. Monsieur VÉRON rappelait que la loi incitait la société du Grand Paris à le faire, mais c'est simplement le bon sens qui nous y oblige, puisqu'à cet endroit converge le RER E en terminus, le faisceau Transilien de la ligne B, mais également un certain nombre de lignes de bus. Et la gare routière a fait l'objet, avec la gare, d'une rénovation importante ces dernières années au titre du PDU.

Bien entendu, des possibilités sont ouvertes pour positionner la future gare du métro Grand Paris : soit sur la position actuelle, soit peut-être plus à l'est. C'est laissé à l'appréciation des opportunités de développement et de positionnement. Mais l'objectif premier qui sera recherché est bien un objectif d'interconnexions et d'efficacité des correspondances entre modes, car sur cette caractéristique repose l'efficacité du dispositif global. Voilà pour un complément au niveau de la position de la gare de Chelles.

François LEBLOND : Monsieur VÉRON, vous voulez rajouter quelque chose.

Marc VÉRON : Sur les logements, le législateur a inscrit l'objectif de 70 000 logements dans la loi. Je rappelle que nous étions dans le peu d'années récentes à l'étiage, c'est-à-dire un peu au-dessus de 40 000, c'est-à-dire dans une proportion de constructions qui est un peu au-dessus du renouvellement du parc obsolète. Sous le contrôle de monsieur le sous-préfet et de monsieur le représentant de la direction régionale de l'équipement de l'Île-de-France – cela ne s'appelle plus ainsi, mais je me perds dans les acronymes – je crois que le préfet CANEPA envisage d'intégrer cette dimension logement dans la négociation des contrats de développement territorial. Là, effectivement, il y a un outil qui permet d'avoir des objectifs partagés entre les collectivités et l'État. Est-ce que je me trompe ?

François LEBLOND : La question a été posée à notre sous-préfet ou au représentant de la DRE. Lequel des deux veut s'exprimer au nom de l'État, au nom de monsieur CANEPA ? Pour ceux qui ne le savent pas, monsieur CANEPA est le préfet de région. Nous pensons que tout le monde le sait, mais ce n'est pas du tout certain que, dans la salle, tout le monde sache.

Représentant de monsieur Daniel CANEPA, Préfet de région : Effectivement, l'objectif des 70 000 logements est bien confirmé. Maintenant, il faut que nous regardions comment répartir de manière régionale ces 70 000 logements qui seront ensuite déclinés dans les PLH à venir. C'est vrai que nous avons donc un besoin fort de logements en Île-de-France, et en particulier en Seine-et-Marne. Il faut prendre en compte cette faculté de développer les logements.

François LEBLOND : Merci, nous continuons. Je crois que monsieur, au deuxième rang, avait demandé la parole.

Armen HOUBIGUIAN, conseiller municipal de Courtry, conseiller communautaire, membre du syndicat des transports du bassin chellois : Bonsoir, Armen HOUBIGUAN de Courtry. Je suis conseiller municipal à Courtry, mais aussi conseiller communautaire et membre du syndicat des transports du bassin chellois, mais c'est surtout en qualité d'utilisateur des transports que je voudrais

poser ces questions et faire ces remarques. La première est une remarque. Je suis gourmand de ce projet. Réellement, voir arriver un métro à la porte de nos communes est une opportunité qui, en terme d'usager qui prend les transports pour aller travailler ou maintenant pour se déplacer pour aller à Paris ou ailleurs, plus au sud, plus au nord, est inespérée. Nous n'imaginions pas cela il y a un an.

La remarque que je voulais faire concerne les parkings. De mon point de vue, le parking – je vais lancer le bouchon assez loin, mais quand on est usager des transports, on a une carte Navigo – n'est pas indispensable. C'est vraiment le rabattement sur la gare qui est indispensable. Pour ce qui nous concerne, nous avons malheureusement sur une partie de nos communes environnantes un réseau de transport par bus qui ressemble plus à un réseau de campagne. Probablement que nous serons contraints de le repenser pour que ce soit un réseau rayonnant autour de la gare, de sorte que ce soit du rabattement, que ce réseau devienne véritablement un réseau régional qui alimente le réseau Grand Paris. Dans ces conditions, de mon point de vue, l'intérêt du parking devient plutôt relatif.

Le deuxième point et la question qui sera posée est : quelles conditions pouvez-vous créer autour de votre projet pour que le réseau de transport de rabattement puisse se faire dans les meilleures conditions, à la fois économiques, facilitant par les routes qui y mènent, etc. ? Quelles conditions pourrions-nous imaginer sur ce sujet ?

J'ai vu sur la présentation faite par monsieur MASURE que la gare de Chelles devenait une porte d'entrée de Paris. Là, il m'est apparu une crainte. À Chelles, il y a une facilité lourde, forte, des transports en commun : 12 minutes pour aller à la gare de l'Est. Un train direct vient de Meaux, s'arrête à Chelles, et en 12 minutes nous sommes à la gare de l'Est. Est-ce que ce train, le Francilien, ne fera plus que Meaux-Chelles ? Dans ce cas, devons-nous prendre la correspondance E et passer les 25 minutes qui nous emmènent à la gare de l'Est, Magenta ? Ou est-ce que le RER – nous ne parlons pas du RER E dans votre dossier – ne peut-il pas se substituer depuis Meaux en imaginant des parties RER directes ? Ce serait tout de même dommage de perdre le direct Magenta, finalement.

Vous m'avez un peu inquiété avec votre présentation en ce qui concerne la gare de Chelles, porte de Paris, du point de vue du Transilien. Perdre la facilité 12 minutes serait probablement catastrophique pour les usagers.

François LEBLOND : Nous pouvons peut-être demander à la SNCF ce qu'elle pense du sujet. Non, vous voulez répondre d'abord.

Denis MASURE : Je vais commencer par répondre et, éventuellement, la SNCF complétera. Vous rappelez à juste titre la possibilité qui est offerte aujourd'hui depuis Chelles, qui est le terminus du RER E, d'aller rapidement sur Paris en 12 minutes grâce au Transilien. Nous sommes en fait dans une limite de zone de pertinence entre le RER qui s'arrête à Chelles et qui cabote jusqu'à Paris, et après le Transilien qui est direct jusqu'à la gare de l'Est, mais qui s'arrête à l'ensemble des stations jusqu'à Meaux. Il appartiendra au syndicat des transports d'Île-de-France, une fois l'infrastructure du métro Grand Paris réalisée, d'adapter s'il le souhaite l'ensemble des dessertes actuellement réalisées par la SNCF. Mais en aucun cas, il ne me semble pertinent de devoir modifier les bénéficiaires actuels du Transilien d'une part et du RER E d'autre part. De ce point de vue là, je pense que vous n'avez pas vraiment d'inquiétudes à avoir sous réserve de décision du syndicat des transports, mais il m'étonnerait que ces possibilités offertes aujourd'hui soient dégradées dans un avenir proche. La

question de la porte d'entrée sur Paris était surtout – pas vraiment pour les habitants de Chelles, effectivement, vous l'avez compris dans le schéma – pour les habitants de Meaux qui, aujourd'hui, sont obligés d'aller jusqu'à Paris pour aller vers Roissy, Créteil, etc. La gare de Chelles qui est une des six portes d'entrée de Paris – le Président de la communauté d'agglomérations l'a rappelé – est un de nos objectifs. Ce serait une pseudo, une fictive porte d'entrée du Grand Paris, puisque c'est à ce lieu que seront permises les correspondances pour se diffuser sur l'ensemble de la proche couronne. Vous n'avez donc pas de craintes à avoir de ce point de vue là.

Vous posiez également une question qui était celle des parkings relais. Je pense qu'aujourd'hui la réflexion a évolué. Nous n'opposons plus vraiment, comme autrefois, la voiture aux transports en commun, non pas parce que nous souhaitons encourager l'usage de la voiture particulière, mais puisque nous nous rendons bien compte, notamment dans des départements plus éloignés du cœur de la région, que l'usage de véhicules particuliers restera, quoi qu'il advienne un mode de transport à utiliser. Et donc, la démarche est plus de limiter cet usage grâce au réseau en rabattement qu'indiquait monsieur VÉRON. Il faudra, avec le STIF, travailler sur les lignes qui viendront rayonner autour de la gare métro Grand Paris. Mais il y aura de nouvelles formes de mobilité dans un avenir proche : le véhicule électrique, l'autopartage, qui sont les nouvelles formes de mobilité en plein essor, qui nécessiteront des places de stationnement et qui seront des formes intelligentes de rabattement de zones peu densément habitées, dans lesquelles le bus n'est pas vraiment pertinent. Ce sont des modes de rabattement vers l'infrastructure, soucieux de l'environnement, mais qui nécessitent donc des places dans des parkings. Nous pensons aussi aux vélos, qui, bon an mal an, prennent de la place au niveau des gares.

François LEBLOND : Merci. Je vois que madame FAGOT opinait de la tête. Voulez-vous ajouter quelques mots ?

Odile FAGOT : Nous avons exactement la même analyse que celle donnée par monsieur MASURE. La SNCF n'est pas l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France. C'est bien sûr le STIF qui définit les dessertes, mais de ce que nous en savons, et nous travaillons de manière très étroite avec le STIF, il n'est pas envisagé de modifier la desserte qui existe actuellement sur Chelles et qui donne tout à fait satisfaction aux voyageurs. Je voulais même dire que nous avons récemment fait une enquête de fréquentation. Chelles a encore eu une croissance de plus de 10 % en deux ans, notamment avec les améliorations apportées en décembre dernier sur les cadencements. Je ne peux pas vous dire « Soyez tranquille » et vous le jurez, mais enfin, c'est extrêmement probable.

François LEBLOND : Vous êtes exactement sur la même longueur d'onde que la société du Grand Paris, ce qui est tout à fait normal. Mais il aurait pu y avoir des nuances.

Madame, voulez-vous donner la parole à monsieur, au fond.

Olivier LABREUIC, Olivier LABREUIC. Je suis Chellois, je travaille à l'ouest de Paris. Mon épouse également. Je pense que nous sommes nombreux à être dans ce cas-là. Justement sur le RER E, qui fonctionne très bien, nous bénéficions d'un projet à moitié fait. Il s'arrête à Saint-Lazare, alors qu'il devait aller jusqu'à la Défense et continuer au-delà. Il reste un bout de tunnel à faire. Pourquoi ne va-t-il pas plus loin que Saint-Lazare ? Je suis très heureux de ce nouveau projet, mais pourquoi ne pas déjà finir les projets qui étaient initiés ? Et le RER E s'arrête à Chelles. S'il allait jusqu'à Meaux, nous pourrions espérer avoir des RER directs Chelles – Paris. Aujourd'hui, nous perdons « 10 minutes » à

s'arrêter dans toutes les stations de Seine-Saint-Denis. Premier point : est-ce que le RER E, contrairement à ce qui a été dit, ne pourrait pas être amélioré ?

