

VERBATIM DE LA REUNION PUBLIQUE

sur les projets de réseau de transport public du Grand Paris et d'Arc Express

Réunion commune organisée et animée par les Commissions particulières du débat public

13 octobre 2010

Stade de France, Saint-Denis

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Réseau de transport public du Grand Paris :

- François LEBLOND, Président de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris
- Joëlle FODOR ESKENAZI, membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris
- Marie-Laure JOUSSET, membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris

Réseau de transport public Arc Express

- Jean-Luc MATHIEU, Président de la CPDP sur le projet de réseau de transport public Arc Express
- Jean-Yves TAILLE, membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public Arc Express
- Marie-Françoise CORNIETI, membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public Arc Express

MAITRISE D'OUVRAGE :

SGP (Société du Grand Paris) :

- André SANTINI, Président de la Société du Grand Paris
- Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris
- Didier BENSE, Membre du directoire de la Société du Grand Paris
- Patrick MAUGIRARD, Membre de la Société du Grand Paris

STIF (Syndicat des Transports d'île de France) :

- Jean-Paul HUCHON, Président du STIF
- Laurent DEBRINCAT, membre du STIF
- Jean-François HELAS, membre du STIF
- Sophie MOUGARD, membre du STIF

La séance est ouverte à 20 h 17 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.

Jean-Luc MATHIEU, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public Arc Express :

Mesdames et Messieurs, nous allons commencer cette soirée. Je voudrais vous présenter les personnes que vous avez face à vous, pour que vous sachiez quels sont vos interlocuteurs. Vous avez une vaste tribune. Je vais prendre pour vous la tribune de droite à gauche. Vous avez donc la Société du Grand Paris, qui se trouve sur la table là-bas, qui est donc le porteur du projet de réseau de transport du Grand Paris, avec : le Président SANTINI, qui est le plus à gauche des quatre personnes, connu de tout le monde ; Monsieur Marc VERON, le Président du Directoire ; Monsieur Didier BENSE et Monsieur Patrick MAUGIRARD.

Sur la table d'ouvrage, vous avez le maître d'ouvrage qui est le Syndicat des Transports d'Île-de-France, le maître d'ouvrage du réseau Arc Express, donc le STIF, autorité organisatrice des transports en Île-de-France, avec : son Président Jean-Paul Huchon ; la Directrice générale Madame Sophie MOUGARD ; Jean-François HELAS, Directeur des investissements ; et Laurence DEBRINCAT, responsable des études générales.

Enfin sur l'autre table, vous avez, et je m'en expliquerai un tout petit peu plus tout à l'heure, réunis sur la même table de façon extrêmement amicale, les représentants des deux Commissions Particulières de Débat Public les deux Commissions qui sont chargées d'animer ces deux débats publics qui sont coordonnés, et pour lesquels vous avez une réunion commune ce soir, avec le Président François LEBLOND assis au centre, Madame Joëlle FODOR ESKENAZI et Marie-Laure JOUSSET, pour la CPDP du Grand Paris, et d'autre part concernant la CPDR Arc Express, Marie-Françoise CORNIETI et Monsieur Jean-Yves TAILLE. L'obligation des membres des deux Commissions particulières est d'être rigoureusement muets quant à l'intérêt qu'ils sont susceptibles de porter à tel ou tel projet. Vous n'entendrez donc jamais, et ne les questionnez pas sur celui qu'ils préfèrent ou sur ce qu'ils en pensent. Nous sommes absolument conduits professionnellement à nous taire sur ces choses.

Comment ce débat public a-t-il été organisé ? Juste de très brèves choses, pour que vous situiez l'ensemble. Parti d'une convention signée à Aarhus dans les années 90, et qui prévoyait l'intervention des citoyens dans les débats publics sur les questions qui concernent leur environnement, la France a traduit, de façon à mon sens a minima, les engagements que nous avons pris à Aarhus dans deux lois : une loi de 1995 ; et une loi de 1972. Celles-ci ont créé une Commission Nationale du Débat Public qui est une autorité administrative indépendante, qu'il décide, dans des conditions que je vous passe bien sûr, si un grand projet, en raison de son intérêt national, de son impact socio-économique, et de son impact sur l'environnement, nécessite ou non un débat public, et qui le gèrera.

En l'occurrence, vous avez deux débats publics qui répondent à des règles différentes, que je vais rappeler très brièvement. Un débat public de type classique est celui qui porte sur Arc Express. Il a été soumis par l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France à la Commission Nationale du Débat Public en septembre 2009, qui a décidé qu'il fallait un débat public selon les méthodes classiques du Code de l'environnement, m'a désigné comme Président de cette Commission Particulière, et a agréé l'ensemble des membres dont vous voyez un certain nombre ici, les autres sont dans la salle, pour gérer ce débat.

En ce qui concerne l'autre débat, c'est le Parlement qui, par une loi du 3 juin 2010, toute récente d'il y a trois mois, la loi sur le Grand Paris, a décidé qu'un débat public aurait lieu, qui serait géré par une commission de 12 membres selon un certain nombre de modalités qui s'apparentent et qui s'approchent de celles de l'autre Commission, mais qui ne sont pas tout à fait identiques.

Le débat public, un débat public, tout débat public, celui-ci maintenant, ceux-ci maintenant, s'organise(nt) sur la base de deux choses : d'un dossier d'une part ; et d'une synthèse. Le débat public, sur la base d'un dossier, en ce qui concerne Arc Express, et je crois que vous avez trouvé les dossiers à l'entrée, nous avons travaillé six mois avec le STIF pour aboutir à un dossier, ainsi qu'à une synthèse. En ce qui concerne le projet du Grand Paris, c'est la Commission Nationale du Débat Public qui a été saisie durant le mois de juillet 2010 seulement, et qui a eu un mois et demi pour préparer le dossier au lieu d'avoir six mois en ce qui concerne notre projet, et qui l'a validé à sa majorité le 30 septembre dernier.

Un débat public, qu'est-ce que c'est ? Ce sont des réunions publiques comme celle de ce soir, j'y reviendrai, mais c'est également beaucoup d'autres choses. Une réunion publique va durer trois heures, pas plus. Au-delà, les gens sont fatigués, et il est normal qu'ils partent. Nous clorons donc au bout de trois heures. Le débat public, c'est donc d'abord des exposés des deux maîtres d'ouvrage qui vont nous faire connaître leurs programmes, leurs projets, plus ou moins approfondis, avec des films, avec des paroles, et avec des diapositives. Et je me tourne vers vous. Vous aurez ensuite toutes les latitudes possibles et imaginables pour poser une question. Mais je vous prie instamment de ne pas dépasser deux minutes lorsque vous vous exprimez oralement. Vous avez le droit non pas de poser des questions, mais de donner un avis. S'il vous plaît, essayer de tenir dans les deux minutes.

Ceux qui ne souhaiteront pas poser des questions par oral, parce qu'un certain nombre d'hôtes détiennent des papiers, pourront poser leurs questions par écrit. Ce que nous ferons, c'est que nous donnerons la parole par rotation pour que tout le monde soit un petit peu servi. Nous poserons un certain nombre de questions écrites en essayant de les concentrer, pour qu'il y ait le plus de réponses possible dans les trois heures de notre débat.

Je voulais vous dire que n'importe comment, il y aura forcément des frustrés à la fin, des frustrés pas forcément parce que la réponse de leur plaira pas, mais parce que la réponse n'aura pas été donnée. Il y aura probablement plus de questions qu'on ne peut y répondre. Je dis donc à toutes ces personnes de déposer alors leurs questions par écrit, et nous

verrons, notre Commission comme l'autre, à ce que les questions qui sont posées aux uns, aux autres, ou aux deux, trouvent réponse avant la fin de ce débat. J'invite les personnes qui veulent poser des questions par écrit à le faire assez vite pour que nous puissions nous en saisir, et en poser quelques-unes ensuite.

Et puis le débat public, c'est bien autre chose que ces seules réunions publiques. Ce sont des questions qui sont posées par Internet, qui nous parviennent aux deux Commissions. Nous voyons cela avec les deux maîtres d'ouvrage. Nous nous efforçons d'obtenir d'eux... Mais ils le font, comme ils l'ont toujours fait. Je ne vois pas pourquoi ils ne le feraient pas cette fois-ci. Ils vous donnent des réponses que nous validons, et que nous retournons vers vous. Et puis c'est aussi des contributions, parce que je pense qu'au fur et à mesure que ces débats se poseront, de plus en plus d'entre vous auront des idées sur la façon dont ils verraient bien les choses se terminer sur un projet, sur un autre, sur une combinaison. Vous pouvez apporter toutes ces contributions à une Commission comme à une autre, certaines d'entre elles pouvant donner lieu à des papiers imprimés, qui s'appellent à ce moment-là des cahiers d'acteurs.

Quelle est la conclusion de ces deux débats ? La conclusion de ces deux débats est qu'à partir du 31 janvier 2011, une Commission comme l'autre fera un compte rendu de ce qui se sera passé, en essayant bien évidemment de faire ressortir les éléments essentiels, les idées fortes qui ressortiront de tous ces débats publics. Nous les transmettrons aux maîtres d'ouvrage, qui auront pour l'un deux mois, il s'agit de la Société du Grand Paris, et trois mois pour le STIF, pour retourner vers le grand public en disant s'ils retiennent ou non leur projet, et le tracé qu'ils décident de retenir dans leur projet, en fonction même de ce que le débat aura fait apparaître.

J'espère avoir été suffisamment clair pour ne pas générer de questions sur la méthodologie. S'il y en a, posez-les. Je vais essayer d'y répondre très vite pour que l'on puisse ensuite se consacrer à l'essentiel, c'est-à-dire aux deux projets. Y a-t-il des questions ? Il n'y en a pas.

François LEBLOND, Président de la Commission Particulière du Débat Public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris : Madame le Ministre, Monsieur le Ministre, Monsieur le Président du Conseil Régional, Monsieur le Président du Conseil Général, Monsieur le maire de Saint-Denis, Messieurs les Maires, Mesdames et Messieurs, nous avons, mon ami MATHIEU qui vient de s'exprimer, et moi, décidé d'alterner les présidences de ces réunions communes. Il a présidé la réunion du 30 septembre dernier par tirage au sort entre nous deux. Et c'est cette fois à moi de présider la séance. Il a également été convenu que lorsque le Président du débat public sur le Grand Paris présiderait la séance, c'est Arc Express qui débiterait la présentation des projets. Ce sera donc Arc Express qui débitera.

Mon ami Mathieu vient d'expliquer un peu le fonctionnement de cette assemblée. Je rappelle que les deux maîtres d'ouvrage ont 25 minutes chacun pour s'exprimer. Chacun des deux maîtres d'ouvrage dispose de trois minutes de film au départ. Mais pour aujourd'hui,

Arc Express nous a demandé de remplacer un PowerPoint sur l'arc Nord par un film très court qui remplace le PowerPoint. Je crois que tout cela tiendra dans les 25 minutes, et je pense que les deux parties auront pu présenter d'une façon égale leur projet. Nous parlerons ensuite du débat lui-même, mais je vais tout de suite donner la parole à Arc Express pour la présentation qui doit tenir au total dans les 25 minutes, comme vous me l'avez promis.

Jean-Paul HUCHON, Président du Conseil régional et du STIF : Je salue les deux présidents MATHIEU et LEBLOND, en les remerciant d'avoir organisé cela mieux, comme la première de nos réunions communes. Je salue également leurs collègues des Commissions du Débat Public. Je voudrais aussi saluer la Ministre, le Ministre, les parlementaires dans leur ensemble bien sûr, le Président du Conseil général de Seine-Saint-Denis, les élus appartenant à toutes les collectivités, les représentants des associations, et peut-être autant les citoyens qui ont fait le déplacement ici pour une compétition qui n'est pas tout à fait, je l'espère en tout cas, celle qui se tient sur les terrains de rugby ou de football. C'est la deuxième réunion commune que nous tenons. C'est la cinquième de l'ensemble des débats spécifiques qui ont commencé. C'est une réunion particulière. Pourquoi ? Parce qu'elle se tient à Saint-Denis au stade de France, qui est un lieu métropolitain par excellence, mais aussi le symbole de la mixité, de la solidarité, du partage, le symbole d'une ville qui se transforme, qui se diversifie, le symbole de progrès, de réussites, mais aussi du travail qu'il nous reste à accomplir.

Le projet que je défends est le projet Arc Express. La région est en effet porteuse d'un projet d'ensemble du développement de son territoire. C'est le fameux schéma directeur d'aménagement du territoire. C'est un choix politique. C'est un projet d'ensemble pour le développement de toute l'Île-de-France, à la fois un projet de territoires, un projet de villes, et un projet de vie. Nous avons échangé pendant quatre ans avec tous les acteurs concernés, et avec les citoyens, pour aboutir à un résultat auquel je tiens, ce schéma qui est actuellement à l'examen au Conseil d'État. Nous avons su être ambitieux, mais nous avons aussi su être réalistes et honnêtes. Notre priorité est bien la vie quotidienne des franciliens et des franciliennes : se loger ; se déplacer ; trouver un emploi ; lancer son entreprise ; étudier au lycée et au collège ; se détendre et se cultiver. La croissance est aussi bien évidemment notre préoccupation. Mais nous la souhaitons plus juste, mieux répartie, et cohérente avec les évolutions observées en Île-de-France au service de l'ensemble des territoires, et respectueuses du développement durable.

Les transports constituent une priorité de ce schéma. C'est un enjeu essentiel du schéma directeur, et c'est un engagement politique personnel depuis que je suis à la tête de la région et du STIF. La première traduction du schéma directeur est ce que nous appelons le plan de mobilisation pour les transports d'Île-de-France, un acte majeur, un plan sur 10 ans de plus de 18 milliards d'euros, auquel se sont engagés la région, les départements et le STIF : 61 projets à réaliser d'ici 2020 sur tout le territoire Île-de-France ; des prolongements de lignes de métro, comme ici après Aubervilliers, ou la ligne 11 ; le réseau des tangentiels ; les projets de tramway, il y en a aussi beaucoup dans le département ; les bus.