Deuxième point. Nous parlons de transports en commun ce soir, mais nous sommes aussi automobilistes. Nous avons le même problème à Chelles pour rallier Paris. Il faut atteindre une autoroute, soit l'autoroute A4, soit l'autoroute A3, et il faut traverser un certain nombre de communes. Il y a aussi là un projet qui a été avorté. Il y a un début d'autoroute qui s'arrête. Puisque cette ligne de métro nouvelle doit passer quelque part, ne pourrions-nous pas mutualiser les travaux et faire en sorte que nous réglions les deux problèmes en même temps ?

Enfin, troisième question, très rapide. D'après ce que je comprends, il est peut-être envisagé que la gare actuelle soit la gare qui recevra la nouvelle ligne de métro. Tel que je le comprends sur les plans, elle est perpendiculaire à la ligne actuelle. Où placerons-nous cette ligne ? Avenue de la Résistance ? Avenue Foch ? Merci.

François LEBLOND : Je vais répondre à la première question que vous avez posée, parce que ce n'est pas la société du Grand Paris seule qui est en cause, mais également d'autres débats publics. Il faut que vous sachiez qu'actuellement il y a trois débats publics, et il y en aura bientôt un quatrième.

- Il y a le débat public qui nous rassemble ce soir.
- Le débat public sur Arc Express, dont nous avons parlé un peu tout à l'heure, qui se passe sur la même durée.
- Et troisièmement, il y a un débat public sur Éole, non pas sur la partie est d'Éole, ce que la Seine-et-Marne pourrait, le cas échéant, demander, mais sur la partie ouest.

Et nous faisons en sorte que le débat public sur Éole, avec le débat sur le Grand Paris et naturellement celui sur Arc Express, puissent se dérouler dans des conditions de complémentarité. Quand vous dites qu'il y a actuellement terminaison d'Éole à la gare Saint-Lazare, c'est exact, mais il faut savoir que le 18 novembre prochain, nous avons un débat conjoint à la Défense des trois commissions particulières de débat public : celle du Grand Paris, celle d'Arc Express et celle d'Éole. Pourquoi l'avons-nous fait ensemble ? Parce que nous considérons que, d'abord, ce site de la Défense est très complexe et il ne faut pas que cette arrivée d'Éole à la Défense soit pénalisée, le cas échéant, par d'autres initiatives. Nous avons à faire en sorte que le débat soit équilibré entre tous les objectifs qui sont actuellement visés. C'est la raison pour laquelle nous ferons ce débat tous ensemble à la Défense le 18 novembre prochain. Bien sûr, ce n'est pas fait, mais en tout cas la question que vous posez appelle une réponse, si ce n'est positive, du moins d'ouverture.

C'est ce que je voulais dire sur ce débat d'Éole. Mais je laisse la parole à la société du Grand Paris sur les deux autres questions.

Didier BENSE : Sur la question de la position de la gare, nous allons redire ce que nous avons déjà dit. Pour nous, elle a une zone de pertinence autour du pôle de transport actuel que constitue cette gare de Chelles avec sa gare routière accolée derrière. Partant de là, c'est une discussion qu'il faut avoir avec les collectivités, avec tout le monde, pour l'implanter très finement et pour qu'elle se mette également au service éventuellement du développement de la zone. Je ne sais pas dire à ce stade si elle sera sous l'Avenue de la Résistance ou l'Avenue Foch. C'est vrai que nous aimons bien, de temps en temps, nous raccrocher à des avenues assez larges parce que cela facilite – ce sont des

considérations techniques – éventuellement ensuite les phases de travaux, mais ce n'est pas totalement nécessaire. Nous sommes essentiellement, dans le cas de Chelles, sur un tracé souterrain. Cela peut vouloir dire tunnelier auquel cas il n'y a même pas besoin d'installation de chantier très lourde sur le site de Chelles. Cela peut vouloir dire aussi le long d'une avenue. À ce moment-là, nous construisons la ligne à partir de l'avenue et nous la rebouchons derrière.

Aujourd'hui, nous ne savons pas dire si nous serons juste à l'ouest, qui est le cas de l'Avenue de la Résistance, ou plutôt sur la partie est, voire totalement en dessous, à l'aplomb de la gare de Chelles.

François LEBLOND : Vous aviez une deuxième question.

Marc VÉRON : L'autoroute, ce n'est pas nous. C'est la Direction régionale.

François LEBLOND : Monsieur le Directeur régional de l'équipement, une question a été posée sur l'autoroute, en disant : il y a d'un côté l'autoroute A4, de l'autre côté l'autoroute A3. Nous ne sommes pas très bien servis. Nous aimerions bien savoir s'il y aura aussi quelque chose en matière routière. Même si vous répondez négativement, répondez au moins.

Représentant de monsieur Daniel CANEPA, Préfet de région : Très honnêtement, je ne répondrai pas à cette question. Vous aviez bien compris. Un projet a effectivement été abandonné. Sera-t-il repris ? Il y a eu pas mal d'oppositions à l'époque. Très honnêtement, je ne peux pas en dire plus ce soir.

François LEBLOND : Ce n'est pas la peine de dire des choses que l'on ne peut pas dire. Vous ne pouvez pas parler plus. Monsieur le Maire de Chelles m'a demandé la parole. Non ?

Jean-Paul PLANCHOU, Maire de Chelles : Bonsoir monsieur le Président. Vous le précisez il y a un instant. Il y a plusieurs commissions d'enquête et il y a au moins une double enquête.

François LEBLOND : Pas une enquête, mais un débat public. L'enquête est autre chose, après.

Jean-Paul PLANCHOU : Je suis d'accord. Vous faites bien de le dire et de le souligner, parce qu'à mon avis il y a deux projets que je considère comme distincts dans leur conception de départ, puisqu'ils ont été conçus avec des objectifs différents et répondant à des besoins distincts. En effet, vous avez précisé le débat autour d'Arc Express, rocade autour de Paris traversant la première couronne en zone médiane, pour dilater la thrombose du cœur de l'agglomération. Tous les techniciens l'ont recommandé depuis de nombreuses années. Et d'ailleurs, c'est jugé comme indispensable jusqu'au plus haut niveau de l'État. Donc, je suppose qu'il faut faire et engager cette rocade, sans trop tarder.

Parallèlement, il y a le projet du Grand Paris qui, à son origine, a été conçu pour procéder à une liaison entre les centres d'excellence économique, pour y apporter une compétitivité territoriale supérieure, sinon décisive. Et je pense, en tant que Maire de Chelles, que bien évidemment nous ne pouvons que nous féliciter du fait que les intérêts de l'Est francilien soient enfin pris en compte, même si, comme cela a déjà été dit, demeurent quelques inconnus ou quelques insuffisances encore, mais c'est assez logique, sur le financement ou sur les conditions de réalisation de ces contrats de développement territorial, malgré l'assurance du Président VÉRON. En tout cas, il est évident qu'en tant qu'habitants de l'Est francilien, nous ne pouvons que nous réjouir de cette liaison entre Marne-la-Vallée et Roissy.

Justement, je pense qu'il y a deux projets. Si ces deux projets doivent se faire, il faut, comme vous le suggérez dans un propos précédent, monsieur le Président, faire en sorte qu'il y ait une complémentarité ou des complémentarités. Et je ne joue pas sur les mots. Je dis bien « complémentarité » et non « convergence » comme j'ai pu le lire dans un certain nombre de publications. Ces deux projets ne peuvent pas, s'ils répondent à des objectifs distincts et différents, se confondre en un seul et même projet. D'ailleurs, vous avez bien montré dans le croquis au départ de notre débat qu'en Sud-Ouest, il y avait bien distinction entre cette rocade de première couronne et la desserte d'Orly à la Défense en passant par Saclay.

Or, justement pour illustrer mon propos et conclure, je remarque qu'il n'en est pas de même aujourd'hui pour notre territoire de l'Est francilien. La logique du Grand Paris est une liaison la plus directe possible, peut-être via Villepinte, je veux bien le comprendre, entre le centre d'excellence économique que sont Marne-la-Vallée et Roissy. Or, dans le croquis qui nous est présenté, il y a une déviation vers le Bourget, qui est une localité du cœur de première couronne et qui correspond à la logique de liaison entre Champigny ou je ne sais quelles localités en limite de la Seine-Saint-Denis et le cœur de cette Seine-Saint-Denis. Car il faudra bien irriguer le cœur de la Seine-Saint-Denis. Il n'est pas pensable que dans la logique d'Arc Express, ce territoire ne soit pas irrigué. Et donc, je pense qu'il doit y avoir complémentarité entre les deux réseaux, mais complète complémentarité, pas simplement au Sud-Ouest, mais aussi à l'Est et au Nord-Est.

Je sais ce qui a été fait par exemple – je me tourne vers la SNCF – pour ce qui est de la sortie de Paris du TGV Ouest à l'époque. Et je sais aussi ce qui n'a pas été fait justement pour le TGV Est. N'est-ce pas ? Je ne veux pas que l'Est francilien soit le parent pauvre, une fois de plus. Et je veux que la logique d'Arc Express et la logique du Grand Paris soient respectées. Et je souhaite en effet que le territoire de la Seine-Saint-Denis ne soit pas laissé pour compte.

Applaudissements

Marc VÉRON : Le Président se tourne vers moi. Cela va me permettre, avec beaucoup d'amitiés, de dire à monsieur le Maire de Chelles, deux ou trois choses. L'autre jour, dans une séance qui était nettement plus animée au sens polémique du terme – celle-ci est sainement animée – nous étions sur la sellette au motif que nous « desservirions uniquement des zones riches ». « Ce serait un métro pour les riches ». Nous avons même entendu que « ce serait un métro de droite ». Cela me fait rappeler qu'à une certaine époque, il y avait de la physique de gauche. Quand nous regardons les communes traversées, 25 %, soit un quart des communes traversées, sont dans la situation. Aulnay, ce n'est pas trop extrême. Sevran, Clichy, Montfermeil. Nous pouvons descendre et revenir vers Le Blanc-Mesnil. 25 %, un quart. Est-ce que ce sont des communes riches ? Des populations riches ? Je pense qu'elles prendraient un peu cela comme une insulte. Mais encore une fois, vous ne l'avez pas dit.

Deuxièmement, s'agissant d'Arc Express et du métro du Grand Paris, je suis un peu surpris. Quand nous regardons les choses dans les Hauts-de-Seine et dans le Val-de-Marne, nous avons dit après beaucoup de discussions avec eux que le tracé envisagé par l'association ORLYVAL nous paraissait pertinent. Nous l'avons expliqué l'autre jour à Créteil, sans nous forcer beaucoup. Voici un réseau de métro dit du Grand Paris qui adopte totalement ou presque le tracé ORLYVAL, donc qui est en train de dire par là qu'un seul tunnel, un seul réseau de gares, sont totalement acceptables par les parties en présence. Je ne parle évidemment pas des nuances apportées par Arc Express qui envisage

différents tracés alternatifs. Cela me paraît une raison suffisante pour aller à la synthèse – un mot qui sonnera bien à vos oreilles.

Au Nord-Ouest, je suis le tracé depuis la Plaine jusqu'à la Défense, j'entends des élus – prenons ceux de Gennevilliers, pas vraiment à droite. Pour des raisons de développement territorial, de développement social, de logement, etc., ils ont souhaité un tracé par les Grésillons, qui est une vaste zone jusque-là en jachère, par les Agnettes, etc. Cela nous convient très bien. Allons-nous dire, pour autant, qu'il y a deux projets parce que nous nous appelons société du Grand Paris ? Cela nous convient très bien. Peu importe la paternité.

Donc, quand nous disons qu'il doit être possible d'avoir une synthèse entre les projets Arc Express tels qu'ils sont connus aujourd'hui et le projet de la société du Grand Paris, cela me fait penser à une comparaison, que vous me pardonneriez : il y avait autrefois un rallye célèbre qui s'appelait le rallye de Monte-Carlo. Les concurrents partaient de différents points de l'Europe et arrivaient tous à Monte-Carlo après un parcours dit de concentration. Il me semble que nous ne sommes pas très loin du parcours dit de concentration.

Après, je suis évidemment obligé de vous dire la chose suivante. Qu'est-ce qui est important ? Le tracé ? Bien sûr. Les gares ? Bien sûr. Mais la date à laquelle nous allons commencer les travaux ? Je pense qu'il y a un vrai danger sur cette partie la plus à l'est du réseau du Grand Paris : c'est que nous disions « Finalement, il n'y a pas tellement de voyageurs que cela. Il faut d'abord aller au tracé qui sert le plus près de Paris, celui qui vous suggérez, qui, si j'ai bien compris, sera soumis à l'appréciation du Conseil général de la Seine-Saint-Denis au cours du mois de novembre. » Mais nous ne commencerons pas par deux tracés à l'est. Que dirait-on à l'ouest ? Que dirait-on au nord ?

Je ne ferai pas de démagogie, mais je vous dis que ce projet le plus à l'est, qui a été terriblement critiqué, aujourd'hui vous ne trouverez plus un politique pour aller contre. Ce serait vraiment pour eux, prendre des risques. Ou ce projet se fait d'entrée, ou il ne se fera jamais ! La vraie question aujourd'hui est que, pour les élus de ce tracé Est, le fait d'être à fond derrière ce tracé, le fait de peser de tout leur poids sur ce tracé, lui donne un maximum de chances en effet d'être dans la première vague.

Voilà ce que je voulais dire simplement, mais vous avez bien perçu par là qu'il n'y avait aucune divergence entre nous et qu'au fond nous étions d'accord sur l'essentiel.

François LEBLOND : Merci. Monsieur ?

Jean BERNARD, ancien maire adjoint à Lagny-sur-Marne : Bonjour. Jean BERNARD. Je suis ancien maire adjoint non pas de Chelles, mais pendant les deux précédents mandats à la ville de Lagny-sur-Marne. Je voudrais dire, sans appuyer dessus, que je partage tout à fait les craintes de mon collègue GOUTMANN, qui ont également été évoquées par Jean-Jacques MARION, et partagées par l'ensemble ou une bonne part des élus locaux sur l'ensemble de la région Île-de-France. À ce titre là, je dois dire que j'ai participé à une bonne dizaine de réunions pour l'élaboration du SDRIF qui est actuellement bloqué, qui n'a pas encore été à terme. Je voudrais simplement faire quelques remarques notamment sur le financement et l'échéance que je qualifierai simplement d'optimiste, pour ne pas être plus sévère que cela, puisque nous ne voulons pas être polémiques ce soir.

Je dirais que ce qui nous est proposé ne répond pas aux besoins actuels des Franciliens. Dans leur grande majorité, les Franciliens actuels ne souhaitent pas être interconnectés avec le reste de la France ou le reste de l'Europe. Ils souhaitent tout bonnement pouvoir aller travailler tous les matins et rentrer tous les soirs dans d'autres conditions que celles qu'ils vivent. Ce que nous leur promettons actuellement est à une échéance qui, à mon avis, n'est pas raisonnable.

À l'heure actuelle, beaucoup de projets comme cela ont été évoqués et sont restés en panne. Quelque chose m'interpelle régulièrement – nous en avons parlé à plusieurs reprises tout à l'heure – c'est la plateforme aéroportuaire de Roissy-Charles de Gaulle. Nous avons dit qu'il y avait un peu plus de 100 000 emplois. Parmi ces 100 000 emplois, un peu plus de 15 000 habitants de Seine-et-Marne s'y rendent régulièrement pour travailler. Ces personnes n'ont absolument aucun moyen d'y parvenir. Lors de l'élaboration du PDU Île-de-France, j'avais interpellé à l'époque Denis DARTIGUES qui était le directeur régional Île-de-France de la SNCF, qui avait dit qu'à l'époque, il y avait effectivement une emprise prévue pour faire une liaison rapide entre Chessy et Roissy de façon à justement faire en sorte que les employés de la plateforme aéroportuaire puissent se rendre sur leur site, sans être obligés de prendre, comme c'est le cas actuellement, le TGV en fraude.

Donc, avant de partir dans des élucubrations – parce que pour moi, le grand projet du Grand Paris est une bonne part d'élucubrations, nous ne savons pas comment nous allons le financer à l'heure actuelle, loin s'en faut, les inquiétudes ont été un peu évoquées tout à l'heure – c'est de garantir et mettre à jour ce qui était déjà prévu, sachant que l'emprise est déjà là et que nous pourrions permettre à ces 15 000 habitants de Seine-et-Marne de se rendre dans des conditions acceptables sur le site aéroportuaire. C'est un exemple parmi tant d'autres, mais comme cela a été évoqué à plusieurs reprises, je tenais à en parler.

François LEBLOND : Merci. Qui répond ? Monsieur VÉRON ?

Marc VÉRON : Sur Chessy et Roissy, vous avez raison. C'est tellement évident, en tout cas pour les parlementaires de Seine-et-Marne qui ont participé à l'élaboration de la loi, qui l'ont intégré dans la loi. C'est un des articles de la loi. Bien entendu, comme en 2013, il devra être fait état au parlement de l'état d'avancement de l'exécution de la loi sur le Grand Paris, j'imagine que cet article sera pris très au sérieux par l'ensemble des acteurs gestionnaires d'infrastructures et exploitants.

S'agissant du financement, je vais redire ce que j'ai dit parce que nous sommes à la neuvième réunion et ma capacité de conviction ne rejoint pas la vivacité des interventions sur ce sujet. La loi indique un certain nombre de financements. Posons la question des financements dans le temps. D'abord, la loi, par un recyclage d'une partie de l'ancienne taxe professionnelle qui frappait les matériels roulants de la RATP, permet immédiatement à la société du Grand Paris d'entamer un certain nombre d'études. C'est clair. Le projet de loi de finances rectificatif pour 2010, dont l'examen sera abordé le mois prochain au parlement, doit disposer d'un certain nombre de ressources fiscales pérennes, au passage pas seulement pour la société du Grand Paris, qui permettront de couvrir en tout cas la période qui va jusqu'à l'ouverture au trafic, et au-delà pour l'amortissement de la dette qui aura été contractée pour financer en effet le réseau de métro du Grand Paris.

Au passage, cela n'a de sens par là même que parce que le réseau de métro du Grand Paris crée de la richesse. C'est en cela qu'en effet un additif de ressources fiscales est envisageable. Et au-delà de l'exploitation, il y a d'autres ressources, notamment de caractère commercial. Pas dans le prix du

ticket du voyageur. Ceci est l'affaire du STIF et de l'exploitant qui aura été choisi par appel d'offres. Mais par exemple, en matière de valorisation des espaces qui auront été créés dans les gares.

Donc, nous voyons bien, puisque quelqu'un mentionnait tout à l'heure la valorisation foncière, qu'elle n'intervient que très loin dans tout cela. Très loin dans le temps. Et absolument pas comme un élément qui permet d'engager les travaux et d'amortir la dette ainsi créée. Au passage tout de même, je ne sais pas si cela conclura à ce qu'il y ait une massification des constructions dans le périmètre des gares, mais c'est tout de même un peu choquant, si nous voulons bien prendre comme référence ce qui s'est passé autour de la bibliothèque Mitterrand de voir des terrains ou du bâti, par un effet d'aubaine, prendre plus de 100 % de leur valeur dans les quelques années qui suivent l'ouverture à l'exploitation d'une station de métro, sans qu'en aucune façon la collectivité publique récupère une partie de cette plus-value. Je pense que c'est quelque chose qui, conceptuellement, est tout de même assez inadmissible.

Pour les financements, nous serons fixés le mois prochain. Et si je me suis trompé dans mon raisonnement, vous aurez toute latitude pour le vérifier, puisqu'encore une fois c'est un vote public dans les deux chambres qui doit intervenir là-dessus.

François LEBLOND : Monsieur BENSE voulait apporter un complément.

Didier BENSE : Un complément toujours sur la même intervention, sur le caractère un peu irréaliste de tout cela. Nous sommes en train de décider aujourd'hui, et au cours de l'année 2011, de ce qui dimensionnera les transports structurants de l'Île-de-France, à la fin de cette décennie. C'est de cela dont nous parlons et cela peut porter tous les noms que nous voulons : plan de mobilisation, Arc Express, Grand Paris. Si nous décidons aujourd'hui, nous aurons quelque chose avant la fin de la décennie. Premier élément.