Ce sont des projets définis avec les collectivités locales, mais aussi avec l'accord de l'État, notamment dans le cadre du contrat de projet. Rappelez-vous que le Président de la République lui-même avait reconnu dans son discours du 29 avril 2009 au Trocadéro, la pertinence et l'intérêt de ce plan de mobilisation.

Trois objectifs majeurs : répondre aux urgences en modernisant les RER, en rénovant les matériels roulants, en désaturant la ligne 13 ; accélérer les projets de transport, les bus, les tramways, les prolongements de lignes de métro ; préparer l'avenir par deux grands projets de transport, à savoir le prolongement d'Eole à l'ouest, également actuellement à l'examen de la Commission du Débat Public, et la rocade Arc Express, car la rocade Arc Express est l'élément central du plan de mobilisation.

C'est une rocade complète qui facilitera les déplacements de banlieue à banlieue, sans passer obligatoirement par Paris. C'est un projet qui a été voté à l'unanimité du conseil d'administration du STIF qui représente les usagers et les collectivités.

Nous avons privilégié l'efficacité en identifiant deux arcs prioritaires pour la désaturation du réseau central, qui seront mis en service au plus vite dès 2017, pour soulager le réseau de transport. Au contrat : 250 000 voyageurs sur l'arc Nord qui est le plus proche d'ici ; 270 000 voyageurs sur l'arc Sud, soit plus d'un demi-million de voyageurs par jour sur les deux arcs prioritaires à leur mise en service. Nous avons choisi la démocratie en proposant trois hypothèses de tracé pour chacun de ces deux arcs. À vous de vous exprimer sur les meilleurs tracés.

Je me suis battu, et cela n'a pas été facile, pour que ces débats publics aient lieu. Je souhaite qu'ils arrivent à leur terme, et que les franciliens puissent s'exprimer sur le projet Arc Express et le plan de mobilisation, ainsi que sur le projet du gouvernement. Le STIF et la région s'engagent dans cette démarche bien sûr avec une exigence de transparence, mais également d'écoute. Je ne dépenserai pas plus que ce que j'ai. Or, l'État n'a toujours pas apporté les garanties effectives de sa participation au plan de mobilisation. Tout le monde doit apporter sa part. Les collectivités contribueront davantage. Les usagers ont contribué davantage. Les entreprises doivent participer davantage au financement des transports, dans un souci d'équilibre, d'équité et d'efficacité, parce que l'on sait bien que des salariés qui gagnent du temps sur leur temps de transport sont efficaces, et sont des salariés qui permettent aux entreprises d'être performantes.

Arc Express est la pièce maîtresse du plan de mobilisation. Et tout le projet ne pourra se faire à mes yeux qu'en complémentarité avec lui. Les projets ne me semblent néanmoins pas incompatibles. Les deux projets me semblent même complémentaires, notamment à l'Est. Je suis donc ouvert à compléter le plan de mobilisation, mais en respectant les priorités à la fois en termes de calendrier et d'efficacité de transport. C'est la raison pour laquelle nous plaidons bien sûr pour qu'Arc Express puisse s'engager très rapidement. Je vous remercie.

Applaudissements

Projection d'un film

Laurence DEBRINCAT, responsable des études générales du STIF : bonsoir. Je vais maintenant vous présenter plus en détail le projet Arc Express. Comme l'a dit le Président HUCHON, Arc Express s'inscrit dans le plan de mobilisation pour les transports de la région Île-de-France. C'est un projet qui est donc porté par la région, par les départements, et qui est piloté par le STIF comme l'ensemble des projets de transport collectif en Île-de-France. C'est un projet sur lequel nous avons engagé un dialogue avec les élus locaux dès 2009.

Je vais vous expliquer en quoi Arc Express s'inscrit dans l'évolution de la région, pourquoi il est utile à tous les franciliens, quelles sont ses principales caractéristiques, et comment nous allons le mettre en œuvre. Arc Express s'inscrit dans l'histoire du développement de la région. Aujourd'hui, le réseau de transport collectif, vous le connaissez. C'est le métro dans Paris qui s'est étendu en proche couronne. Ce sont les lignes du RER et de trains organisées en étoile autour de Paris. Si on regarde aujourd'hui les densités de populations et d'emplois, on constate qu'elles sont extrêmement fortes à Paris, mais aussi en proche couronne. Le besoin de déplacements y est extrêmement important : 10 millions de déplacements chaque jour à l'intérieur de la petite couronne. Mais le réseau de transport collectif n'y répond qu'imparfaitement. Du coup, la plupart de ces déplacements sont réalisés en voiture. Alors il manque aujourd'hui un chaînon à notre réseau de transport collectif. Ce chaînon, c'est une ligne de rocade performante en proche couronne.

L'évolution récente de l'Île-de-France nous conforte dans ce constat. Ces 15 dernières années, la moitié de la population francilienne supplémentaire s'est localisée à moins de 20 kilomètres de Paris, en renforçant encore le besoin de déplacements. C'est donc dans ce fuseau qui s'inscrit en rouge sur l'écran que nous avons localisé le fuseau d'étude du projet Arc Express.

Arc Express est un projet que nous avons envie de faire de longue date, comme vous le constatez, puisque le besoin existe depuis longtemps. Aujourd'hui, il est porté par de nombreux acteurs locaux, par exemple l'association Orbival dans le Val-de-Marne. C'est un projet que nous étudions au STIF depuis 2008. Ces études sont financées par la région et par l'État. Nous nous sommes posé plusieurs questions, et d'abord la question des enjeux urbains : que faut-il desservir ? Où sont les centres-villes ? Où sont les équipements ? Où sont les quartiers et les zones d'emplois, aujourd'hui mal desservis par les transports collectifs ? Cela nous a permis d'identifier les points à desservir. Nous nous sommes aussi intéressés aux choix techniques : faut-il passer en aérien ? Faut-il passer en souterrain ? Quelle est la distance optimale entre les stations ? Quel matériel roulant choisir ? Un point très important est les correspondances avec le réseau de transports collectifs actuel et futur : où peut-on se raccorder ? Est-ce que c'est facile, ou pas ? Ces études nous ont confortées dans le fait que les arcs sud et nord sont prioritaires. L'arc Sud, parce qu'il dessert le Val-de-Marne qui souffre aujourd'hui d'un déficit flagrant de transports collectifs, alors même que les liaisons de rocade y sont extrêmement difficiles compte tenu des coupures

naturelles que représentent par exemple la Seine ou la Marne. L'Arc Nord, parce qu'il dessert des territoires extrêmement denses en populations et en emplois. Nous sommes en train d'achever les études sur les arcs Est et Ouest pour boucler la rocade.

À quoi va servir Arc Express ? Le premier intérêt du projet est de faire gagner du temps de transport. Gagner du temps évidemment sur les relations qui seront rendues directes par le projet. Par exemple, pour aller de Bobigny au carrefour Pleyel, on mettra 23 minutes au lieu de 43 aujourd'hui. Mais ce sera aussi gagner du temps pour des relations entre la grande et la petite couronne, grâce aux correspondances. Autre exemple : de Corneilles-en-Parisis à Aubervilliers, un gain de temps de 28 minutes. Entre Ermont et Nanterre, un gain de temps de 21 minutes. Gagner du temps, c'est bien en soi. C'est surtout important, parce que cela permet d'accéder à des destinations plus intéressantes sans passer plus de temps dans les transports. Cela sera vrai aussi bien pour les habitants de la petite que de la grande couronne.

Sur la carte qui arrive, chaque petit carré qui arrive vous montre le nombre d'emplois supplémentaires que l'on pourra atteindre en moins d'une heure grâce au projet Arc Express. Par exemple, depuis Aubervilliers, ce seront 250 000 emplois de plus que l'on atteindra en moins d'une heure. Depuis Conflans-Sainte-Honorine, ce seront environ 150 000 emplois. Comme vous le constatez, les gains sont aussi forts pour la petite couronne que pour une grande partie de l'île de France, grâce aux correspondances que le projet va assurer.

Gagner du temps n'est évidemment pas le seul intérêt du projet, mais ces gains de temps vont permettre de générer un trafic extrêmement fort sur le projet. Comme le Président Huchon vient de le rappeler, nous l'avons estimé à 270 000 voyageurs sur l'arc Sud, 250 000 voyageurs sur l'arc Nord, 1 million sur la rocade complète. À titre de comparaison, la ligne 1 du métro représente aujourd'hui 750 000 voyageurs par jour. Vous constatez que nous sommes dans la même gamme de trafic. Un autre apport du projet est la décharge du réseau de transport collectif. Comme vous le savez, certaines lignes arrivent aujourd'hui à saturation. Arc Express permettra de décharger d'environ 5 à 10 % en moyenne le réseau à l'intérieur de Paris. 5 à 10 % sur les lignes de métro les plus chargées, c'est 3 à 4 rames pleines de métro. Ce sera donc autant de confort pour les voyageurs qui les utilisent. Arc Express aura aussi un effet immédiat sur les lignes de bus.

Arc Express est surtout un projet de transport pour la ville d'aujourd'hui, et la ville de demain. Il desservira, grâce à une desserte fine d'une station tous les kilomètres à 1,5 kilomètre, les centres-villes, et les équipements importants. Il désenclavera des quartiers aujourd'hui mal desservis, de très nombreux quartiers en politique de la ville. On en compte environ une vingtaine le long du tracé d'Arc Express. Il accompagnera le développement économique en desservant les pôles d'emplois. C'est surtout un projet porteur d'avenir, en favorisant la réalisation des projets de logements et d'activités portés par les villes, et en permettant que de nouveaux projets émergent. C'est enfin un projet bénéfique pour

l'environnement. En favorisant l'usage des transports collectifs, ce seront 150 000 voitures en moins chaque jour en Île-de-France. Ce sera autant d'accidents, autant de bruit, autant de pollution ou d'émissions de gaz à effet de serre en moins.

À quoi va ressembler Arc Express ? Ce sera le métro de demain. Nous avons réalisé des études sur ce qui se fait aujourd'hui en matière de métro à l'étranger, pour faire les meilleurs choix techniques. Nous en avons conclu qu'Arc Express sera un métro automatique pour pouvoir adapter facilement l'offre à la demande. Ce sera un métro automatique plus moderne que celui que vous connaissez aujourd'hui sur la ligne 14. Il sera doté des équipements de dernière génération. Ce sera la ligne 14 du XXI^e siècle, fiable et confortable. Il sera doté de rames plus spacieuses et plus larges que celles que nous connaissons aujourd'hui sur le métro, plutôt larges comme celles des RER. Enfin, nous envisageons une conception évolutive pour pouvoir faire face aux augmentations de trafic en se gardant la possibilité d'allonger les rames.

Quelques chiffres pour fixer les idées. Arc Express, c'est 50 stations nouvelles pour 60 kilomètres de rocade, 30 stations en correspondance, et 20 stations complètement nouvelles. À chaque station, il y aura des lignes de bus pour desservir le réseau. La vitesse moyenne sera de 40 km/h, comparable à celle de la ligne 14. À l'heure de pointe, un métro toutes les deux minutes. Bien entendu, Arc Express sera accessible aux personnes à mobilité réduite.

Je vais maintenant vous détailler les tracés possibles pour le projet. Vous avez dû avoir cette carte à l'entrée. Elle n'est pas très lisible à l'écran. Les études que nous avons menées nous permettent de vous proposer aujourd'hui plusieurs solutions de tracé. Toutes ces solutions sont techniquement faisables. Elles sont toutes intéressantes du point de vue des transports. En revanche, elles diffèrent par les territoires qu'elles desservent localement. C'est pour cela que nous avons besoin de votre avis sur ces différentes variantes, parce qu'au-delà de l'opportunité du projet, le débat public doit nous permettre de définir et de faire émerger le tracé d'Arc Express.

Je vais vous détailler les différents trajets possibles pour l'arc Nord assez rapidement. Tout d'abord, le tracé bleu. Il part de Nanterre-Préfecture RER A. Il dessert le quartier des Groues à Nanterre, les quartiers résidentiels de Colombes, de la Garenne-Colombes, et de Bois-Colombes, puis Asnières et Gennevilliers. Après avoir traversé la Seine, le tracé rejoint le quartier du Pont de Saint-Ouen, puis dessert finement la Plaine Saint-Denis avec 3 stations qui sont communes à tous les tracés. On rejoint ensuite Aubervilliers, pour rejoindre le terminus de la ligne prévu à l'église de Pantin. Le tracé vert part du quartier d'affaires de La Défense, dessert les quartiers résidentiels de Colombes, puis Asnières, Gennevilliers, traverse la Seine, rejoint le tronc commun, et rejoint au-delà la mairie d'Aubervilliers, puis achève son parcours au niveau de la commune de Bobigny, soit dans le secteur de la Préfecture, soit au niveau du canal de l'Ourcq, en correspondance avec la future tangentielle Nord. Je ne vous détaillerai pas les tracés possibles pour l'arc Sud. Ils feront l'objet de la

réunion publique prévue la semaine prochaine. Et les études se poursuivent sur les arcs Est et Ouest pour boucler la rocade, et atteindre le même niveau de définition.