Deuxième élément. Il est évidemment important – vous l'avez souligné – que cela réponde aux vrais besoins des Franciliens. Et vous rajoutez que ce n'est pas le cas du Grand Paris, parce que les personnes ne veulent pas aller aux aéroports, mais partir de chez eux et aller au travail, aux études, etc. Bien sûr. Mais simplement, quand nous commençons à penser une infrastructure d'ampleur régionale, quand nous commençons à dire que nous allons investir quelque chose comme 22 milliards, nous ne pouvons pas poursuivre un seul objectif. Nous ne pouvons pas non plus ne nous occuper que de transports. Il faut aussi faire en sorte que cet investissement qui est un effort important pour la collectivité, soit un levier du développement économique. Effectivement, nous nous intéressons aux zones d'emplois. Mais s'intéresser aux zones d'emplois ne veut pas dire se désintéresser des habitants. Parce que les habitants vont dans ces zones d'emplois.

Je suis assez frappé de ce que vous dites sur les 15 % d'habitants de Seine-et-Marne qui occupent les emplois de la plateforme de Roissy et qui n'ont que la voiture. Nous prenons la voiture parce qu'il faut plus d'une heure en transport en commun. Avec le Grand Paris, ce « plus d'une heure » devient « moins d'une demi-heure ». Donc, là, nous commençons à nous poser des questions. Il y a un vrai rééquilibrage de ce que nous appelons dans notre jargon technique le choix modal entre la voiture et le transport.

J'en termine en disant que le besoin domicile travail me semble assez bien couvert. Le Grand Paris, c'est 2 millions de voyageurs à l'ouverture. 2 millions ! Ordre de grandeur, c'est la somme des trafics des lignes B, C, D et E cumulés. Les personnes qui sont sur les lignes B, C, D et E utilisent aussi les

transports régionaux pour aller de leur domicile au travail, de leur domicile aux études, de leur domicile aux loisirs et faire les courses.

Je crois qu'il ne faut pas être caricatural dans ce que nous disons. C'est vrai que, dans l'approche, nous avons beaucoup insisté sur l'aspect développement économique et territorial, mais c'est un ensemble cohérent qui allie également les besoins quotidiens des Franciliens à l'horizon de la mise en service. Je crois que c'est quelque chose de très important à retenir.

François LEBLOND : Merci. Je crois que vous avez donné le micro à une dame. Nous vous écoutons, Madame.

Cécile GOUTMANN, conseillère municipale de Chelles, déléguée à la démocratie locale : Mademoiselle. Je me présente, je m'appelle Cécile GOUTMANN. Je suis conseillère municipale à Chelles, déléguée à la démocratie locale, donc c'est un sujet qui me tient à cœur. Dans un premier temps, je voulais répondre à monsieur VÉRON qui, lui-même, répondait au Maire de Chelles, en lui indiquant qu'il fallait se battre pour que les projets à l'est soient pris en compte et soient prioritaires. Je voulais tout de même rappeler qu'au sein des débats parlementaires, les sénateurs et les députés de l'opposition n'ont eu de cesse de demander un phasage de ce projet et notamment une priorité à l'Est. Tous ces amendements ont été balayés d'un revers de main par le gouvernement qui ne veut surtout pas s'engager dans un phasage de ce projet. Nous ne pouvons pas opposer les territoires, les habitants et les élus de tous ces territoires en disant à chacun : « Battez-vous pour votre bout de gras ! » Ce n'est pas comme cela que ce projet pourra aboutir.

Sinon, sur le fond, comme je suis élue à la démocratie locale, je me félicite de ces débats publics, menés par la Commission nationale du débat public. Je m'en félicite d'autant plus que ce n'était pas ce qui était prévu initialement. Le gouvernement voulait que la société du Grand Paris elle-même mène le débat sur son propre projet. Je suis donc ravie que ce débat se tienne sous l'égide de la Commission nationale du débat public.

Après, il me semble que nous examinons aujourd'hui l'opportunité de ce réseau. Mais il y a une autre opportunité que je voudrais interpeller, celle de la création même de la société du Grand Paris. Avons-nous besoin d'une nouvelle structure, alors même que ce gouvernement conteste à longueur de temps le millefeuille territorial ? Avons-nous besoin d'une nouvelle structure pour organiser les transports en Île-de-France ? Il existe le STIF, qui est l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France, dont l'État a fait le choix de se défaire depuis 2004, autorité qui n'a pas les financements depuis 2004 pour mener les projets. Quel est l'intérêt, quelle est l'opportunité de cette nouvelle structure, société du Grand Paris, menée, gérée par un directoire de trois personnes, dont les représentants de l'État sont majoritaires et les élus minoritaires ? L'important est là. Je pense que c'est une question essentielle en termes de démocratie. Nous prenons des pouvoirs, des prérogatives aux élus pour les confier à des sociétés technocratiques. Je pense que ce n'est pas un progrès en termes de démocratie. Et pour ce faire, on se cache derrière des notions telles l'urbanisme de projet. Cela cache en fait une démarche autoritaire, qui m'interpelle encore une fois, parce que dans cette société du Grand Paris, les représentants des collectivités locales et des intercommunalités ne seront représentés qu'au sein d'un comité stratégique qui n'aura aucun pouvoir décisionnel. Où est la démocratie ?

François LEBLOND : Madame, je voudrais vous remercier des mots que vous avez exprimés à l'égard de la Commission du débat public que nous sommes. Mais justement, le fait qu'il y ait cette réunion

montre bien qu'il y a la possibilité de vous exprimer. Je suis content que vous ayez pu vous exprimer grâce à ce type de réunion. En fait, de ce point de vue là, votre propos est tout à fait positif. Cela dit, vous avez posé des questions à la société du Grand Paris, qui va vous répondre maintenant.

Marc VÉRON : C'est un exercice tout à fait redoutable. Je confirme que nous sommes totalement contre le phasage. Nous avons l'expérience de phasage sur quantité de projets depuis des lustres, en région parisienne. Prenez par exemple l'A 86. Nous avons phasé l'A 86. Concrètement, comment cela se passe-t-il ? Nous prenons un segment. Nous décidons de le faire parce qu'il y a un peu de budget. Puis, nous désinvestissons les moyens humains, matériels. Quelques années après, nous continuons, nous reprenons. C'est ainsi que, de tronçon en tronçon, l'A 86 a mis 40 ans à se faire. Si c'est l'exemple qu'on nous propose, effectivement, nous sommes contre. Après tout, nous pouvons regarder ce qu'il se passe chez nos proches voisins, les Espagnols, par exemple. Comment cela s'est-il passé à Madrid et à Barcelone ? Un travail en continu. C'est-à-dire qu'on n'arrête jamais. Effectivement, nous commençons par plusieurs tronçons. Puisqu'un tunnelier avance à peu près à la vitesse moyenne de 3 kilomètres par an, il faut une batterie de tunneliers pour évidemment progresser suffisamment. À Madrid, ils en ont mis huit en batterie, en permanence.

Je confirme que le mot « phasage » nous renvoie à un triste passé et vraiment à une explosion des coûts et à une irresponsabilité quant aux produits de sortie. Car bien entendu, quand l'A 86 se termine, plus personne ne sait qui en a été l'auteur ou les auteurs et plus personne ne sait quels étaient les budgets alloués à l'opération à l'origine.

Le gouvernement aurait pêché parce qu'il n'aurait pas voulu les débats concomitants entre Arc Express et le Grand Paris. Mais dites-moi, cela résulte de la Commission mixte paritaire, si je me rappelle bien, composée de la manière suivante : 4 membres de la majorité, 3 de l'opposition. Ce qui veut dire que les membres de la majorité présidentielle ont voté dans ce sens. S'ils ont voté pour que les débats soient concomitants, c'est probablement parce que le gouvernement était d'accord. J'imagine.

Organisateur de transport, la société Grand Paris ne l'est en aucune manière. Le STIF ne se trouve dessaisi en aucune manière de ses compétences.

Au sein de la société du Grand Paris, il y a effectivement une voix de majorité pour les hauts fonctionnaires. Je livre à votre réflexion la chose suivante. Quand le conseil de surveillance de la société du Grand Paris aura délibéré de tracés, gares, financements, séquences de travail – je dis cela pour monsieur EBLÉ, qui siège au conseil de surveillance – c'est-à-dire au mois de mai de l'année prochaine, nous imaginons un instant que le vote s'effectuera par 11 hauts fonctionnaires contre 10 élus. C'est totalement invraisemblable. Personne ne peut croire à la légitimité d'une décision qui serait prise dans un rapport de vote de cet ordre. Bien entendu que le terrain aura été préparé – je l'espère du moins, parce que sinon les choses seraient terriblement compliquées – dans le sens d'un projet partagé, c'est-à-dire d'un accord. Je renvoie à ce que je disais tout à l'heure.

François LEBLOND : Je voudrais tout de même rappeler une chose du point de vue du débat public. Ce débat public se terminera le 31 janvier prochain, au bout de 4 mois, comme celui d'Arc Express, comme celui d'Éole. Et nous aurons, nous, Commission du débat public, à indiquer tous les éléments que nous aurons recueillis dans ce débat. Il y en aura beaucoup, puisque c'est très riche. Nous essaierons d'en faire la synthèse d'ici le 1^{er} avril. La société du Grand Paris sera saisie de cette synthèse que nous aurons faite. C'est à elle d'examiner quelles sont les suites qu'elle entend

apporter aux observations que nous aurons recueillies tout au cours de ce débat. En réalité, voilà le calendrier tel qu'il se présentera. Je voulais simplement dire cela pour ceux qui ne connaissent pas complètement le dispositif auquel nous travaillons ce soir.

Monsieur, vous avez demandé la parole.

Jean-Pierre FEVRE, membre du conseil participatif de Marne et Chantereine : Bonsoir. Jean-Pierre FEVRE, de Chelles, membre du conseil participatif de Marne et Chantereine. J'entends tout. J'interprète ainsi l'avertissement de monsieur VÉRON sur l'incitation à ce que les élus se mobilisent pour la partie est du Grand Huit : « Votez pour le Grand Huit. Au moins, vous l'aurez et ensuite, on ne pourra pas vous empêcher d'avoir la partie Arc Express. » Cela s'est passé ainsi pour des projets tels que le TGV Paris Lyon. Nous avons commencé par Lyon, parce que nous étions sûrs que nous ferions Paris.

Ceci dit, quand je n'écoute plus, mais que je regarde le schéma, je constate quelques inégalités, de mon point de vue, bien entendu, puisque je suis de cette branche est. La ligne bleue et la ligne verte sont directes Roissy. Pas nous. À l'ouest, il y a la ligne rouge qui passe tout près de Paris, si j'ose dire, et la ligne verte qui passe assez loin de Paris. Nous, nous n'avons que la ligne rouge qui passe loin de Paris. Il nous manque celle qui passe près de Paris. C'est peut-être Arc Express. C'est tout.

François LEBLOND : Je crois que monsieur VÉRON a déjà répondu à ce genre de question. Vous avez déjà été entendu sur ce sujet-là, à moins que monsieur BENSE souhaite ajouter quelque chose.

Didier BENSE : Volontiers. Nous avons eu l'occasion d'expliquer un peu une partie du raisonnement à la réunion de Saint-Denis, en Seine-Saint-Denis. Il y a déjà un certain nombre de rocades ou de préliminaires de rocades sur une bonne partie de la Seine-Saint-Denis. Il y a d'abord le tramway des maréchaux qui est en construction. C'est une rocade effectivement très intérieure. Ensuite, il y a le T1 qui va aujourd'hui jusqu'à Noisy-le-Sec et qui doit être prolongé à Val-de-Fontenay et qui est précisément une rocade en zone relativement dense de la Seine-Saint-Denis. Puis, notre schéma – lisez le dossier scrupuleusement – propose de ne pas ignorer le centre de la Seine-Saint-Denis et également le pôle important de Val-de-Fontenay, puisqu'il y a une très forte demande du centre de Val-de-Marne de connecter Val-de-Fontenay et de regarder ce qu'il est possible de faire à travers l'utilisation des voies existantes, un prolongement de la Tangentielle Nord. Je vous rappelle que la Tangentielle Nord est un projet qui existe aujourd'hui entre Sartrouville, me semble-t-il, tout à l'Ouest, le Bourget et Noisy-le-Sec. C'est un projet qui est phasé, cela prendra donc un certain temps, mais c'est parti aujourd'hui. Il est possible effectivement de regarder comment combler quelque part le manque de liaison au nord et au sud de Val-de-Fontenay à travers l'utilisation des voies existantes sur la quasi-totalité du projet.

Nous n'avons pas ignoré complètement le centre de la Seine-Saint-Denis. Par contre, c'est vrai que nous avons fait un pas important, à la limite de la petite et de la moyenne couronne, en allant directement se connecter sur la Cité Descartes, sur Chelles et surtout en désenclavant les territoires de l'extrême est de la Seine-Saint-Denis que sont Clichy, Montfermeil, Sevran, Aulnay et Le Blanc-Mesnil.

François LEBLOND : Merci. Madame ?

Marianne MARGUATÉ, première adjointe à Mitry-Mory : Bonsoir. Je suis Marianne MARGUATÉ, première adjointe à la ville de Mitry-Mory. Je suis venue jusqu'à Chelles, parce que malgré tout Mitry-Mory fait partie de ce territoire pôle d'excellence ou pôle de développement – je ne sais plus comment vous l'aviez nommé. Je souhaitais intervenir sur deux choses.

D'abord, une question sur le projet Charles de Gaulle Express, ce projet de voie express Paris – Roissy qui, il me semble, était à peu près en 20 minutes. Là, on nous annonce Saint-Lazare – Roissy en 30 minutes. Charles de Gaulle Express était prévu pour être une voie entièrement privée, gérée par Vincy il me semble, avec un coût très important de transport, pour uniquement des passagers aériens, ce qui a fait largement se mobiliser les Mitryens qui ont été contre ce projet, car ils subissent quotidiennement les retards du RER B. Je voulais savoir si son abandon était confirmé.

Et une autre intervention. Je trouve que ce projet ne prend pas en compte la Seine-et-Marne et ne fait que l'effleurer. C'est un manque d'ambition, je pense, pour notre département, et je trouve dommage que dans le cadre du Grand Paris, la Seine-et-Marne ne soit pas plus présente. Comme nous l'avons dit tout à l'heure, elle représente la moitié de l'Île-de-France.

À ce propos, je voulais simplement informer peut-être pour que la Commission prenne acte de la proposition que la ville de Mitry-Mory a apportée au syndicat Paris métropole qui regroupe de nombreuses collectivités d'Île-de-France. Une proposition pour remettre à l'étude, au goût du jour, l'ancien projet Lutèce, que nous avons pris la liberté de renommer Méridienne 77. En fait, voilà enfin un axe qui soit une réelle rocade tangentielle ferrée du nord au Sud de la Seine-et-Marne et qui irrigue les territoires. J'entends bien les interventions sur une voie rapide Chessy – Roissy, mais je pense qu'il est aussi important que les habitants de Seine-et-Marne arrêtent de regarder passer les trains et que ces trains s'arrêtent chez eux et irriguent leur territoire. Là, c'est un projet qui pourrait l'irriguer. Nous avons fait une proposition, nous avons saisi l'ensemble des élus, le Conseil général et le Conseil régional, puisque de toute façon ce n'est qu'ensemble que nous pourrions porter ce projet et essayer de le faire mettre à l'étude. Un projet qui relierait enfin la Seine-et-Marne, ses pôles d'emplois, ses pôles de formation, ses pôles d'hôpitaux, de santé, d'équipements publics et qui relierait en interconnexions toutes les lignes RER, pour enfin avoir une liaison Nord/Sud, qui soit autre que l'A 104. Merci

François LEBLOND : Merci Madame. Sur le projet Charles de Gaulle Express, vous n'avez pas la réponse là-dessus. Je pense que c'est monsieur le Directeur régional de l'équipement.

Didier BENSE : Je peux répéter ce qu'a dit effectivement le Directeur RUYSSCHAERT à la première ou deuxième réunion de lancement. Ce projet est encore vivant, en cours de négociation. Tout le monde ne connaît peut-être pas Charles de Gaulle Express. C'est effectivement une infrastructure construite en partenariat public / privé. C'est donc une négociation entre l'État et un consortium d'entreprises privées, visant à faire une liaison directe qualitative entre l'aéroport Charles de Gaulle et le centre de Paris, en l'occurrence Paris-Est. Effectivement, cela ne fonctionne que sur la base d'un tarif relativement élevé. Donc, ce n'est clairement pas un projet en opposition avec le Grand Paris, puisque le Grand Paris s'intéresse aux voyageurs de tous les jours, aux personnes qui prennent le métro pour aller au travail. Nous ne sommes pas du tout gênés par le fait qu'il y ait ou non Charles de Gaulle Express dans le paysage. De notre point de vue, ce n'est pas du tout la même clientèle qui est visée. Cela dit, partout dans le monde, quand nous allons dans un aéroport, en tout cas dans les grandes métropoles aujourd'hui, c'est vrai que nous trouvons ce type de liaison surtarifiée qui vous

emmène directement au grand pôle d'attraction de la métropole que vous visez. Cela existe à beaucoup d'endroits. L'aéroport de Paris est effectivement très intéressé par la promotion de sa zone à travers ce moyen.

Intervenant : En fait, c'est juste pour dire que c'est en faisant n'importe quoi qu'on devient n'importe qui. Merci, bonne soirée ! Au revoir !

Didier BENSE : Ce n'est pas un membre de la société du Grand Paris. Donc, je n'assume pas du tout ce qui vient d'être dit . Est-ce qu'il y a d'autres questions ?

François LEBLOND : Vous avez répondu sur les liaisons Nord / Sud de la Seine-et-Marne.

Didier BENSE : J'ai perdu un peu le fil. C'est ce qui prévaut à la proposition d'une liaison en Seine-et-Marne Nord / Sud. On nous dit que nous ne nous intéressons pas assez à ce territoire. Vous savez, c'est très difficile de s'éloigner des sentiers battus. Il y a aujourd'hui d'autres projets d'infrastructures qui ne viennent pas du tout en Seine-et-Marne. Nous avons proposé des tracés relativement éloignés, à la fois une infrastructure qui s'intéresse aux zones denses constituées dans les Hauts-de-Seine, dans le Val-de-Marne, dans le nord de la Seine-Saint-Denis, et à la fois un équilibre des territoires, en osant proposer des boucles un peu éloignées du centre de la capitale. C'est vrai que sur ce raisonnement-là, nous « tangentons » la Seine-et-Marne, parce que, malgré tout, pour justifier une infrastructure ferroviaire de type métro, il faut tout de même s'intéresser à des zones relativement denses où il y a un peu de zones de chalandise. Ce n'est pas un hasard si nous venons à Chelles, qui est la première ville de Seine de Marne de ce point de vue.

Allez beaucoup plus loin dans le territoire exposait à des coûts plus élevés, parce que l'infrastructure est, quelque part, au kilomètre, et exposait à avoir moins de trafic que ce que nous présentons là. C'est une justification qui devenait, pour le coup, un peu difficile à obtenir.

François LEBLOND : Nous continuons.

Raphaël VALETTE, étudiant, Chelles : Bonjour. Je m'appelle Raphaël VALETTE. Je suis Chellois et étudiant. La question a été abordée tout à l'heure par monsieur, du Grand Paris, qui parlait de l'exploitant de la boucle de transport. Il a parlé d'un appel d'offres. Or, pour ma part, la question d'un service de transports doit être de la prérogative du service public qui est le seul à même de garantir justement la question de la sécurité des équipements. Nous avons pu le voir dans certains pays quand les transports sont passés d'un service public à un service privé, avec les dégradations rencontrées en termes de sécurité des voyageurs et des agents qui travaillent sur les voies. Et aussi, garant d'une question qui est celle de la tarification. Nous sommes aujourd'hui dans une logique où nous prenons les transports en commun et ne pouvons que nous en féliciter du fait que la banlieue soit maillée d'un système de transport qui permette des trajets banlieue – banlieue directement. Sauf que si ces trajets sont au détriment d'une augmentation des tarifs des transports en commun, cela pose un vrai problème quant à l'accessibilité de ces transports pour l'ensemble de la population à la fois seine-et-marnaise, à la fois francilienne. Merci.

François LEBLOND : Merci. Sur les tarifs, c'est difficile de répondre maintenant. Mais, monsieur VÉRON, vous pouvez peut-être dire quelques mots.

Marc VÉRON : Sur la première partie en tout cas, depuis le 3 décembre dernier, c'est-à-dire la transposition directe en droit français du règlement européen OSP, pour tout nouveau réseau, celui-

ci doit être mis en appel d'offres pour sa conception, sa construction et son exploitation. Je le dis, aujourd'hui il y a une novation majeure par rapport à tout ce que nous avons connu dans le domaine du métro et du ferroviaire. Il est incontournable de passer en appel d'offres. Le STIF devra donc passer l'exploitation de ce réseau en appel d'offres.