Comme je vous l'ai dit, Arc Express n'est pas le seul projet de transports collectifs pour les 10 ans à venir. Il s'inscrit dans le plan de mobilisation pour les transports, qui va permettre de donner à tous les franciliens de nouveaux moyens de déplacement dans les 10 ans à venir. Ce plan de mobilisation, c'est effectivement des prolongements de lignes de métro qui seront en correspondance avec Arc Express, le prolongement de la ligne 14 pour décharger la ligne 13 du métro, des prolongements de lignes de tramway existantes pour desservir par exemple le plateau de Clichy-Montfermeil, et la création de 4 nouvelles lignes de tramway et la modernisation des lignes de RER, ce qui permettra d'apporter de la régularité, et d'améliorer le confort des voyageurs, le prolongement du RER E à l'ouest, et la création de lignes de tram-trains en grande couronne, et enfin la création de 300 kilomètres de sites propres pour autobus, qui permettront notamment la desserte du plateau de Saclay.

Comment le projet sera-t-il mis en œuvre concrètement ? Le coût du projet est estimé à environ 6 milliards d'euros. Une première tranche de financement a été identifiée dans le plan de mobilisation à hauteur de 3,5 milliards d'euros, avec un engagement de la région, les départements de la petite couronne, et de la Ville de Paris. Nous avons donc privilégié une réalisation progressive du projet par arc complet, pouvant être dans un premier temps exploité de manière autonome. La mise en service de l'arc Sud est prévue pour 2017. Le début des travaux de l'arc Nord sera possible en gros pour un tiers dans le cadre des financements déjà identifiés d'ici à 2020, ce qui nous permet d'envisager une mise en service d'ici 2022.

Arc Express est un projet qui répond parfaitement aux besoins de déplacement des franciliens. C'est un projet qui est porteur d'avenir et de développement pour le territoire régional. C'est un projet que nous avons conçu au plus près des besoins des franciliens. C'est pour cela que nous avons besoin de votre avis dans le cadre de ce débat. Nous allons maintenant regarder un petit film qui nous détaillera plus précisément les tracés possibles pour l'arc Nord.

Projection d'un film

François LEBLOND : vous avez respecté les délais. Nous allons donc maintenant pouvoir passer à la Société du Grand Paris, qui a elle-même aussi 25 minutes pour s'exprimer.

Patrick MAUGIRARD, membre de la Société du Grand Paris : Mesdames et Messieurs, bonsoir. Nous avons le plaisir de vous présenter ce soir le projet du métro Grand Paris. Un film va dans un premier temps vous restituer notre projet dans l'histoire des transports publics en Île-de-France.

Projection d'un film

Je vais vous présenter rapidement les caractéristiques du métro Grand Paris, et ses bénéfices pour la région. Nous aurons un regard attentif sur le projet du métro Grand Paris en Seine-Saint-Denis, et nous terminerons par sa mise en œuvre.

Le projet du métro Grand Paris, c'est 155 kilomètres de lignes nouvelles, une quarantaine de gares, pour la plupart en correspondance avec le réseau magistral existant ou à venir. Le métro Grand Paris propose un réseau composé de deux rocade s'enroulant autour d'un axe central. C'est un réseau qui, de Roissy à Orly, de Clichy-Montfermeil à Versailles, pose dans une vision globale une nouvelle approche de la desserte des transports en commun en Île-de-France. Aux heures de pointe, les intervalles de passage entre deux trains pourront descendre à 85 secondes, ce qui permettra de transporter 2 millions de passagers dans de bonnes conditions dès la mise en service. Ce sera à terme un objectif de 3 millions qui pourra être atteint. À titre de comparaison, le métro parisien, c'est 5 millions de voyages quotidiens. Et pour la totalité des RER, c'est 3 millions de voyages. Avec une vitesse commerciale de 65 km/h, cette nouvelle génération de réseau du XXI^e siècle permettra d'avoir des temps de trajet considérablement réduits sur des liaisons jusqu'à présent mal desservies par le réseau existant.

Commençons par la ligne rouge. La ligne rouge est une rocade de 60 kilomètres et de 23 gares, qui reliera le Bourget à La Défense. En rocade de grande couronne à l'Est de la Seine-Saint-Denis, elle passe dans des territoires particulièrement orphelins de transports rapides. Elle traverse ensuite le Val-de-Marne sur un tracé qui s'appuie sur le projet élaboré par l'association Orbival, pour terminer son itinéraire de rocade à La Défense. Elle est en maillage avec tous les RER, les lignes transiliennes qu'elle croise, et un certain nombre de lignes de métro. Elle transportera entre 800 000 et 1,1 million de voyageurs.

La ligne verte est une rocade de 75 kilomètres et de 16 gares qui reliera Roissy à Orly. Rocade de grande couronne à l'Ouest, elle relie Orly et La Défense en passant par Saclay et Versailles. Soulignons que deux tracés sont proposés entre Rueil et Saclay. Au nord de La Défense, elle assure les liaisons dans les Hauts-de-Seine Nord, pour ensuite entrer en Seine Saint-Denis par la station Pleyel. Remarquons qu'une variante est également proposée dans les Hauts-de-Seine par le port de Gennevilliers. Enfin, elle assure jusqu'à Roissy Charles De Gaulle en passant par le Bourget et le triangle de Gonesse. Deux variantes sont proposées au nord: une directe entre la gare du Bourget et la gare du parc des expositions ; une variante aussi au parc des expositions. Cette liaison comporte au nord un tronç commun avec la ligne bleue de 21 kilomètres entre Pleyel et Roissy. Le trafic voyageur est estimé entre 400 000 et 500 000 voyageurs. Comme la ligne rouge, elle assure le maillage avec les RER et les lignes transiliennes existantes.

La ligne bleue, longue de 50 kilomètres, axe central du réseau, reliera Roissy-Charles-de-Gaulle, via Saint Denis Pleyel, à Orly. C'est un prolongement de la ligne 14 au nord et au sud. Rappelons qu'elle a un itinéraire commun de 21 kilomètres avec la ligne verte. Avec ses 22 gares, pour 1 million de voyageurs, elle assure la liaison du centre de Paris avec les

3 aéroports de France, et plusieurs gares TGV existantes ou à créer. Également, comme la ligne rouge et la ligne verte, elle est en maillage avec les RER et les lignes transiliennes existantes.

Métro automatique. Nous avons déjà évoqué la vitesse commerciale de 65 km/h, et l'entre deux passages de 85 secondes. Rappelons que la vitesse du métro Grand Paris est trois fois la vitesse du tramway, et deux fois celle du métro, celle du RER étant de 45 km/h. C'est un mode adapté aux besoins en capacités de transport. On peut ainsi moduler de 10 000 à 40 000 les places offertes dans chaque sens. Il allie donc une qualité de service optimale: régularité; souplesse; adaptabilité à la demande; sécurité avec les façades vitrées des quais. Il est bien sûr accessible aux personnes à besoins spécifiques, aux personnes à mobilité réduite, aux personnes avec handicap, et même à des papas avec une poussette.

Espace de vie au service du voyageur. Demain, la gare du métro Grand Paris, c'est un lieu d'échange intermodal entre le métro, le RER, les transiliens, les TGV, les tramways, les bus, les modes doux, et la marche. Elle offre également des parkings de rabattement pour la voiture. Ces 40 gares nouvelles vont permettre aux voyageurs d'être en correspondance avec 5 lignes du réseau transilien, toutes les lignes du RER, six lignes du métro, et six lignes de tramway. C'est aussi bien sur un espace de développement urbain. La gare doit être un lieu de développement commercial, d'équipements publics au service des habitants.

Alors, quels sont les bénéfices de ce projet ? Pourquoi ce projet ? Quels bénéfices pour la région et les franciliens ? Rappelons qu'à Paris, 63 % des déplacements se font par les transports en commun. Aussitôt le périphérique passé, on descend à 23 % pour arriver à 10 % en grande couronne. Les déplacements internes à la banlieue ont augmenté de 50 % entre 1976 et 2001. Le métro Grand Paris est un métro de rocade qui répond à la demande d'aujourd'hui. Quelques exemples: de Clichy à Roissy, il faudra 21 minutes au lieu de 72 minutes. De Pleyel à La Défense, il faudra 10 minutes au lieu de 41 minutes. C'est un réseau maillé. 85 % de ses gares sont en correspondance. Permettant une meilleure accessibilité sur l'ensemble du réseau, le métro Grand Paris est un véritable ballon d'oxygène au réseau en évitant de passer par Paris. Il désaturera le réseau ferré de 10 à 15 % en moyenne sur les lignes en correspondance. La ligne 13 verra son trafic allégé de près de 25 %. Celui du RER B diminuera de 30 % à l'heure de pointe sur le tronçon central.

Le métro du Grand Paris, irrigué par 40 gares, est un levier important pour le développement et l'attractivité de la région Île-de-France. Sur les 8 grands pôles de développement identifiés et connectés entre eux, 5 concernent la Seine-Saint-Denis. Il s'agit bien sûr: de La plaine Saint-Denis, le territoire de la création et des arts numériques ; de Paris-le Bourget, autour de l'aéronautique et de l'aviation d'affaires ; de l'est de la Seine-Saint-Denis, où il faut recréer un véritable pôle urbain de qualité ; de Raincy-Villepinte-Tremblay au coeur de l'économie des échanges ; l'Est parisien, cité Descartes, territoire de l'innovation pour un développement urbain durable.

Une politique d'aménagement autour des gares du métro Grand Paris en partenariat avec les collectivités locales sera négociée entre l'État et celles-ci dans le cadre des contrats de développement territorial.

L'évaluation stratégique environnementale a permis de prendre en compte, dès le début de la réflexion, l'ensemble des problématiques liées aux questions environnementales. Cette démarche constitue une innovation à ce stade du projet, et s'inscrit dans la lignée du Grenelle de l'environnement. Cette expertise s'est déroulée en trois temps: une investigation approfondie prenant par exemple en compte, sur la Seine-Saint-Denis, les 14 sites Natura 2000 ; une modélisation ensuite, qui a permis d'apprécier les incidences notables prévisibles du projet ; une identification très en amont des mesures visant à éviter, réduire ou compenser les impacts. Le tracé présenté tire déjà les conséquences de ce travail, par exemple comme les 21 kilomètres prévus en viaduc.

En apportant un bouclage complet autour de Paris, le métro Grand Paris, grâce à son maillage, apporte des capacités nouvelles pour se déplacer rapidement de banlieue à banlieue. Il répond ainsi aux besoins de mobilité des franciliens. Il favorise l'ouverture des territoires mal desservis à l'ensemble des fonctions économiques, sociales et culturelles de la région. Enfin, son maillage avec les réseaux TER et les lignes TGV renforce les liens de la région capitale à l'ensemble du territoire national.

Plus précisément, quels sont les bénéfices du métro Grand Paris pour la Seine-Saint-Denis ? Je le rappelle et je le souligne, le métro Grand Paris est concerné par les 3 lignes du projet: bleue ; rouge et verte, soit 39 à 47 kilomètres d'infrastructures nouvelles selon les variantes. 11 gares nouvelles. Cela représente 25 à 30 % du projet. La Seine-Saint-Denis, 1,4 millions d'habitants, 400 000 salariés. Je voudrais insister sur quelques éléments. Selon l'enquête globale des transports de 2001, les habitants du département se déplacent en moyenne davantage à pied et moins de façon mécanisée de l'ensemble des franciliens. Les ménages de la Seine-Saint-Denis sont les moins motorisés de la petite couronne. Ils sont donc fortement utilisateurs des transports publics. Ce sont les déplacements internes au département qui sont les plus nombreux. À part Paris, le département est assez peu lié au reste de la région. Seuls les déplacements entre la Seine-Saint-Denis et Paris se font de façon majoritaire en transports en commun à 63 %. Sur toutes les autres liaisons, c'est la voiture qui est de loin la plus nécessaire, alors que les habitants du département sont les moins motorisés.

Abordons un peu la question du maillage en Seine-Saint-Denis. Le choix du tracé de la ligne rouge a pris en compte les lignes de rocade ferrée aux trams existants, en cours de réalisation ou programmées dans la zone dense du département, dans le cadre du contrat de plan État-région 2007-2013, ou du contrat particulier région-département. C'est le cas du T3 Est. C'est le cas du tramway T1, avec son prolongement en cours de construction à l'Ouest, et son projet d'extension jusqu'à Val de Fontenay. La tangentielle Nord et la ligne de RER E complètent ce maillage. Rappelons également le T4 existant.

On peut considérer qu'il répond aux besoins immédiats des habitants et des salariés de ces communes. Je voudrais à nouveau insister sur la ligne rouge. La ligne rouge offre une rocade efficace de transport ferré rapide sur 8 villes situées à l'Est du département. Elle structure et maille fortement ce territoire en reliant entre elles les lignes radiales existantes. Elle crée six gares desservant les grands quartiers d'habitat social. Je voudrais citer en particulier par exemple les grands ensembles de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil, avec leurs 31 000 habitants, les quartiers de Sevran avec leurs 22 000 habitants, les quartiers d'Aulnay-sous-Bois avec leurs 23 000 habitants, et enfin les quartiers du Blanc-Mesnil qui représentent 14 000 habitants. Près de 90 000 habitants, c'est une grande ville. Par ailleurs, cette ligne rouge offre donc des liaisons performantes aux pôles d'emploi et aux centres de formation. La ligne bleue, ligne 14, prolongée jusqu'à l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle, conforte le pôle économique de la plaine Saint-Denis, bien sûr avec la gare de Pleyel en lien avec le RER D, la ligne transilienne, et la future gare TGV. Cette ligne bleue crée également deux gares sur la communauté d'agglomérations de l'aéroport du Bourget: une grande gare d'échanges RER B-Tangentielle, et prolongement de la ligne 7, qui permettra l'accélération de la reconquête des délaissés industriels de la Courneuve, du Bourget et du Blanc-Mesnil, favorisera la recomposition urbaine du quartier de la gare du Bourget, en permettant d'apporter enfin une solution au fonctionnement multimodal de ce pôle d'échanges. Une gare à l'aéroport du Bourget en correspondance avec la ligne rouge ouvrira les zones d'emploi de Roissy, du Bourget et de Pleyel aux habitants de la Seine-Saint-Denis. Je rappelle aussi sur cette gare la position du parc des expositions du musée de l'air. Je rappelle également que la ligne verte relie la Seine-Saint-Denis au pôle de La Défense.

À l'Est, le maillage avec les réseaux régionaux de radiales, grâce aux 3 gares en correspondance, Sevran-Chelles-Noisy, favorisera les déplacements internes vers les pôles d'emplois de la Seine-Saint-Denis, permet de rejoindre les pôles d'emplois de la petite et de la grande couronne, et renforce les liaisons interdépartementales avec la Seine-et-Marne. Vous voyez apparaître ces liaisons et ces gares.

Si nous regardons au nord, le maillage avec les réseaux régionaux de radiales, grâce aux 7 gares en correspondance, Grésillons-Saint-Ouen-Pleyel-le Bourget-Sevran-parc des expositions, favorise de même que les déplacements internes vers les pôles d'emplois de la Seine-Saint-Denis, permet de rejoindre les pôles d'emplois de la petite et de la grande couronne, et renforce les liaisons interdépartementales avec le Val-d'Oise.

Nous détaillerons donc le zoom sur le territoire pendant le débat. Juste un petit zoom pour souligner qu'un habitant d'Orgemont rejoindra Roissy en 35 minutes au lieu de 67 minutes. Je souligne aussi l'accessibilité aux emplois d'Île-de-France, question importante pour l'emploi et la formation en Seine-Saint-Denis. L'ensemble des habitants résidant dans les zones apparaissant en vert foncé pourront accéder à 500 000 emplois supplémentaires en une heure. Je vous remercie de votre attention.

Applaudissements

André SANTINI, Président de la société du Grand Paris : Madame la Ministre, Mesdames le Ministre, Monsieur le Président du Conseil régional, Monsieur le Président du Conseil général, Messieurs et Mesdames les Préfets, je crois sincèrement que ce projet du Grand Paris est une chance unique. Je crois sincèrement qu'Arc Express est un bon dossier, et que nous devons tout mettre en œuvre, cher Jean-Paul HUCHON, pour aboutir à une véritable synthèse. Nous disions tout à l'heure que nous allions choisir entre deux. Non. Beaucoup de gens vont nous dire dans les questions : pourquoi ne faites-vous pas les deux ? Le problème est quand même financier et technique. Et nous devons tout mettre en œuvre pour aboutir à la synthèse, parce qu'il y a de l'humain dans les deux dossiers. Il y a de l'imagination, de la créativité, et de la proximité. Et c'est à cela que nous condamnent nos concitoyens.

Pour une fois, on leur parle d'eux. VALÉRY disait que la politique est l'art d'empêcher des gens de s'occuper de ce qui les regarde. Eh bien ici, les projets s'occupent activement. J'ai noté le focus de chacun sur la Seine-Saint-Denis. J'ai vu aussi que l'on n'oubliait pas la Seine-et-Marne, que l'on n'oubliait pas le Val-d'Oise. Notre devoir est donc d'être à la hauteur de ces espérances. Très sincèrement, je crois qu'il faut réaliser ce projet du Grand Paris, et trouver une formule avec Arc Express, parce que si on ne le fait pas maintenant, mes chers collègues, mes chers amis, soyez sûrs qu'on ne le fera jamais. Nous avons une occasion unique. Nous avons travaillé dans les villes. Nous allons travailler encore dans les départements et la région. Et nous devons être à la hauteur. Si vous voulez que l'on attende encore 50 ans, puisque l'on n'a rien fait depuis le RER, dites-le nous. Nous, nous sommes prêts à nous battre. Nous sommes prêts à trouver des formules. Et je vous garantis que vous travaillez pour l'avenir, pour votre département, et pour notre Île-de-France.

Applaudissements

François LEBLOND : merci Monsieur le Ministre. Je vais lancer le débat. Monsieur le Maire de Saint-Denis, si vous voulez bien vous exprimer quelques instants.

Didier PAILLARD, Maire de Saint-Denis : bonsoir à toutes et à tous. Bienvenue à Saint-Denis, ici au Stade de France. Je suis très heureux d'accueillir ce débat public et conjoint sur les deux projets qui viennent de nous être présentés. Le fait que ce débat se déroule à Saint-Denis marque aussi la reconnaissance du territoire et de ses habitants. Comme vous le savez, Saint-Denis est un territoire qui bouge, porteur d'une ambition populaire. Après 30 ans de désindustrialisation, Saint-Denis se transforme, et son territoire accueille un nombre d'habitants et d'emplois sans précédent.

Tant Arc Express que le réseau de transport du Grand Paris auront un rôle structurant, et détermineront pour des décennies l'avenir social, économique et environnemental de nos territoires. Avec la communauté d'agglomérations de Plaine Commune, Saint-Denis soutient les deux projets, qui sont nécessaires et complémentaires. Nous avons besoin de ces deux projets pour déployer notre potentiel de développement, et favoriser l'accès à l'emploi, au logement, à la culture et à l'éducation. Avec la communauté d'agglomérations de Plaine Commune, Saint-Denis est devenue un territoire incontournable du développement

économique, social et environnemental de l'Île-de-France. Le département de la Seine-Saint-Denis, longtemps mis à l'écart, est enfin considéré comme un territoire porteur et structurant pour l'Île-de-France.

Les projets de transport qui sont mis en débat aujourd'hui sont déterminants pour l'avenir des territoires. Ils auront une influence indiscutable sur le quotidien des habitants, et favoriseront l'accès à l'emploi. Sociale et économique, l'ambition est également écologique, avec le recul des transports automobiles, des pollutions et des nuisances. Les deux projets doivent répondre aux besoins de la population : améliorer les liaisons de banlieue à banlieue ; rejoindre rapidement les bassins d'emplois ; désenclaver les territoires aujourd'hui les plus fragilisés ; et la gare de TGV à Pleyel, en amont de la Gare du Nord.

Le débat qui nous réunit porte sur les projets à moyen-long terme. Or, les habitants et les salariés de la ville de Saint-Denis demandent dès aujourd'hui l'amélioration des conditions de transport. Malgré la présence de nombreux moyens de transport, le réseau est saturé et souvent perturbé, notamment sur la ligne 13 et les lignes B et D du RER. Le débat qui s'ouvre permet de faire grandir des exigences majeures ; la réalisation rapide des opérations, cela a été cité tout à l'heure, financées par le plan de mobilisation pour les transports de la région Île-de-France ; la déstructuration de la ligne 13 et le schéma directeur d'amélioration des RER B et D ; le dédoublement de la ligne 13, pour des conditions de transport dignes et respectueuses des usagers ; l'exigence d'une vraie gare centrale, je parle de la gare de Saint-Denis, avec le lancement sans délai des travaux pour la rendre accessible, et pour permettre d'accueillir convenablement et en toute sécurité plus de 80 000 usagers par jour ; le prolongement vers le sud du tram Y, le T8, entre la Porte de Paris à Saint-Denis et la station de RER Éole, RER E à Paris, de façon à mieux relier le quartier Plaine au centre historique de Saint-Denis, et à renforcer les liaisons de Paris au Stade de France à l'horizon de l'euro 2016.

Enfin, je pense aussi, bien évidemment dans une ville de Saint-Denis qui accueille tout le faisceau des voies ferrées de la Gare du Nord, et de nombreuses infrastructures de transport, aux nombreuses réparations nécessaires dues aux questions de bruit, et aux nuisances liées au passage de ces transports.

Comme vous le savez, Saint-Denis est une ville de travail qui poursuit sa mutation autour de son projet de développement solidaire et durable. Au cœur d'une métropole mondiale, elle remplit une mission intégratrice primordiale pour l'équilibre de l'Île-de-France. Elle combat attentivement la ségrégation et la relégation toujours plus loin du centre des catégories populaires et moyennes. À ce titre, il nous faudra je pense être particulièrement vigilants à ce que le mode de financement des projets par la valorisation des abords des pôles de transport ne se fasse pas au détriment du droit à la ville pour tous. Je vous remercie.

Applaudissements

François LEBLOND : merci Monsieur le Maire. Monsieur le Président, vous dites quelques mots si vous le voulez avant de nous quitter ?

Claude BARTOLONE, Président du Conseil général de Seine-Saint-Denis: Mesdames et Messieurs les Ministres, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs, juste quelques mots. Il est vrai qu'au travers des deux exposés que nous venons d'avoir, nous pouvons assister au rattrapage dont a bien besoin le département de la Seine-Saint-Denis en termes de transport, et surtout la population de la Seine-Saint-Denis. J'ai entendu les subtilités qu'il pouvait y avoir entre l'intervention du Président HUCHON et du Président SANTINI. Sans vouloir bien entendu tout réclamer, j'aurais tendance à dire que dans ce département qui est aujourd'hui à la fois le plus pauvre et le plus jeune de France métropolitaine, nous avons besoin de rattraper le retard et de gérer le temps. Nous ne pouvons pas nous projeter à 20 ans, seulement à 20 ans. Nous avons besoin à la fois du plan de mobilisation pour répondre le plus rapidement possible aux besoins déjà existants, et de penser à la fois le rattrapage et l'avenir de ce départ. Comme nous le disions, c'est un département où il y a déjà des difficultés. Malgré la pauvreté de la population de la Seine-Saint-Denis, c'est le département où l'on fait le plus appel à la voiture individuelle, parce que malheureusement, les transports sont trop en retard. Les transports de banlieue à banlieue posent notamment des difficultés. C'est la raison pour laquelle je suis très heureux que le débat puisse être mené en examinant les deux projets, les trois projets, parce que je pense que l'on ne peut pas faire la différence dans la discussion, entre le plan de mobilisation, Arc Express, et le projet du Grand Paris.

Un dernier mot pour essayer de me tenir à un temps raisonnable. Je voudrais que les uns et les autres, nous ayons en tête tout de suite les questions liées à la tarification. Je ne voudrais pas que sous les pieds des habitants des quartiers les plus populaires circule un train de grande qualité qui permettrait aux hommes et femmes d'affaires de pouvoir aller d'un aéroport à l'autre, mais qui donnerait un drôle de sentiment à celles et ceux qui ont autant besoin de transports, qui entendraient peut-être ou sentiraient le métro rouler sous leurs pieds sans avoir la possibilité d'imaginer de pouvoir le prendre un jour. J'ai bien entendu déjà les précisions qui ont été apportées, qui consiste à dire que c'est la Société du Grand Paris qui construit, mais que tout cela ira après en exploitation au STIF.

Pour prendre un exemple pour terminer, si on offre une Rolls-Royce à quelqu'un qui est au niveau du SMIC, il pourra regarder la Rolls-Royce, mais n'aura jamais les moyens ni de payer le carburant, ni l'assurance, ni de l'utiliser. Et je pense que cette question de savoir comment, le moment venu, ces transports seront accessibles aussi à celles et ceux qui en ont socialement le plus besoin, doit être dès à présent au cœur de nos préoccupations. Je vous remercie.

Applaudissements

François LEBLOND : je pense que nous avons plusieurs questions dans la salle qui ont été posées sur cette question de la tarification, Monsieur le Président. Nous essaierons de les regrouper dans la réponse qui vous sera apportée au cours de la séance. Je voudrais dire aux uns et aux autres, dans cette nombreuse assemblée, ce dont nous nous réjouissons,

300 personnes au moins certainement, ce qui est bien, c'est que toutes les personnes qui nous parlent de ce débat public nous disent que c'est bien d'avoir des élus qui viennent. Ils sont très contents de les avoir. Mais est-ce que nous recevons d'autres personnes que les élus ? Recevons-nous des personnes qui viennent là parce qu'ils ont envie de connaître, alors qu'ils se disent qu'ils n'ont pas de responsabilités particulières dans les affaires publiques ? Je pense qu'il y en a dans la salle, et je demande aux hôtesse de veiller à ce que l'on répartisse bien les questions qui seront posées entre le fond de la salle et le devant. J'ai en effet peur que certaines personnes se soient mises au fond de la salle en se disant qu'elles n'ont peut-être pas le même poids dans cette assemblée. Il faut que tout le monde ait le même poids. C'est le but des débats publics. Cela intéresse profondément les élus, qui entendent la population. Ils l'entendent beaucoup dans leur propre commune. Mais l'entendra globalement ici, je pense que c'est une richesse. Mesdames, si vous voulez bien prendre les questions. Y a-t-il des mains qui se lèvent dans le fond de la salle ?

Questions

Thématique: transfert de flux et améliorations des infrastructures de transport

Carmelo PICCIOTO : je souhaitais demander s'il n'y avait pas un risque de cannibalisation par rapport aux réseaux existants, qui ferait simplement transférer les flux de l'un à l'autre. Il me semble également qu'il ne s'agit pas de transport de proximité...

François LEBLOND : si j'ai bien compris, vous vouliez dire que l'on pense à l'avenir, mais qu'il peut y avoir quelques difficultés du présent pour certaines stations qui existent aujourd'hui ? Est-ce cela ?

Carmelo PICCIOTO : je voulais dire qu'il y avait certainement des besoins qui n'avaient pas été identifiés par le plan de mobilisation des transports et par ces projets. Il devrait donc également y avoir un débat sur les infrastructures de transport à améliorer.

François LEBLOND : la question que vous posez est très bien. Il s'agit de savoir s'il n'y a pas d'autres améliorations qui devraient intervenir. C'est bien entendu un sujet.