François LEBLOND : Avant de donner la parole à la salle, je voudrais prendre une question par internet, parce que nos amis qui posent des questions par internet ont le droit, eux aussi, d'avoir des réponses.

La question est posée à la société du Grand Paris : il existe déjà des lignes ferroviaires à certains endroits utilisés par le tracé Grand Paris. Pourquoi ne pas réhabiliter ces lignes ? Ce serait un gain d'argent et permettrait de limiter l'impact écologique.

Didier BENSE : Il existe des lignes ferroviaires, probablement pas très loin. Mais sur le tracé, à ma connaissance, il n'y en a pas. C'est vrai qu'il y a la petite ceinture, la grande ceinture, etc., mais ce n'est pas ainsi que nous avons raisonné.

François LEBLOND : Très bien. Je continue. À qui donnons-nous la parole ?

Jean-François PELLISSIER, Conseiller régional Île-de-France : Bonsoir. Jean-François PELLISSIER, conseiller régional Île-de-France. Ma réflexion portera sur la question du développement durable. Par rapport à cela, je pense que, comme le disait le maire de Chelles tout à l'heure, par rapport à Arc Express, il y a vraiment deux projets. Le projet n'est pas que le tracé. Au risque d'enfoncer les portes ouvertes, le développement durable, c'est trois dimensions :

- l'environnement,
- l'économie, dont nous avons beaucoup parlé ce soir,
- et la démocratie. Dans la démocratie, il y a le social et la gouvernance.

Là où il y a deux projets, c'est aussi en termes de gouvernance et de démocratie, mais je voulais revenir sur ce que disait l'élu tout à l'heure. Je crois qu'en termes d'argent du contribuable, de consultation des collectivités locales, de leur pouvoir de décision, il y a deux méthodes qui sont bien différentes et j'en reviens – excusez-moi – sur la société du Grand Paris et des fameux 400 mètres de préemption que vous donne la loi. Quand vous parlez des temps de transport par exemple – je suis très terre à terre et ne développe pas trop parce qu'en trois minutes, nous ne pouvons pas dire beaucoup de choses – nous pouvons imaginer que pour équilibrer le budget d'investissement, il faudra tout de même valoriser, quoi que vous disiez, ces terrains autour des gares. Ce qui veut dire que la valorisation, c'est plutôt le bureau, le service, et pas l'habitat. Donc, je pense que dans les temps de transport que vous donnez, il faut aussi rajouter le temps qu'il faudra pour aller à la gare. Et 400 mètres, parfois, c'est beaucoup.

En termes de phasage, vous dites que le projet se fera en 2023 et qu'il n'y aura pas de phasage. Donc, ce sera tout d'un coup. Le projet Arc Express qui coûte quand même 18 milliards – un peu moins – avec le plan de mobilisation de la région, permet de résoudre aussi les besoins des Franciliennes et des Franciliens à court terme et à moyen terme. Que compte faire le projet Grand Paris dans les besoins immédiats des Franciliens, qui sont extrêmement urgents ?

Je vois que le temps passe, donc j'en viendrai à mon dernier point sur la question de la gouvernance. En fait, vous nous avez déjà répondu. Si je comprends bien, l'argent du contribuable servira à construire le Grand Paris. Et après cela, il sera confié par appel d'offres au STIF certes, mais en fait un service privé pourra le prendre en charge. Je trouve que c'est complètement illogique. Sur les deux projets, je ne pense pas qu'il puisse y avoir de convergence. J'enfonce encore une porte ouverte : nous sommes en situation de crise endémique, crise sociale, crise économique. Il me semble que le plan de financement d'Arc Express est plus assuré dans la mesure où il s'assure aussi sur les contribuables et sur les collectivités territoriales. Tous les départements ont donné leur accord pour le plan de mobilité francilien, alors que, finalement, si j'ai bien compris, vous fonctionnez essentiellement par l'emprunt. Comment cela sera-t-il équilibré ? Dernière question : comment envisagez-vous le coût d'exploitation ?

François LEBLOND : Bien. Est-ce monsieur BENSE ou monsieur VÉRON qui répond ?

Marc VÉRON : Je pense qu'il faut peut-être faire un retour en arrière sur la raison qui a amené le gouvernement à intervenir sur cette question des transports en Île-de-France au travers de ce projet dit du Grand Paris. La situation des transports en Île-de-France n'échappe au regard de personne, et chacun peut constater tous les jours que nous sommes en face d'un retard considérable d'investissements sur une période très longue. Ce n'est pas les dernières années, mais sur une période d'une génération. Donc, l'Île-de-France se trouve aujourd'hui confrontée à la situation suivante : à la fois, récupérer ce retard, digérer ce retard, ce qui nécessite un effort financier considérable. Et en même temps, préparer l'avenir sachant que les projets de transport sont toujours à longue portée. Quand nous prenons une décision, quel que soit le projet de transport, nous avons un effet au mieux au bout d'une dizaine d'années.

Donc, nous voyons bien que l'État, par son intervention, n'a pas du tout prétendu désinvestir le STIF en quoi que ce soit. Je répète : la loi n'a touché en rien aux compétences du STIF, aux compétences de la région. Elle dit simplement la chose suivante : cet investissement qui doit permettre de placer en meilleure position à l'échéance des années 2020, l'Île-de-France, je décide par la loi que je le prends à mon compte et je désigne un outil, en l'occurrence la société du Grand Paris, pour être le vecteur qui conçoit, qui réalise et qui porte, dans la durée, jusqu'à son extinction, la dette de l'infrastructure et du système en question. Voilà le raisonnement de l'État. Ce n'est pas un raisonnement antinomique avec ce que la région ou le STIF ont envie de faire. C'est bien entendu un raisonnement qui vise à décoincer une région qui est en face, à la fois d'un financement dû à un retard considérable sur les vingt dernières années, et en même temps devoir préparer l'avenir et être en face d'un bloc, d'une boule, ce qui sur le plan financier lui est extrêmement difficile à négocier. C'est ainsi que se conçoit la démarche de l'État. Ce n'est pas du tout une démarche d'antinomie ou d'antagonisme.

Je me suis peut-être mal exprimé, mais le fait de commencer les travaux et de les exercer en continu fait que nous ouvrons au fur et à mesure que les tronçons peuvent être ouverts à l'exploitation. Nous n'attendons pas 2023 pour, tout d'un coup, d'un coup de baguette magique, ouvrir à l'exploitation la totalité du réseau. Ce que monsieur MASURE a montré tout à l'heure dans son exposé liminaire, c'est que la mise en exploitation s'effectuerait entre 2018 et 2023. Pour le long terme, que nous prenions Arc Express ou le projet du Grand Paris, de toute manière, ni dans un cas ni dans l'autre nous n'irons plus vite. Je dirais même que, d'une certaine façon, la loi sur le Grand Paris, par les procédures qu'elle simplifie, permet d'avancer plus rapidement que par le simple dispositif du Code de

l'urbanisme ou du Code de l'environnement. Voilà un fait qui montre en tout cas que la compétition entre les deux projets ne se situe pas sur le terrain de la rapidité d'exécution. Rien ne permet de dire qu'en effet, d'un côté ou de l'autre, nous serions plus doués en études ou en travaux, que chez le voisin.

Quant à la gouvernance, encore une fois, je pense qu'il faut que la chose soit appréhendée sous l'angle pratique. Un certain nombre de décisions stratégiques sont à prendre. Je vous dis et vous répète – et j'accepterai bien volontiers le démenti, mais de ce point de vue je n'aurais pas beaucoup de craintes – que dans un organisme qui est fondé sur une représentation où l'on trouve au conseil de surveillance le Président de région, les Présidents de Conseils généraux, il me paraît totalement invraisemblable, totalement exclu, que la décision qui est une décision éminemment engageante pour la région, soit prise sans un consensus entre l'ensemble de ces parties. Cela me paraît totalement impensable. Vous verrez que tout cela est à un horizon très mesuré, puisque c'est au mois de juin prochain que vous pourrez constater si, en ayant affirmé cela, je me suis égaré ou pas.

François LEBLOND : Bien. Je crois que monsieur le Président du Conseil général voulait dire quelques mots. Je le remercie encore d'être venu.

Vincent EBLÉ, Président du Conseil général de Seine-et-Marne: Merci de me donner quelques instants la parole. J'observe avec un certain intérêt qu'après la réunion de Melun, il y a quelques semaines, nous avons ce soir une réunion assez sensiblement différente, mais pas contradictoire. Elle est différente parce qu'à Melun, nous étions assez loin de l'infrastructure de transport du Grand Paris. Et donc, ce qui est ressorti très fortement dans cette réunion, c'est les récriminations d'un certain nombre de Seine et Marnais sur l'insuffisance des transports publics existants. Il reste vrai – et je n'ai pas entendu d'affirmations contraires ici – que le système de transport francilien a pris depuis plusieurs décennies un retard considérable, qu'il est aujourd'hui obsolète et que la priorité absolue que nous affirmons très fortement, élus locaux franciliens et singulièrement élus en responsabilité au sein du syndicat des transports d'Île-de-France, est de remettre beaucoup d'argent sur le système de transport qu'il est d'ores et déjà aujourd'hui pour en rehausser la qualité, éviter les irrégularités dans les modes d'exploitation, améliorer le confort, la sécurité, le confort, l'accessibilité, l'information des voyageurs, etc.

Ici, évidemment, nous sommes sur l'infrastructure elle-même et chacun peut constater qu'une offre de mobilité supplémentaire pour les Franciliens, et singulièrement pour les habitants de l'est de l'Île-de-France, est évidemment quelque chose qui constitue une opportunité plaisante. Nous ne pouvons pas, d'un revers de main, considérer que cette proposition ne puisse pas être examinée avec sérieux. Nous nous efforçons de la faire. Mais je vois bien qu'il y a ici des questions sur les conditions de mise en œuvre de cette infrastructure, qui demeurent et restent très fortes. Sur les problématiques de gouvernance, sur les problématiques de tracé, sur les problématiques de modalités techniques, sur les problématiques de financement de l'infrastructure elle-même, de son exploitation ensuite, d'articulations de cette infrastructure supplémentaire avec d'autres projets. Par exemple, le cas peut-être anecdotique, mais enfin pour ceux qui auraient à supporter la réalisation d'une infrastructure nouvelle dite Charles de Gaulle Express, c'est tout de même une vraie question. Et je pense que chacun sait que, s'il y a difficulté, d'ores et déjà, avant même que l'idée du Grand Paris n'ait été avancée, à trouver un opérateur privé qui puisse se rémunérer convenablement sur une infrastructure totalement dédiée à une mobilité Paris – plateforme aéroportuaire de Roissy, *a fortiori* ce sera difficile si nous réalisons par ailleurs sur fonds publics une infrastructure ouverte à tous et

qui, d'une certaine façon, permet le même itinéraire de déplacement. Pour ma part, je ne vois pas comment Charles de Gaulle Express pourrait être réalisé si l'infrastructure dite du Grand Paris l'est. Je préfère l'infrastructure du Grand Paris parce qu'elle s'intègre dans une mobilité ouverte à tous.