Jean-Paul HUCHON : je voudrais vous répondre sur les deux plans que vous avez soulevés. Le premier, c'est que je ne crois pas qu'il y ait des risques de cannibalisation à proprement parler, comme vous l'avez indiqué, entre des projets qui figurent actuellement au plan de mobilisation, ou qui pourraient y figurer dans le futur. Nous avons retenu au plan de mobilisation tout ce qui était prioritaire et finançable par la région et tous les départements. A priori, l'État a retenu le plan de mobilisation comme un projet pertinent qui traite l'essentiel des questions. Il n'y a donc pas de cannibalisation. En plus, je pense même que la réalisation d'une rocade de banlieue à banlieue, quelle qu'elle soit, apporte évidemment beaucoup, puisqu'elle permet la désaturation d'une partie du réseau existant qui fonctionnera mieux. Je crois donc qu'en apportant des projets nouveaux, nous n'empiétons pas sur le bon fonctionnement des projets anciens, évidemment à la condition que tout ce qui est aujourd'hui en construction ou en avenir dans le plan de mobilisation, soit financé et

Réunion commune

bien financé. C'est bien évidemment la question centrale à laquelle nous aurons à répondre non seulement durant cette soirée, mais surtout à la fin des 70 réunions.

Thématique: convergences des deux projets

Maurice FAY, association AMUTC: je suis secrétaire d'une association d'usagers du Nord de Montreuil, je devrais dire du plateau des 4 communes au nord de Montreuil. Ma question est très simple. Comme cela a été évoqué par le Président SANTINI et le président BARTOLONE, elle concerne la convergence des deux projets, car à l'évidence les deux projets sont nécessaires. Evidemment, les réponses sont très compliquées. Je n'en attendrai pas pour ce soir, mais il est impératif que ces deux convergences se fassent rapidement.

Je note deux choses. D'une part, il n'y a pas suffisamment de débats communs entre le projet Arc Express et le projet Grand Paris. Et à l'Est de Paris, il y a aussi un petit désert dans les débats, dans les positionnements des villes où sont organisés, les débats sur ces deux projets. Notamment à proximité de Montreuil. Je vais plaider pour ma chapelle. Nous attendons avec impatience le prolongement du T1. Nous attendons avec impatience la ligne 11. Nous attendons avec autant d'impatience le prolongement de la ligne 9, qui doit commencer un réseau dans ce secteur où il n'y a pas de transport en commun. Nous sommes dans la même situation, en toute petite couronne, tout près de Paris, que dans la grande banlieue: une demi-heure pour arriver aux environs de Paris.

Qu'est-il possible de faire pour faire converger les projets, pour les réunir avec toutes les différences qui nous sont notées par les deux équipes de projet, dans un temps qui soit raisonnable pour les franciliens et pour l'avenir de la région Île-de-France.

Je ne peux pas terminer sans dire que nous avons quand même un petit peu le sentiment, lorsque l'on est citoyen, que c'est un combat entre le pot de terre et le pot de terre, et que c'est un petit peu regrettable.

Didier BENSE, membre de la Société du Grand Paris : sur les questions de la convergence, car je crois que c'est ça le fond de la question, cela se résume de façon différente selon les choses dont on parle. Il y a aujourd'hui des tracés proposés par le projet Arc Express, où il est extrêmement difficile d'imaginer que l'on trouverait la seule façon maladroite de ne pas converger. Je pense en particulier à ce qui se passe sur le sud des Hauts-de-Seine et le Val-de-Marne, où les uns comme les autres se recommandent en particulier des travaux de l'association Orbival. Arc Express a proposé un certain nombre de variantes autour de ces travaux. Nous avons fait des choix qui semblent un peu plus fermés, mais sur lesquels le débat public apportera un certain nombre d'éclairages. Nous sommes dans une situation à peu près similaire sur un territoire qui se trouve grosso modo entre La Défense et Pleyel, où nous sommes ce soir.

Pour la suite, c'est effectivement un peu plus compliqué. Imaginez aujourd'hui la façon dont nous pouvons converger sur le tracé à l'Est que nous proposons à la frontière de la Seine-Saint-Denis et de la Seine-et-Marne, avec un tracé dont on ne connaît pas aujourd'hui les

caractéristiques, puisqu'en dehors des deux arcs prioritaires qui sont présentés ce soir, il n'y a pas vraiment d'éléments de référence. C'est quelque chose sur quoi nous devons effectivement nous interroger en termes de méthode, puisque ce débat public aujourd'hui, proposé par Arc Express, porte sur les deux arcs prioritaire Nord et Sud, comme nous l'avons compris.

Jean-Paul HUCHON : je ne voudrais pas compliquer mon propos, mais je voudrais que l'on ne se trompe pas sur les termes. La convergence des deux projets est extrêmement complexe. Elle porte sur 35 milliards. Il faut voir que l'on ne peut pas faire les deux projets exactement en même temps et ensemble, parce que la finalité des deux projets au départ n'est pas exactement la même. La finalité d'Arc Express, votée et préparée avant l'arrivée du Secrétaire d'État, était clairement un projet de transport pour désenclaver les banlieues et créer une rocade de banlieue à banlieue du projet du grand 8 a été très longtemps, peut-être un peu moins maintenant du fait de l'effet du débat, présenté comme un projet lié au développement économique. Il suffit d'ailleurs de regarder le film de présentation pour voir la différence de nature entre les deux projets, puisque dans le film de présentation, on a des images des grandes métropoles mondiales comme Tokyo. Mais ce n'est pas la finalité initiale du projet Arc Express.

Je préférerais parler de complémentarité que de convergence. Je pense qu'il est possible d'améliorer le projet Arc Express qui est le cœur central de tout projet, qu'ils soient faits ensemble, où seuls, parce qu'il dessert les deux lignes les plus chargées en termes de population: 250 000 d'un côté ; 270 000 de l'autre. C'est incontestable aujourd'hui. S'ils sont complémentaires, la question est de savoir où ils sont complémentaires. Je veux penser et je veux croire qu'ils sont complémentaires à l'Est. Par conséquent, il faut examiner, en particulier par rapport aux enjeux de ce département et de celui de la Seine-et-Marne, comment ils sont complémentaires à l'Est. Il est évident que derrière cela, il y a aussi les projets qui doivent avancer. Nous avons en particulier parlé du T1 à Montreuil. C'est un sujet qui avance. Nous sommes en train de gagner entre neuf mois et un an sur les délais. C'est par conséquent un projet qui sera mis en œuvre largement avant la totalité du grand 8. Je crois que si on dit complémentarité, cela veut obligatoirement dire un travail dans le temps pour dessiner ce qui peut être réalisé maintenant et vite, et ce qui doit être pensé et préparé, mais pour un peu plus tard. Je pense en particulier à l'Ouest de la boucle, et pas à l'Est. Voilà ce que je voulais dire.

Quand vous dites que cela ressemble à une guerre entre le pot de terre et le pot de fer, il faut savoir qui est le pot de terre et qui est le pot de fer. Moi, je ne me prononcerai pas. Mais en tout état de cause, ce n'est pas anormal et ce n'est pas indécent que sur un sujet qui est le plus grand projet de transport porté en France et en Île-de-France depuis des années et des années, il y ait un débat public, et qu'il y ait des solutions différentes, et que l'on puisse servir de leurs différences et de leur complémentarité pour réaliser le meilleur projet possible, et je le redis, le meilleur projet finançable possible. Je suis conscient que l'on peut faire rêver beaucoup avec un projet comme celui-là. Mais si au bout du compte le rêve doit

se terminer en impossibilité de l'équation financière, je crois que personne ne sera satisfait, et que tout le monde aura l'impression d'avoir été un petit peu baladé.

Marc VERON, Président du Directoire de la Société du Grand Paris : je voudrais revenir sur ces éléments pour que la compréhension de nos auditeurs puisse être basée sur des bases solides. D'abord, de quoi s'agit-il ? La consultation porte sur quoi ? Elle ne porte pas sur le plan de mobilisation de la région. La consultation porte d'un côté sur Arc Express, deux arcs qui ont été parfaitement décrits par les intervenants précédents, et sur le réseau de métro du Grand Paris. C'est là-dessus et là-dessus seulement que porte la consultation. On peut y ajouter beaucoup de choses, mais ce n'est pas l'objet de la consultation.

Deuxièmement, il y aurait d'un côté des délais extrêmement courts, et de l'autre des délais de rêveurs ou d'utopistes, puisque l'expression a été utilisée en Seine-et-Marne. Non. Encore une fois, prenons les termes de la consultation. Il s'agit de réseaux de métro essentiellement souterrains. Je n'ai d'ailleurs entre parenthèses entendu de questions posées quant aux capacités de passer en aérien qu'au réseau de métro du Grand Paris. Donc souterrain. Je dis, sans pouvoir être raisonnablement contredit, que sur le plan des études comme sur le plan des travaux, je ne vois pas pourquoi les ingénieurs de la société du Grand Paris seraient a priori moins bons que ceux qui travaillent pour le STIF. Par conséquent, les délais sont les mêmes. Et je dirais même d'une certaine façon qu'ils sont probablement meilleurs dans le cadre du réseau de métro du Grand Paris. Il suffit pour cela de lire la loi du 3 juin 2010 qui, en matière de procédure, établie sur plusieurs points, je pense en particulier aux cas d'expropriation lorsqu'il y a du bâti, mais je pense aussi d'ailleurs à la manière dont un certain nombre de contrats de développement territorial pourront s'imposer aux outils d'urbanisme, je pense qu'il y a là un gisement de gains de temps. Je rappelle par ailleurs un élément que j'ai signalé dès la première réunion. Effectivement, si nous prenons les travaux à réaliser dans une séquence bout-à-bout, consécutive, et pas en pratiquant comme c'est fait partout dans l'industrie en temps masqué, nous risquons effectivement d'avoir des délais très longs. Je ne comprends donc pas davantage cette question des délais qui seraient bons dans un cas, et mauvais dans l'autre.

Enfin, dernier point. Si j'ai bien compris ce qu'a dit le Président SANTINI, et je crois l'avoir bien compris parce que nous sommes quand même un peu rôdés, c'est qu'il a simplement indiqué qu'il paraît totalement déraisonnable et totalement absurde d'imaginer que nous pourrions avoir deux cheminements au nord et au sud du Grand Paris, et Arc Express, par deux tunnels séparés simplement de quelques centaines de mètres, ou de quelques kilomètres. Je ne vois pas comment on peut concevoir qu'à la sortie du débat public, il puisse y avoir deux tracés distincts au sud et au nord. C'est totalement inconcevable, tout d'abord pour des raisons financières. Mais même la logique qui habite chacun d'entre nous est heurtée simplement par cette possibilité. Je ne comprends donc pas le terme de complémentarité, s'agissant encore une fois des deux projets qui font l'objet de la saisine de la Commission du Débat Public, et donc du débat public lui-même.

Jean-Paul HUCHON : juste un point d'ordre. Le plan de mobilisation est un plan sur lequel la région s'est engagée avec les départements pour 12 milliards. Elle a demandé à l'État de l'aider par des recettes nouvelles pour 5 à 6 milliards. Il est évident que s'il n'y avait pas de possibilité de faire le plan de mobilisation, et que l'on utilise l'ensemble des disponibilités de l'État pour faire un projet sur lequel nous pensons qu'il n'est pas exactement phasé dans le temps de la même manière, il y aurait eu des difficultés à rendre les projets complémentaires, et à rendre l'effort partenarial.

Jean-Luc MATHIEU : j'ai juste un point à ajouter, puisque je suis ici le seul membre de la Commission Nationale du Débat Public, pour vous dire que la saisine à la décision a porté sur le fait que l'opportunité et les objectifs principaux de l'ensemble de la rocade sont mis au débat public en ce moment, et pas uniquement deux arcs. La Commission Nationale sera saisie ultérieurement pour les deux arcs lorsqu'il s'agira de rentrer dans des détails beaucoup plus approfondis.

Thématique : territoires autour des gares

Claude SCHEININGER: je voudrais poser une question sur le problème du Grand Paris à propos des territoires, si j'ai bien compris, qui va dépendre de la Société du Grand Paris autour des gares. S'agit-il de territoires qui sont importants au niveau des communes ? Dans ce cas-là, est-ce que ça n'est pas dérogoatoire au statut des collectivités territoriales, puisque les communes ne pourront pas intervenir sur des territoires importants de leur commune ? N'y a-t-il pas un problème par rapport à cela ?

François LEBLOND : la question est posée à la Société du Grand Paris.

Marc VERON : il était question tout à l'heure de contrats de développement territorial. La loi est très claire. Le terme contrat veut dire qu'il faut être deux pour que le contrat puisse être activé. Quels sont les deux partenaires désignés par la loi ? Les communes d'une part, et l'État d'autre part. Autrement dit, le contrat ne peut pas être formé sans l'adhésion des partenaires qui sont sur un strict plan d'égalité. Quant aux matières qu'énonce la loi, c'est également très précis, puisqu'il s'agit d'aménagement, d'urbanisme, de transports au sens complémentaire, de surfaces, de logement, et en particulier de mixité urbaine, puisque quelqu'un a fait explicitement allusion à cela tout à l'heure, je crois que c'était Monsieur le Maire de Saint-Denis. C'est donc un contrat qui donne aux communes la pleine et entière responsabilité de signer ou de ne pas signer.

Dominique VOYNET, maire de Montreuil : merci Monsieur le Président. Je vais essayer de m'en tenir aux 2 à 3 minutes que vous nous avez proposées. Avec le logement, avec l'emploi, les transports constituent, et cela a été bien dit tout à l'heure, une des premières préoccupations des franciliens. Ne comptez pas sur nous pour opposer ici ceux qui cherchent à accéder plus facilement à leur emploi, ceux qui cherchent à avoir un accès plus facile au logement, à la santé, à l'éducation ou aux loisirs. C'est une préoccupation majeure pour nous tous. Et je voudrais ici apporter un soutien appuyé à l'équilibre général du plan de

mobilisation pour les transports, parce qu'il n'oppose pas ceux qui ont besoin de la modernisation de leur RER, ceux qui ont besoin de la prolongation de leur métro, ceux qui ont besoin d'une ligne de tramway, et ceux qui vont effectivement avoir une meilleure desserte de banlieue à banlieue, via Arc Express. Ne comptez pas non plus sur nous pour opposer l'intérêt de Saint-Denis ou de Clichy, de Sevran ou de Montreuil. En Seine-Saint-Denis, département le plus pauvre de l'Île-de-France, nous savons ce qu'il nous coûterait de nous opposer les uns aux autres stupidement, tout simplement parce que chaque euro ne sera utilisé qu'une seule fois.