La question qui est finalement assez déterminante et sur laquelle nous allons conserver durablement une grande vigilance, est la question des financements. La priorité est de financer le plan de mobilisation des transports d'Île-de-France qui a été délibéré par le STIF, délibéré et acté par les huit départements d'Île-de-France, sans exception, qui apportent chacun leur concours. Donc, c'est évidemment la priorité absolue. La proposition d'une infrastructure nouvelle ne peut être que seconde. Elle ne peut être qu'à condition que nous ayons les moyens de nous l'offrir collectivement. Cela pose donc la question de savoir s'il n'y a pas un risque de vases communicants financiers entre ce qu'il est nécessaire de financer pour le plan de mobilisation – dans lequel je rappelle qu'il y a la prolongation du RER E de la gare Saint-Lazare jusqu'à la Défense et au-delà dans la Vallée de la Seine – et également Arc Express, ou en tout cas les premières phases d'Arc Express, et singulièrement la phase en Val-de-Marne qui est reprise par le projet du Grand Paris.

Mais elle est reprise dans une autre logique. Qu'est-ce que Arc Express ? C'est une extension en première couronne du réseau de transport des métros parisiens. C'est une mobilité de gare à gare, dans une maille resserrée, où les trains s'arrêtent à chacune des gares. Il n'y a qu'une modalité d'exploitation. Ce sont des omnibus complets. Alors que du point de vue du Grand Paris, nous sommes dans une mobilité plus desserrée qui doit couvrir une superficie francilienne beaucoup plus vaste et qui ne peut fonctionner qu'à des conditions de vitesse d'exploitation commerciale beaucoup plus grande et avec une maille de gare à gare beaucoup plus desserrée. Nous voyons d'ailleurs, sur les documents qui nous sont projetés, que ces gares se resserrent étrangement dans le Val-de-Marne parce que vous avez repris la proposition de l'association ORLYVAL, donc d'Arc Express. Et ailleurs, nous sommes dans une maille plus desserrée.

Je ne suis pas certain que ces deux projets s'articulent l'un avec l'autre, parce que si nous étendons à l'infini dans le territoire francilien le réseau de métro de Paris, nous voyons bien que cela ne fonctionne pas. Personne n'utilise le métro parisien pour aller d'une gare terminus à une autre. C'est éternel, parce que nous nous arrêtons partout. Et donc, évidemment, si nous sommes dans une mobilité à relativement grande distance, il faut une exploitation qui permette des destinations en direct, ou en tout cas express, qui ne s'arrête qu'aux gares stratégiques et aux interconnexions et connexions nodales. Ensuite, il faut un autre réseau qui soit un réseau de diffusion dans la proximité, dans les bassins de vie ou dans les bassins d'activité économique. Et celui-là a toute sorte de possibilités modales. Ce sont les bus à haut niveau de service, les transports en commun en site propre, les tramways, etc., et y compris les pieds et la voiture pour accéder au réseau.

La véritable question aujourd'hui est : qu'est-ce qui nous est apporté comme réponse en termes de garanties sur le caractère étanche des financements du plan de mobilisation que nous considérons comme prioritaire ? Et où trouverons-nous les moyens de financer l'infrastructure dite du Grand Paris distinctement ? Surtout que la loi telle qu'elle a été votée prévoit que le syndicat des transports d'Île-de-France, qui aura en effet à charge d'assurer l'exploitation de ce réseau avec un opérateur qu'il sélectionnera par voie d'appel à concurrence, d'appel d'offres, devra verser une rémunération à la société du Grand Paris pour la réalisation de l'infrastructure, une redevance. Cette redevance impactera le budget d'exploitation du syndicat des transports d'Île-de-France.

François LEBLOND : Monsieur le Président...

Vincent EBLÉ : Il ne s'agit donc pas simplement de poser la question de savoir qui paye les 23 milliards, dont tout laisse à penser qu'ils seront très largement dépassés. Dans les 23 milliards, il n'y a pas tout. Il n'y a pas, par exemple, le coût des gares d'interconnexion. C'est comme si nous créions un réseau de toutes pièces avec des gares pour s'arrêter. Mais il faudra bien reprendre les gares d'interconnexion. Ici, à Chelles par exemple, il faudra travailler sur la gare du RER E, si nous voulons la mettre en interconnexion avec un réseau nouveau. 23 milliards, c'est peu de chose, mais il y aura également des charges d'exploitation. Ces charges d'exploitation ne sont plus l'affaire de la société du Grand Paris, mais du syndicat des transports d'Île-de-France. Mais comment fera-t-il ? Ce syndicat n'est pas une collectivité traditionnelle. Il n'a pas de recettes qu'il puisse commodément moduler. Le versement transport est la plus grosse part de ses ressources. Ce versement transport est versé par les entreprises selon des modalités qui ne sont pas définies par le conseil d'administration du STIF. C'est une donnée. Ensuite, il y a évidemment la participation des usagers, dont certains considèrent qu'elle est déjà élevée. Si nous nous comparons à d'autres grandes métropoles européennes ou mondiales, cette part n'est pas si élevée que cela, mais c'est vrai que dans le budget individuel des familles, elle pèse néanmoins lourdement. Est-ce qu'il faudra que le syndicat des transports d'Île-de-France alourdisse considérablement le coût de l'abonnement Carte Orange ou Passe Navigo des usagers franciliens pour assurer le financement de l'exploitation de ce réseau complémentaire ? Peut-être. Sans doute y sera-t-il contraint.

Il reste une troisième possibilité de ressources pour le STIF : la contribution payée par les collectivités territoriales (la région, la ville de Paris, les départements franciliens). Je suis bien placé, comme Président du département pour savoir que nos budgets départementaux ne pourront pas permettre une augmentation sensible de cette contribution, parce que nous sommes aujourd'hui soumis à une pression sur nos équilibres budgétaires extrêmement forte du fait de la mise en œuvre, en particulier, de politiques de solidarité nationale qui sont insuffisamment couvertes par des recettes.

François LEBLOND : Monsieur le Président...

Vincent EBLÉ : Il n'y a guère d'autres solutions que d'envisager peut-être une tarification spécifique de ce réseau par le STIF. Mais alors, nous pouvons travailler pendant des heures sur la qualité des interconnexions qui, d'ailleurs, ressort lesdites interconnexions ou les rabattements vers le réseau qu'il faudra bien traiter, comme la question en a été posée. Qui devra prendre cela en charge ?

François LEBLOND : Monsieur le Président...

Vincent EBLÉ : Le syndicat des transports d'Île-de-France, parce que les réseaux de surface, c'est le syndicat des transports d'Île-de-France qui en décide et qui en assure le financement. Nous voyons bien, quelque part, qu'il y a un modèle dont aujourd'hui nous ne sommes pas absolument certains qu'il fonctionne.

François LEBLOND : Merci monsieur le Président. Je voulais dire, monsieur le Président du Conseil général, avant de donner la parole à monsieur VÉRON qui dira certainement quelques mots là-dessus, que nous avons organisé une réunion thématique, monsieur le Président, le 5 janvier prochain, sur les questions financières. Nous l'avons fait parce que le 5 janvier, le parlement aura délibéré sur un certain nombre de sujets que vous avez évoqués. En réalité, je demande à monsieur VÉRON de répondre rapidement sur ce sujet. Et je convie ceux que cela intéresse à cette réunion du 5 janvier,

où nous nous expliquerons les uns et les autres d'une façon complète sur ces questions financières qui sont toujours, naturellement, des questions difficiles. Monsieur VÉRON, quelques mots, pour que je puisse donner la parole encore à une ou deux personnes. Je vois que la salle est en train de se vider, ce qui veut dire qu'il faudra bientôt terminer cette séance.

Monsieur VÉRON, quelques éléments à répondre à monsieur le Président du Conseil général ?

Marc VÉRON : Monsieur le Président, vous êtes délicieux. Monsieur EBLÉ a posé des questions à feu continu pendant dix minutes, et vous me demandez de répondre en quelques mots.

François LEBLOND : Vous aurez plus que quelques mots, si vous voulez vous exprimer plus longtemps.

Marc VÉRON : Non, j'aurais évidemment pitié de la patience des personnes qui sont dans la salle. Simplement, vous aurez aperçu par là que nous ne risquons pas de nous assoupir dans les réunions du conseil de surveillance de la société du Grand Paris. Je pense que c'est une garantie apportée à tous ceux qui pouvaient le craindre.

Risques de vases communicants. Je le dis, le texte de la loi ne le permet pas. Il suffit de le lire, c'est totalement clair. Je ne développe pas, mais je serai évidemment prêt à le faire au jour que vous fixerez.

Arc Express, me dit-on, c'est 4,5 milliards. Il faudra naturellement qu'Arc Express justifie de son coût, exactement comme la société du Grand Paris. Si c'est le cas, et si nous pensons réellement qu'une synthèse est possible, voilà 4,5 milliards d'économisés, puisque nous ne faisons pas que deux projets, mais un seul. J'imagine que ces 4,5 milliards peuvent être utilisés tout à fait à autre chose.

Quant aux gares dont vous parliez tout à l'heure, ce que vous disiez est totalement vrai. À partir du moment, où nous ne pouvions pas savoir où, *in fine*, se porterait le choix des gares, ce que nous avons chiffré dans les 23 milliards dont il était question, ce sont bien sûr les quais, les couloirs et les sorties du type métro parisien. Pour tout projet d'infrastructure autre, il faudra chaque fois une ingénierie financière particulière qui permette de mener à bien le projet. Il n'y aura pas deux gares identiques sur le réseau de métro du Grand Paris. C'est tout à fait clair.