Ce qui nous intéresse aujourd'hui, c'est d'être réalistes et exigeants à la fois. Et je voudrais dire ici à quel point nous attendons que soit précisé le tracé Est d'Arc Express, tout simplement parce que comme cela a été dit tout à l'heure, il n'est pas question non plus d'opposer la grande couronne et la petite couronne j'ai entendu tout à l'heure souligner l'intérêt de desservir Sevran et Aulnay en disant que cela concerne 90 000 habitants, ce qui est déjà une grande ville. Dans ma ville qui dépasse 100 000 habitants, les deux tiers des habitants ne sont pas desservis par le métro. Ils subissent la double peine, puisque la tarification de leur zone est effectivement plus élevée que la zone qui est desservie. Ils attendent avec impatience ce tracé Est d'Arc Express, et qu'il soit articulé avec le prolongement de la ligne 9 du métro, et avec les outils qui vont nous permettre solidairement, avec les habitants de Clichy-Montfermeil et du reste de la Seine-Saint-Denis, d'être desservi, et pas seulement traversés. Merci.

Applaudissements

François LEBLOND : c'est une observation. La SNCF voulait dire un mot là-dessus ?

Sophie MOUGARD, membre du STIF : je voulais simplement indiquer qu'un certain nombre de projets du plan de mobilisation font effectivement l'objet de concertations, et de débats publics. C'est le cas du RER E, mais c'est également le cas du prolongement du T1, ou du prolongement de la ligne 11, comme cela a été évoqué tout à l'heure. Les études des deux arcs Est et Ouest sont en cours. Pour les raisons que nous avons expliquées tout à l'heure, le Conseil d'administration du STIF a indiqué qu'il y avait deux arcs prioritaires, à savoir l'arc Sud et l'arc Nord. Je crois néanmoins qu'il faut avoir une capacité. Si nous arrivons à mobiliser encore plus de crédits et de financement, au-delà des 3,5 milliards, si on arrivait à réunir les 6 milliards, si l'État était au rendez-vous du financement du plan de mobilisation et au-delà, il faut que nous soyons en capacité de répondre effectivement sans attendre sur la manière dont nous compléterions cette boucle dont l'ensemble est mis au débat. Les études sont donc en cours. Elles vont permettre à la fois de travailler sur les conditions dans lesquelles nous avons une complémentarité avec les projets qui sont en cours, typiquement le prolongement du T1 de Noisy-le-Sec à Val de Fontenay. Elles vont également permettre de regarder dans quelles conditions on se maille de la façon la plus efficace avec les lignes de métro qui ont été citées tout à l'heure, notamment la ligne 11 et la ligne 9. Nous visons de rendre ces éléments disponibles d'ici la fin de l'année, pour éclairer

l'ensemble de ce débat à la demande de la Commission Particulière du Débat Public, dont le Président Mathieu a rappelé tout à l'heure dans quel contexte se situait le débat sur l'ensemble de la rocade Arc Express.

Thématique : tarification

André CUZON, Environnement 93 : nous avons écrit à Monsieur HUCHON en tant que chef de liste avant les élections, afin de lui demander un débat sur la tarification des transports en région parisienne. Je suis d'accord avec Madame VOYNET. Nous n'allons pas nous opposer les uns aux autres. Le débat public est donc absolument nécessaire en matière de tarification. Nous avons écrit au Président de la Commission Particulière du Débat Public, Monsieur LEBLOND, lundi ou mardi, pour que ce débat puisse pourquoi pas avoir lieu dans le cadre de ces 70 réunions. Ce débat doit quoi qu'il en soit avoir lieu tant du fait des investissements qui sont largement évoqués, mais aussi du fait de la tarification. Qui va payer, et combien va payer l'usager ? Je crois qu'au moins un débat doit avoir lieu, ou plusieurs. Monsieur DILAIN que nous avons vu la semaine dernière, Maire de Clichy-sous-Bois, est tout à fait d'accord pour soutenir cette demande d'un débat public sur la tarification en Seine-Saint-Denis en particulier.

Je voudrais préciser que pour aller de Clichy-sous-Bois ou d'Aulnay-sous-Bois, si on prend le bus et le train à la gare RER, on paye à l'heure actuelle à Aulnay-sous-Bois plus de 11 € pour faire l'aller-retour. Il y a donc franchement un véritable débat d'enclavement des banlieues, et de justice sociale. Je crois que le Grand Paris, lorsque l'idée a été évoquée il y a quelques années maintenant, notre banlieue s'était dit que le ticket de métro pour tous serait vraiment le Grand Paris. Merci.

Marc VERON : sur la tarification, la loi est très claire. Pardon de me réfugier derrière la loi, mais la loi s'applique de façon indifférenciée. Il est clair aujourd'hui que la responsabilité de la Société du Grand Paris, et ce n'est pas banal, consiste à amortir probablement sur une très longue période, mais comme cela a été le cas pour le métro de Paris, les infrastructures qui vont être remises clés en mains, si j'ose dire, au STIF. C'est un avantage que beaucoup de régions aimeraient avoir. Tout d'un coup, un réseau est mis en service, et la partie capitale fixe, essentiellement capital fixe, est totalement amorti en dehors de l'exploitant, et en dehors de l'autorité organisatrice de transport. Pour ce qui concerne la tarification, la loi ne donne aucune compétence à la Société du Grand Paris pour la fixer. Je ne me défausse pas. Je vous dis simplement que nous sommes illégitimes pour nous prononcer sur cette question de la tarification.

Jean-Paul HUCHON : concernant la question de la tarification, aux termes de la loi, c'est effectivement le STIF qui en est en charge. C'est nous qui fixons, en général au conseil de mai-juin, les augmentations ou les évolutions de tarification au mois de juillet. Il est clair que le financement d'une opération aussi lourde ne peut pas se faire uniquement par le biais de la tarification. Il faut qu'il y ait un appui des collectivités locales membres du STIF. Elles l'ont déjà fait. Elles peuvent le poursuivre, peut-être à un rythme relativement moins élevé

compte tenu de la situation des collectivités locales, et du fait que nous avons doublé nos contributions en moins de 4 ans. Il faut qu'il y ait un effort des usagers au fur et à mesure que les améliorations se produisent.

Je rappelle un fait absolu, qui est en tout cas une réalité connue : la tarification en Île-de-France est très inférieure à ce qu'elle est dans d'autres grandes capitales. Je n'ai pas dit que c'était parfait. Mais c'est quand même la réalité. Allez à Londres, et vous verrez que le ticket de métro coûte 3 fois plus cher qu'en Île-de-France. C'est la vérité. Mais les réflexions que nous sommes en train de mener sur la tarification, autour d'une tarification plus juste, en particulier pour les personnes qui viennent de la grande banlieue, ont déjà commencé. Le débat sur la tarification aura lieu en effet au STIF. Je me méfierais pour ma part d'un débat qui porterait sur des zones extrêmement limitées, parce que de zones limitées en zones limitées, on aboutit très vite à une contagion. De toute manière, la tarification se fait toujours à la baisse à ce moment-là. Alors, il faut qu'il y ait des ressources pour le STIF pour continuer à investir comme vous l'avez dit les uns et les autres, tout à l'heure. Le débat sur la tarification a donc commencé. L'objectif est d'avoir une tarification plus juste, pour tenir compte de la qualité, de la fréquence et de la fiabilité du transport, et pas seulement de l'éloignement à proprement parler géographique. Il est évident qu'il faudra avancer là-dessus dans les mois et les années qui viennent.

François LEBLOND : j'ai une question qui est un peu liée à tout cela. Le STIF a-t-il en droit les moyens de s'opposer à ce que la Société du Grand Paris construise des tronçons que l'on pourrait considérer comme déficitaires, comme Saclay ou Clichy-Montfermeil ?

Sophie MOUGARD : Président, le STIF n'a très clairement pas la possibilité de s'opposer à la loi, et il ne le souhaite pas. Pour compléter peut-être sur les questions d'exploitation, je crois qu'il y a une vraie question qui est soulevée. Lorsque l'on a examiné le coût d'exploitation, parce que l'on pense tout de suite à l'investissement, mais ensuite il faut exploiter. Il faut donc des rames, de la maintenance, etc. Au bas mot, d'ici à l'horizon 2020, on parle de 700 à 800 millions d'euros par an supplémentaires de coûts d'exploitations qui vont peser pour le STIF. Il y a donc vraiment une question qui est posée, je crois que le Président BARTOLONE l'a évoqué tout à l'heure, des ressources dont nous disposerons pour pouvoir exploiter efficacement ce réseau de transport. Une des questions est également que l'ensemble des parties prenantes puisse faire l'effort. Le Président évoquait effectivement les collectivités locales qui financent le STIF à hauteur de plus de 1,6 milliard d'euros. Il y a également les recettes tarifaires, les voyageurs qui financent à travers les Pass Navigo et à travers les tickets. Il faut également penser aux versements transport qui sont acquittés par les employeurs. Pourquoi ? Parce que quelque part, c'est aussi important que ces acteurs soient attentifs et participent au bon fonctionnement du système de transport dont leurs salariés bénéficient. Je crois que ce sont ces éléments qui ont conduit l'ensemble des collectivités membres du STIF à solliciter, notamment dans le cadre du rapport qui a été travaillé par un certain nombre de parlementaires autour de Gilles CARREZ, le gouvernement pour qu'il soit fait suite à une demande d'augmenter également le taux du versement transport.

François LEBLOND : je crois que nous allons nous arrêter là sur la tarification.

Didier MIGNOT, Maire du Blanc-Mesnil : je voudrais dire mon accord avec la notion de complémentarité des deux projets, en tout cas dans cette partie en Seine-Saint-Denis, sur Arc Express et le grand 8. Je crois que c'est une notion extrêmement importante, parce que cela correspond, quelles que soient les villes desservies par ces deux projets, à une attente extrêmement forte de la population. Cela a déjà été exprimé par un certain nombre de mes collègues, mais je réaffirme cela avec beaucoup d'insistance. De manière anecdotique, dans les années 70, l'un de mes prédécesseurs au Blanc-Mesnil inaugurerait une gare factice de la prolongation de la ligne 7 du métro devant le musée de l'air au Bourget.

Je crois donc que c'est vraiment quelque chose d'extrêmement important. C'est pour cela que nous actons positivement aujourd'hui sur la ligne rouge de la Société du Grand Paris, une gare à l'endroit du musée de l'air et de l'espace, qui était attendue depuis si longtemps. Je ne minimise pas l'aspect de l'urgence, et notamment de la situation de la ligne B du RER aujourd'hui. Je crois que c'est important, parce que si nous voulons être constructifs, et si nous voulons vraiment que la population s'intéresse aux débats qui amènent quand même à des délais relativement longs quand on est tous les jours un petit peu en souffrance sur les transports en commun aujourd'hui, je pense qu'il est également important que l'on s'occupe de l'urgence. Cela a été dit par le Maire de Saint-Denis, mais je confirme et j'insiste sur cette question. Et je voudrais insister sur l'importance de la ligne rouge. Encore une fois, je n'oppose pas les projets, dont je souhaite qu'ils soient complémentaires. Pour les tronçons qui nous concernent, cette ligne rouge va du Bourget jusqu'à Noisy-le-Grand. Je crois que c'est important. Les Maires desservis par ce tronçon travaillent à une prise de position commune, qui vise à dire que c'est un territoire de grands quartiers populaires. Même si cette ligne de transport ne répondra pas à tout, il suffit de regarder la cartographie des événements de novembre 2005 pour s'apercevoir qu'aux Tilleuls, à Blanc-Mesnil, qu'au 3 000 à Aulnay, qu'aux Beaudottes à Sevran, qu'aux Bosquets, c'est là que les choses se sont déroulées de la manière la plus violente, et je pense encore une fois sans naïveté sur l'efficacité du transport, c'est un élément extrêmement important me semble-t-il pour que nous puissions répondre aux attentes fortes de la population qui se sent à juste titre enclavée dans un certain nombre de ces quartiers. C'est vraiment je crois d'ailleurs un des éléments qui motive le tracé de la ligne rouge tel que c'est explicité dans le document préparatoire à ce débat. Il me semble donc important que cela soit pris réellement en compte. C'est en outre un objectif qui sera totalement atteint si la position et le nombre de gares permet d'y répondre. Je pose cette question-là parce que c'est peut-être déjà une position publique que j'ai pris, mais je propose d'ores et déjà une gare sur le grand ensemble des tilleuls au Blanc-Mesnil, qui permettrait à la fois, parce que je n'oppose pas quartiers populaires, développement économique et zones d'activité, de desservir un centre-ville, un grand ensemble d'habitats populaires, et une zone d'activités économiques.

Juste un élément sur le financement. D'autres vont sans doute mieux parler de ce sujet que moi. Il est vrai qu'il faudrait être attentif à la question du financement et du phasage. C'est-

à-dire qu'il n'y a pas de lignes prioritaires, et il faut que tout le monde puisse être servi à peu près en même temps.

Deux mots pour conclure, d'abord sur le fait qu'avec un tel projet qui va générer bien évidemment, et c'est dit dans le projet, des conséquences sur le logement et d'autres éléments de développement urbain, il faut que les collectivités territoriales aient les moyens d'assumer les dépenses d'équipements publics qui vont avec. Ce n'est pas le cas aujourd'hui. J'en termine en disant qu'aussi, et c'est un élément important pour la population, qu'il ne faudrait pas que ce projet se solde par une formule un peu triviale et un peu lapidaire. Pour les habitants de nos villes, il ne faudrait pas que ce soit ils aménagent, on déménage. Merci de votre attention.

François LEBLOND : Monsieur le maire, vous savez qu'il y a une procédure qui est celle du cahier d'acteurs. Je pense que la solution la plus simple serait que vous rédigiez avec vos collègues un cahier d'acteurs sur ce sujet, si vous ne l'avez pas déjà fait. Nous le recevrons bien volontiers, aussi bien mon collègue MATHIEU que moi-même, puisqu'il y a beaucoup de cahiers d'acteurs qui sont communs aux deux Commissions. Avant de redonner la parole à la salle, je veux donner la parole à quelqu'un qui nous a écrit, et qui est Monsieur CANTAL DUPARC. Ce dernier fait partie de l'association internationale du Grand Paris, c'est-à-dire la liste des architectes qui avaient été mobilisés il y a 18 mois, deux ans maintenant je crois, pour donner leur point de vue sur ce que pouvait être le Grand Paris. C'est une démarche tout à fait différente de celle qui est la nôtre. Il n'entre pas directement dans les responsabilités de notre Commission, de nos Commissions particulières, de parler de ces sujets. Mais nous écoutons quand même ceux qui se sont exprimés à ce titre. Et Monsieur CANTAL DUPARC posait une question (il s'agit du Grand Paris) : pourquoi une double circulation verte et bleue entre le Bourget et Roissy ? Si nous faisons cette économie aujourd'hui, faire Arc Express et le Grand Paris, un barreau intermédiaire nécessaire à l'Est du Grand Paris en Seine-Saint-Denis. Est-ce que vous avez compris la question ?

Monsieur CANTAL DUPART : premièrement, pourquoi y a-t-il et la ligne bleue et la ligne verte qui vont du Bourget à Roissy ? On pourrait cumuler, et faire une économie. Et je dis que autant Arc Express et la ligne rouge au Sud de Paris sont très proches... Cela a été très bien dit par Monsieur VERON. Il y en aura une seule, et il faudra bien que la synthèse se fasse. Par contre, à l'est de Paris, en Seine-Saint-Denis, je trouve fondamental qu'il y ait le barreau tel qu'il a été décrit à la limite de la Seine-Saint-Denis et de la Seine-et-Marne, mais qu'il est nécessaire de faire un barreau intermédiaire comme cela vient d'être dit selon Arc Express, entre le Bourget et Noisy-le-Grand.

Marc VERON : il y a en tout cas une évidence, c'est qu'une partie de la réponse appartient... Je voudrais faire le lien entre ce que vient de dire Monsieur CANTAL DUPARC et l'intervention de Monsieur le maire de Blanc-Mesnil. Je crois qu'il y a exactement deux niveaux dans toutes ces affaires. Il y a un niveau d'ajustement fin de terrain. Pour me faire comprendre, Monsieur le maire de Blanc-Mesnil, est-ce que la gare doit être à l'est ou à

l'ouest de la nationale de Flandre ? C'est ce que j'appelle de l'ajustement, et le débat avec les collectivités permettra bien entendu déclarer cette question. Et puis il y a, pardonnez-moi la grossièreté du mot, un plan stratégique. En quoi consiste le plan stratégique ? Cela consiste très exactement à savoir si oui ou non, par exemple il est prioritaire de desservir le Nord-Est Clichy-Montfermeil. Je vous dis tout de suite la raison pour laquelle immédiatement il a été songé à desservir ce Nord-Est. Il nous est apparu que l'on pouvait fonder tous les espoirs, tous les plans et toutes les projections sur le Grand Paris, si nous étions en permanence sous la menace des explosions que nous avons connu il y a quelques années de cela, il était évident que la notion même du Grand Paris serait par terre. Son image de marque serait par terre. Cela nous est apparu comme étant prioritaire. Et je peux dire que dans notre esprit, cette liaison par le Nord-Est n'est pas quelque chose qui est à renvoyer aux calendes dans la liste des travaux à faire. C'est probablement l'une des premières portions de travaux à réaliser.

Ce qui est stratégique également, c'est de desservir les aéroports. Est-ce que Paris doit rester la seule capitale majeure en Europe à ne pas avoir de liaison directe entre ses aéroports et le cœur de la capitale ? C'est une notion totalement stratégique. Et ce qui est stratégique encore, c'est la liaison Sud. Je ne vois pas pourquoi on irait concevoir un Cluster en ayant toute une série d'établissements scientifiques majeurs qui vont se transférer sur le site de Saclay, que nous aurons un certain nombre d'industries majeures, de start-up intéressantes qui accompagneront ce mouvement, pendant que le plateau de Saclay continuerait à être dans la situation où il est, je puis en témoigner, depuis 25 ans sans moyen de desserte lourd avec le cœur de la capitale, et l'ensemble des territoires qui irriguent ce plateau de Saclay. C'est aussi un choix stratégique. Je pense donc qu'il y a des ajustements de terrain, et qu'il y a très certainement dans le projet du Grand Paris des choix stratégiques majeurs.

Didier BENSE, membre du directoire de la Société du Grand Paris : il n'y a pas de gisements d'économies potentielles à décroiser la ligne bleue et la ligne verte, puisque ces deux lignes entre Pleyel et Roissy, sur les 21 kilomètres d'infrastructures, partagent les mêmes infrastructures. Il n'y a en effet pas de doublement des dépenses sur ce tronçon-là.

Sophie MOUGARD : très vite Président. Simplement pour indiquer que sur Roissy, il y a non seulement la ligne verte et la ligne bleue, mais il y a également un projet qui s'appelle CDG Express, qui dessert Roissy. Je pense donc qu'à un moment donné, il faut se poser la question de savoir si l'on fait de la redondance, ou si l'on fait de la complémentarité. Pour ce qui concerne l'Est, il me semble tout aussi important de boucler la rocade d'Arc Express dans les zones denses avec le maillage sur les lignes de métro que je citais tout à l'heure, mais également d'examiner la complémentarité, avec ce qu'évoquait Monsieur CANTAL DUPARC sur les territoires qui aujourd'hui, sont concernés par la ligne rouge du projet. Il s'agit de les intégrer et de faire des complémentarités. Évidemment, cela s'examine, cela se regarde, et cela s'étudie. Dès que nous sommes sur des rocades qui sont distantes de plus de 2 ou

3 kilomètres, comme nous les faisons par exemple sur la tangentielle nord et sur le T3, nous sommes sur des complémentarités de projets. Nous ne sommes pas sûrs des redondances.

Christophe GIRARD, adjoint au maire de Saint-Denis : je vais reprendre un argumentaire du film d'Arc Express selon lequel nous aurions un gain de temps de 20 minutes entre Versailles et Créteil, comme entre Gennevilliers et Aubervilliers. Nous avons 20 kilomètres dans un cas, et 4 kilomètres dans l'autre. Je crois que cet argument vient prouver l'urgence qu'il y a à commencer par le Nord. Pourquoi Arc Express commencerait par le sud, et reléguerait les travaux au nord à une livraison uniquement en 2022 ?

Sophie MOUGARD : dans le travail qui a été fait sur les arcs, nous avons regardé quelles étaient les carences en termes de desserte qui sont les plus criantes, et notamment en termes de desserte pour favoriser les déplacements de banlieue à banlieue. Nous avons pu constater que la part de transports collectifs, notamment dans le Val-de-Marne, tombe à 16 %. Pour comparer, nous sommes à plus de 60 % dans Paris. Dans le précédent schéma directeur, il y avait un programme qui s'appelle le Grand Tram, qui visait à déployer des rocales en tramway sur ces territoires. Le constat que l'on peut faire, c'est à la fois les coupures urbaines que nous avons évoquées tout à l'heure, des coupures naturelles que sont la Seine et la Marne, mais également des coupures qui ont été faites par les réseaux de transport et les routes, ne nous permettent pas d'arriver à réaliser ces projets en surface, d'où l'importance d'arriver à apporter rapidement sur cette zone, sur cet arc prioritaire, une desserte banlieue-banlieue qui sera évidemment souterraine pour qu'elle puisse s'insérer sans problème dans les territoires sans créer de difficultés d'insertion. C'est aussi un enjeu important en termes de durée de réalisation. Pour ce qui concerne l'arc Nord, il est arc prioritaire du fait de la densité d'occupation en termes de populations et d'emplois de ces territoires.

Gabriel MASSOU, Conseiller régional d'Île-de-France : j'entends parler de convergence et de complémentarité. Je pense qu'il y a une grande aspiration. Mais à condition qu'il y ait quand même au départ la vision que nous sommes quand même sur deux conceptions qui ne sont pas identiques. Donc pour qu'il y ait convergence et complémentarité, il faut quand même qu'il y ait des évolutions lourdes. Il y a quand même un projet qui privilégie la desserte des pôles de développement en lien avec l'international. Nous l'avons très bien vu dans le film du Grand Paris. Les vitesses annoncées montrent d'ailleurs bien que la desserte fine des territoires n'est pas la priorité. Et il y a un projet qui a été construit avec la volonté de desservir l'ensemble du territoire, avec des stations certains proches. Premier sujet: pour que ça se rapproche les huiles, il faut quand même qu'il y ait un choix de fait.

Deuxième sujet : il y a un projet qui contribue quand même à l'ouest à l'étalement urbain. On me parle de Saclay. On peut évidemment desservir Saclay. Mais un projet de transport structure le futur aménagement. Il y aura donc de l'étalement urbain à l'ouest si on va boucler la boucle à Saclay. Or, c'est contraire à toutes les leçons tirées de Kyoto. Et il y a

donc le projet qui choisit lui la zone dense. Il faudra choisir. Est-ce que l'on étale, ou est-ce que l'on dessert la zone dense ?

Troisième sujet : il y a le projet qui renvoie toutes les questions de fonctionnement demain sur les usagers et les collectivités, et il y a un projet qui demande dès aujourd'hui au gouvernement de donner les moyens pour le fonctionnement, notamment avec le versement transport, mais aussi le fonds d'aménagement de la région Île-de-France.

Je veux dire que je veux bien qu'il y ait une complémentarité, et je pense qu'elle est possible. Mais il faut qu'il y ait un choix de desserte fine des territoires. Il faut qu'il y ait abandon de la boucle de Saclay. Il faut qu'il y ait transfert à l'est des moyens de financement de la boucle de Saclay pour obtenir les deux tracés à l'Est, et il faut qu'il y ait des aujourd'hui engagement de l'État pour transférer au STF les moyens de fonctionner demain.

Applaudissements

Marc VERON : pardonnez-moi Monsieur cette remarque un peu facile. Quand on est au nord, il est très facile de déshabiller le sud. Ce que je crois profondément, c'est que si on ne dessert pas Saclay, il n'y aura en réalité rien au-delà de La Défense. Il n'y aura pas Versailles. Il n'y aura pas Saint-Quentin-en-Yvelines. Il n'y aura pas Saclay. Il n'y aura pas Massy et il n'y aura pas de Palaiseau, et les friches d'Orly continueront pour partie à perdurer. Est-ce que c'est cela que l'on veut ? Quand on est au nord, peut-être a-t-on une approche un peu lointaine de ces questions. Je vous assure que quand vous êtes sur le terrain à Versailles et à Saint-Quentin, vous entendez des propos qui sont tout à fait différents. Ces gens-là n'ont pas l'impression de pratiquer ce que vous appelez l'étalement urbain. Ma remarque sera brève. Après tout, il y a des architectes urbanistes dans la salle. Je vous affirme que le meilleur moyen d'avoir un développement anarchique, comme on peut le constater sur la côte ouest des États-Unis, est de n'avoir aucun projet structurant pour cette zone.

Jean-Paul HUCHON : je n'ai pas du tout l'impression que c'est parce qu'il était au nord que l'intervenant précédent a fait une intervention à mon avis pertinente. J'aurais tendance à dire que Monsieur VERON lui est vraiment à l'ouest, parce que la vérité dans cette affaire est qu'il est absurde et délirant, d'un point de vue économique, de financer un projet de métro qui nécessite au minimum à 400 000 voyageurs par jour pour... Et c'est le Président de l'établissement public de Saclay qui me le disait hier : on s'attend à une fréquentation sur les 20 ans qui viennent de l'ordre de 6 000 personnes.

Il existe un projet de transport en sites propres que la région a d'ailleurs complètement financé, et dont elle s'apprête à financer la deuxième partie. Ce projet peut ensuite parfaitement se transformer en projet de tramway. Le jour où il faudra le transformer en projet de métro, c'est que Saclay sera devenue quelque chose d'énorme et de considérable. Ce n'est pas encore le cas, d'autant plus que dans le projet de l'établissement public de Saclay, il existe très peu, et c'est là aussi l'établissement public et les communes qui le disent, de projets de logements, et uniquement avec une accentuation du côté Cluster.

Donc, soyons sérieux. Je ne dépenserai pas l'argent du contribuable ni régional, ni national, pour faire quelque chose qui n'a pas de sens au plan économique et social.