Dernier mot, ce que vous avez dit sur Charles de Gaulle Express, au passage, cela fait litière de ceux qui considéraient qu'il y avait doublon entre la ligne de Roissy du métro du Grand Paris et Charles de Gaulle Express. Charles de Gaulle Express est uniquement réservé aux clientèles des compagnies aériennes, dans un rapport direct entre Roissy et la gare de l'Est, sans arrêts. Et autant que je me rappelle, l'année dernière, le *business plan* était fixé avec un prix au transport de 30 euros. Je crois que cela tue définitivement l'idée qu'il pourrait y avoir confusion entre le réseau de métro du Grand Paris et Charles de Gaulle Express.

François LEBLOND : Bien. Il est 22 heures 51. Nous devons terminer à 23 heures. Je propose encore deux ou trois questions si elles sont rapides.

Luc DARLOY, Conseiller municipal à Vaires et conseiller communautaire de Marne et Chantreine : Bonsoir, Luc DARLOY, je suis conseiller municipal à Vaires et conseiller communautaire de Marne et Chantreine. Excusez-moi de revenir un peu en arrière, mais c'est une question qui me turlupine, comme on dit. J'ai cru comprendre que Chelles faisait partie des six pôles stratégiques du projet. Le

Président MARION a bien fait part de tout l'intérêt, de toute l'importance pour la communauté d'agglomérations et ses habitants de ce qui est proposé, avec un esprit bien entendu très critique, mais cela compte. J'ai noté en même temps que l'on faisait le lien entre Marne-la-Vallée, Noisy-Champs et Chelles. Chelles, et je me permets d'ajouter, le territoire de la communauté d'agglomérations est très important, du fait du développement durable et de son potentiel de développement. J'aimerais tout de même qu'on me le précise, parce que je vois bien l'aspect stratégique et de pôle d'excellence sur Marne-la-Vallée. Je pense que nous avons effectivement des choses à développer sur notre territoire, mais j'ai tout de même quelques inquiétudes, y compris dans la présentation. La notion de concurrence au niveau mondial, etc., quand on nous fait voir New York et Londres qui sont quand même deux villes où les fractures sociales, pour reprendre un terme qui garde malheureusement toute sa valeur, toutes les inégalités se développent, est-ce cela le modèle ? Franchement, j'ai une certaine inquiétude. Ou est-ce par rapport au développement durable et par rapport au potentiel de développement ? Est-ce que c'est pour faire des opérations immobilières sur notre secteur ? N'est-ce pas en revanche, plutôt – et ce serait une donnée importante qui était soulignée aussi par monsieur MARION, suite aux différents débats et interventions des élus communistes sur cette question – pour valoriser le site du triage ? Je pense qu'il pourrait être une des réponses à un des vides du dossier du Grand Paris. C'est tout de même la desserte ferroviaire fret. Comment ferons-nous sans ce développement de cette grande région pour avoir des alternatives écologiques, avec notamment le transport fret ? Et que faisons-nous également pour arrêter les différents plans de sauvegarde, soi-disant du fret, mais qui sont plutôt des plans suicidaires et de liquidation ? Nous pouvons parler de beaucoup de choses, mais il y a des projets immédiats qui risquent de remettre en cause toutes ces réflexions. Donc, je souhaiterais savoir où nous en sommes là-dessus.

Une chose m'a choqué aussi, lorsqu'il a été dit par monsieur VÉRON que le scandale sur un certain nombre de stations de métro est que la plus-value n'a pas été récupérée. Moi, ce qui me paraît scandaleux, c'est qu'il y ait de la plus-value qui empêche le logement de tous les Franciliens sur un certain nombre de territoires. C'est une vraie question.

Et dernière donnée, qui a été évoquée sur le prolongement d'Éole à l'est. Cela avait d'ailleurs été avancé par la SNCF en 1995. Depuis qu'il y a eu le financement pour le TGV Est après, nous n'en avons plus entendu parler. Il ne peut pas y avoir un tel projet avec toute son importance...

François LEBLOND : Monsieur, essayez d'aller un peu vite, parce que je ne pourrai plus...

Luc DARLOY : 3 minutes 26. Mais je ferai plus court que le Président du Conseil général. Je dirais simplement que la question du prolongement à l'Est me paraît une chose importante, parce que si Chelles a vu son trafic augmenter de 10 %, la gare de Vaires, sauf erreur de ma part, a sensiblement reculé, et du fait de toute la dégradation du service sur la ligne P de la SNCF.

Je ferai une boutade qui ne sera pas forcément de très bon goût, mais je ne peux m'en empêcher. Il y a vraiment intérêt à moderniser cette ligne et prolonger à l'Est, parce que quand il y aura un seul service des urgences à Meaux d'ici quelque temps, nous avons intérêt à avoir des services publics de nuit qui puissent aller le plus vite possible, y compris avec la Méridienne, pour rejoindre ces services, puisqu'il n'y aura plus qu'un service d'urgence de nuit à Meaux, dans ce département.

François LEBLOND : Très bien. Merci. Qui répond ?

Marc VÉRON : Il me semble que ce sont des questions pour RFF et la SNCF.

François LEBLOND : Nous n'avons pas entendu RFF. Nous écoutons le Directeur de RFF. Essayez d'être bref. Je donnerai une dernière question et après nous lèverons la séance.

Emmanuel LECONTE, RFF : Merci. Emmanuel LECONTE de Réseau Ferré de France. D'abord, je vais dire rapidement que Réseau Ferré de France partage tout à fait ce qui a pu être dit sur le manque d'investissement du réseau au cours des années passées. Nous avons engagé un effort de rattrapage qui portera sur un certain temps, parce que ce sont des travaux de longue haleine qui nécessiteront un peu de temps. Mais nous avons engagé 4 milliards d'euros sur les trois prochaines années pour mieux entretenir et renouveler le réseau en Île-de-France.

Sur le RER E, pour compléter ce qui a pu être dit tout à l'heure avec la ligne P, je voudrais préciser qu'une étude a été engagée il y a quelques semaines, pendant l'été. Nous l'appelons dans notre jargon « schéma de secteur ». Elle est menée entre RFF pour l'infrastructure, le STIF et Transilien pour l'exploitation, sur l'ensemble des lignes P et RER E à l'Est, pour réfléchir à l'avenir de ces RTD et des infrastructures sur ces deux lignes, et conjointement, et voir s'il y a des modifications à apporter. Cette étude durera environ un an et se terminera à l'été 2011. Je ne peux pas aujourd'hui vous dire ce qu'il en ressortira puisqu'elle vient juste de commencer. Nous en sommes un peu à la phase de diagnostic. Mais elle a effectivement pour objet de regarder le fonctionnement conjoint de la ligne P et du RER E à l'Est, tout en se plaçant dans la perspective du développement du RER E à l'Ouest. Mais ceci est un autre projet et viendra après.

François LEBLOND : Bien. Merci beaucoup d'avoir donné le point de vue de RFF. Ma voisine me dit qu'une personne a demandé la parole depuis un moment, au cinquième rang. Ce sera malheureusement la dernière. Je précise tout de même à ceux qui ont des questions écrites, qu'ils peuvent nous les donner et auront des réponses. Dernière question très rapide. Monsieur ?

M. LAPPARENT, Citoyen : Je suis monsieur LAPPARENT. J'habite Gournay-sur-Marne. À l'étude des projets, ce qui m'intéressait, habitant le secteur, était de pouvoir notamment me déplacer, comme aller notamment à l'étranger. En fait, je cherche un moyen de transport qui m'amène vers des aéroports. Je cherche des moyens de transport qui m'amènent vers des lieux d'emplois, vers Issy-les-Moulineaux, vers Saint-Denis, vers des lieux de loisirs comme le Stade de France. Et je m'aperçois que, finalement, je retrouve tous ces endroits, toutes ces ouvertures dans le projet du Grand Paris. En fait, j'ai l'impression que cela fait une ouverture, que cela donne une liberté pour pouvoir enfin bouger en Île-de-France. Et tous ces lieux où je souhaite aller, où je souhaite vivre, sont des lieux qui me sont difficilement accessibles via le projet Arc Express. C'est un élément que je voulais préciser.

En plus, au niveau Arc Express, côté est, nous avons déjà le RER E qui passe par Rosny-sous-Bois et qui nous permet déjà de nous déplacer sur cette section. Et cela pénalise encore plus toute la Seine-et-Marne qui se retrouve complètement exclue dans le territoire. Voilà les éléments que je voulais apporter.

Et j'avais une question, par rapport au tracé qui relie Noisy-Champs, donc la Cité Descartes à Chelles, sachant que c'est un projet qui sera sous-terrain. Vous avez un fort dénivelé entre le haut de Noisy-le-Grand et les bas de la Marne. Je voulais savoir en fait comment vous comptiez relier. À quelle profondeur mettriez-vous le tunnel ? Et comment franchira-t-il la marne ? Quelles précautions prendrez-vous au niveau des habitants qui habitent au-dessus de ce tracé ferroviaire ? Merci.

François LEBLOND : Merci. Alors, quelques mots. La première partie de votre propos était une observation. La dernière est une question.

Didier BENSE : Sur la question du profil d'infrastructure du tunnel.

François LEBLOND : Juste un mot là-dessus.

Didier BENSE : La question spécifique de la Marne : nous passons sous le lit de la Marne, donc suffisamment profondément effectivement. Cela n'est pas très difficile. Ce qui est plus délicat, c'est la dernière question que vous abordez. C'est effectivement l'interface entre les tunnels et éventuellement les vibrations ferroviaires et les immeubles voisins. Ce sont des sujets qu'il faut se donner les moyens de maîtriser. Nous avons tout de même relativement l'habitude à Paris des tunnels dans les milieux urbains denses et nous appliquerons évidemment toutes les meilleures méthodes.

En termes de rattrapage de pente, nous n'avons pas énormément de problème, puisque les inter-stations sont tout de même, comme cela a été souligné, assez longues dans cette partie de la ligne. Nous avons donc des pentes tout à fait raisonnables. Il ne faut pas dépasser 4 ou 5 % pour que tout cela fonctionne, ce qui sera le cas.

François LEBLOND : Merci. Je mets fin à cette réunion qui, je crois, était intéressante pour tout le monde. Je vous précise qu'une prochaine réunion aura lieu en Seine-et-Marne le 3 décembre à la Cité Descartes, à cheval sur Noisy-Champs et Champs-sur-Marne. Cette réunion thématique à la Cité Descartes sera sur « environnement et cadre de vie ».

Et il y aura une réunion de proximité sur Noisy-Champs, le 4 novembre. La suivante sera le 3 décembre sur l'environnement.

Merci beaucoup à tous et bonsoir.

(Fin de la réunion à 23 heures 05)