Applaudissements

André SANTINI, Président de la Société du Grand Paris : Monsieur le Président, le Président de la République s'est rendu sur place à Saclay, et je parlerai sous le contrôle de Madame la Ministre Valérie PECRESSE. Le gouvernement a mis 1 milliard sur Saclay, plus 800 millions. C'est évidemment l'équivalent d'une Silicone Valley, et le résultat ne va pas être demain au rendez-vous. Mais disait-il, comment voulez-vous que des chercheurs, il s'agit de chercheurs à l'origine, puissent venir à Saclay s'ils sont à une 1h30 de Roissy, ou à 1h30 du centre de Paris ? Bien sûr que nous anticipons maintenant. Mais comme nous vous l'avons dit, il ne s'agit pas de choisir entre Saclay et autre chose, puisque nous voulons réaliser le tout. Mais nous ne devons pas négliger les possibilités de recherches en France. Vous le savez très bien. On parle beaucoup des enfants aujourd'hui. J'espère que Valérie nous apportera encore des précisions. Ne trions pas s'il vous plaît. Nous sommes partis pour un grand projet. Nous tendons la main pour que l'essentiel se fasse en commun. Saclay est impérative :

Valérie PECRESSE, Ministre de la Recherche et de l'enseignement supérieur : je voudrais savoir combien de gares du Grand Paris sont en Seine-Saint-Denis et concernent directement les habitants de Seine Saint Denis par rapport à celles qui concernent l'ouest ? Et je pense qu'en réalité, la Seine-Saint-Denis est au cœur des préoccupations du Grand Paris. Alors on parle de la convergence des projets, puisque je crois que c'est vraiment le sujet aujourd'hui : comment faire converger les projets ? Je suis quand même très frappée d'entendre dire ici, et avec de bons arguments, que les deux tracés à l'Est sont intéressants. Nous sommes un peu dans le flou, parce qu'Arc Express n'a pas bouclé son tracé. On ne sait donc pas très exactement quelle va être la poursuite à l'Est d'Arc Express.

Moi, j'aimerais poser la question : même si on ne sait pas quelle est la suite du tracé à l'Est, combien cela coûterait-il en plus, si c'est possible d'avoir cette estimation, de faire deux tracés à l'Est : celui par Clichy-Montfermeil ; et celui beaucoup plus proche par Bobigny ou par Aubervilliers ? Il serait intéressant de savoir combien cela coûte en plus. J'ai l'impression que la convergence se fait très naturellement dans le Val-de-Marne, où les tracés sont objectivement très proches. Est-il possible de faire les deux, et combien cela coûterait-il ? Nous n'avons jamais parlé d'argent, et il serait peut-être utile pour les habitants de la Seine-Saint-Denis de savoir combien cela coûterait.

François LEBLOND : nous n'allons peut-être pas ouvrir le débat là-dessus ce soir, parce que je voudrais donner la parole aux autres intervenants. Très rapidement, parce qu'il y aura sûrement beaucoup d'autres débats qui parleront de ce sujet.

Didier BENSE : Madame la Ministre, sur la Seine-Saint-Denis, l'infrastructure du Grand Paris, c'est de l'ordre de 40 kilomètres de voies, et 11 stations.

Je voudrais revenir sur la notion de desserte fine. De quoi parlons-nous ? Nous parlons de deux projets dont l'un coûte 5 milliards pour 500 000 voyageurs, et dont l'autre coûte 4 à 5 fois plus cher, pour 4 à 5 fois plus de voyageurs. Nous nous adressons donc aux mêmes habitants. Bien sûr, le fait que les gares soient espacées donne l'apparence de dessertes pas fines. Mais nous avons su faire des modes de rabattement. Nous savons faire des sites propres. Nous savons faire des tramways. Nous ne saurions plus le faire à l'avenir pour organiser le transport et avoir des dessertes fines qui soient performantes à l'échelle régionale. Je crois qu'il faut effectivement avoir en tête que cela irrigue l'ensemble du territoire. Ce sont 2 millions de voyageurs. Ce ne sont pas des voyageurs aériens. Ce ne sont pas des banquiers qui vont de La Défense à Saclay. Ce sont des gens qui habitent autour des gares. Les 40 gares, ce sont 60 à 80 communes irriguées, et 3 millions d'habitants. Merci.

Patrick BRAOUZEC, député de la Seine-Saint-Denis : Une suggestion pour les débats à venir. Plus qu'une suggestion, c'est plutôt une recommandation. Faites en sorte qu'il y ait plus de paroles dans la salle, et ne renvoyez pas question-réponse. Il est possible de globaliser une dizaine de questions. Ensuite, l'esprit de synthèse de ces personnes permettra de répondre à dix/questions à la fois.

Sinon, je fais le compte. Il y a 3 vrais gens qui sont intervenus dans la salle. Les autres sont des élus. Comme je suis également un élu, je vais la fermer très rapidement. Je vais vous dire simplement 3 choses. Premièrement, j'apprécie énormément le fait que pour une fois, on entende de toutes les bouches que la question de l'attractivité de Paris et de la région Île-de-France passera aussi par la réduction des inégalités sociales et territoriales, et que les transports en commun en sont un des maillons essentiels. Deuxièmement, je pense effectivement qu'il y a complémentarité, et sans doute convergence dans certains cas entre les deux projets, et c'est bien cela qu'il faut viser, parce que nous en avons besoin. Et il y a bien évidemment des questions qui viennent parce que ce sont des questions qui sont urgentes aujourd'hui. Il y a effectivement la question de la tarification. Il y a la question des maillages. Il y a la question de l'amélioration d'un certain nombre de lignes, de la ligne 13, avec son dédoublement et aussi son prolongement jusqu'à Stains, pour un bon maillage avec la tangentielle Nord. Et puis sur la Société du Grand Paris, juste une chose : il nous faudrait une gare supplémentaire à la Courneuve, car cela nous permettrait d'avoir un vrai maillage.

Ludivine KOHLER : bonsoir. J'ai juste une petite question sur la faisabilité technique. Pour le Grand Paris, vous dites que vous allez faire 155 km en dix ans. Le tunnelier de la ligne 12 fait 12 mètres par jour. 155 kilomètres en 10 ans, cela fait 42mètres par jour. Je ne suis pas spécialiste du tout. Je voudrais juste savoir si c'est faisable techniquement, sachant que c'est juste la creusée du tunnel. Ce n'est pas l'organisation de gares, etc.

Julien MENEAU : j'habite Saint-Denis. Merci à Patrick BRAOUZEC, le Président de Plaine Commune, d'avoir incité justement à faire parler les habitants, parce qu'il y a sans doute beaucoup plus d'élus que d'habitants. Simplement, première chose. Merci aux Présidents des deux Commissions et aux membres, parce que c'est grâce à vous que ce débat va

prendre aujourd'hui tout son sens, que nous n'aurons pas l'impression que les choses sont déjà faites, ont déjà été faites en coulisses, que ce ne sera pas le pot de terre contre le pot de fer, comme disait le secrétaire général d'une association. J'ai quelques questions et remarques. Cela va aller très vite.

Premièrement, je m'adresse à Monsieur HUCHON. Nous vous avons bien entendu, et nous vous avons remercié, nous les habitants, d'avoir pris en compte les différents projets de transports en commun, de prolongements du métro, de tramways et autres. J'ai envie de vous dire que le tramway T8 s'arrête à la porte de Paris. Il est inachevé. Il faut l'achever Monsieur HUCHON. C'est une colonne vertébrale pour Saint-Denis et pour Aubervilliers. Je note à cet égard que dans la présentation du Grand Paris figurait le tracé du T8 dans la plaine.

Autre question sur la ligne 13, très rapidement également. La ligne 13, lorsque l'on regarde le document Arc Nord du projet Arc Express, on s'aperçoit que la station Carrefour Pleyel n'est pas en fait une station, puisqu'il est dit textuellement qu'il y aura une desserte par l'extérieur. Aujourd'hui, quand vous faites figurer un point de contact possible sur les cartes, ce n'est pas un point de contact possible. La station suivante, c'est Saint-Denis Pleyel sous le RER D de la plaine. C'est 200 mètres à pied. Aujourd'hui, il n'existe toujours pas de passerelle pour franchir le faisceau des voies ferrées. Cela signifie que l'on passe sous le pont du Landy. C'est en fait plusieurs centaines de mètres. 1,5 kilomètre me dit quelqu'un dans la salle. On imagine donc que dans le cadre des contrats de développement territorial, il y aura un aménagement des zones. On peut imaginer que cela sera un peu comme à Montparnasse. Il y aura un recouvrement partiel des faisceaux de voies ferrées. Il y aura peut-être des souterrains pour passer. Mais pour autant, cela ne va pas arranger le maillage de la ligne 13. Et les habitants ont besoin, parce que beaucoup d'habitants descendent à Saint-Lazare pour prendre les transiliens, pour prendre le RER, pour prendre les autres métros pour aller à La Défense, ou pour aller dans le nord des Hauts-De-Seine.

J'ai enfin une question à l'attention de Monsieur BRAOUEZEC. Vos collègues députés et parlementaires ont réduit la superficie et le périmètre des contrats de développement territorial de 1 500 à 400 mètres. Or, vous avez indiqué dans une interview au Parisien du 1er octobre que vous vouliez signer un contrat qui englobe plus largement la ville de Saint-Denis. J'aimerais savoir ce que cela recouvre, et quels sont vos projets ? Je terminerai tout de suite par une citation et un extrait d'une chanson Rom. Cette chanson dit, enfin c'est un extrait très bref que vous pourrez reprendre dans vos documents. Je suis face à deux voies. Je suis seul face à un croisement.

Jean BRAFMAN : indépendamment d'un certain nombre de questions qui ont été posées, et sur lesquelles je ne vais pas revenir pour abrégé, je voudrais quand même pointer une dimension. On a parlé des tracés. Nous avons également parlé beaucoup de la conception de l'ensemble des réseaux qui sont soumis au débat. Nous avons peu parlé de financement au détour de quelques réponses. Ces financements ont des incidences sur les populations. Nous

avons effectivement parlé au travers des tarifications des conséquences que cela peut avoir sur les usagers. Je voudrais évoquer le problème de la valorisation foncière. Dans les projets qui sont présentés, quels sont les filets de sécurité qui existent ou qui devraient exister à mon sens, je pense que cela doit être largement partagé, pour que la valorisation foncière, qui va s'accompagner d'une taxation des plus-values foncières qui va être une source de financement pour les réseaux, et cela va avoir des conséquences sur un développement de la spéculation, ne soit pas un facteur de relégation des populations modestes, en particulier en Seine-Saint-Denis, et pas simplement en Seine-Saint-Denis, qu'elle garantisse que les organismes d'HLM, et les promoteurs qui bâtissent à la propriété dans des conditions accessibles, puissent avoir du foncier qui soit maintenu à un niveau accessible du point de vue de son prix, et qu'il ait donc pas l'effet de lessiveuse que l'on a connu avec le boulevard périphérique, puis ensuite avec l'A86, et qui a conduit à la relégation de la population entière vers la grande couronne, avec les difficultés de vie qu'ils ont pu connaître. Autrement dit, va-t-on maintenir, et quels sont les moyens qui sont prévus pour maintenir la diversité de la population dans toutes les zones qui sont desservies ?

François LEBLOND : vous enregistrez cette question, elle est très importante.

Jean-Marie BATY, animateur d'un collectif sur Roissy, pour vivre et venir travailler en transports en commun à Roissy : j'ai une courte question à poser. Tout le monde connaît la situation. Depuis 35 ans, rien n'a changé. 100 000 salariés. 90 % des salariés viennent travailler en voiture. Madame la Directrice du STIF évoquait tout à l'heure le CDG Express auquel nous sommes opposés, et que de toute façon les salariés ne pourront pas prendre en l'état actuel pour venir travailler le matin avec leur carte orange. Je me suis laissé dire lors de l'enquête publique Picardie Roissy que le CDG Express et le grand 8 visaient la même clientèle. Je voudrais que l'on me précise quelle clientèle. Pour venir travailler, est-ce que les salariés pourront prendre effectivement le grand 8 ?

Daniel GOLBERG, député de Seine-Saint-Denis : 3 questions très rapidement, sur lesquelles je n'ai pas eu de réponse dans le débat parlementaire. Je voudrais donc les poser ici, et notamment au promoteur du projet Grand Paris. Ma première question concerne l'économie générale du projet, parce que ce projet de métro était sous-tendu à une vision du développement de l'Île-de-France. Nous avons entendu le débat sur Saclay tout à l'heure. Et notamment sur un développement du nombre d'emplois liés à ce projet. Le secrétaire d'État Christian BLANC annonçait 1 million d'emplois créés, notamment par la dynamique autour de ce projet, une augmentation de la population active en Île-de-France, et du coup une augmentation de l'ensemble de la population d'Île-de-France. Je voudrais savoir si aujourd'hui, les études ayant été menées, si nous sommes toujours sur ce rythme de croissance très important du nombre d'habitants dans notre région.

Deuxième question qui est liée à la première, dont nous n'avons pas beaucoup parlé pour l'instant, mais qui était aussi dans le débat parlementaire au moment où le projet du Grand Paris a été annoncé. C'est la question du logement. Nous sommes dans une région où la crise

du logement est très importante. Environ 400 000 familles sont en attente d'un logement social en Île-de-France. Des objectifs très ambitieux ont été fixés dans la loi pour ce qui concerne la construction du nombre de logements, de l'ordre de 70 000 logements par an. Ils font donc partie du projet qui n'est pas seulement un projet de transport. Je voudrais donc savoir si par rapport à cet objectif de 70 000 logements construits par an, en dehors du fait qu'il y aura des contrats de développement territorial qui seront signés avec les maires avec leur bonne volonté, j'ai bien entendu rappeler cet élément-là, est-ce que ce sont des questions qui ont avancé ?

Le troisième point est lié à un certain nombre d'interventions qui ont été données tout à l'heure, les uns et les autres réclamant une gare supplémentaire, voire, Madame la Ministre, un tronçon supplémentaire dans le cadre du projet Grand Paris. Vous avez posé la question, et très justement, Madame la Ministre. La question que je voudrais donc poser, c'est si on rajoute un certain nombre de stations supplémentaires dans le projet Grand Paris, pour lequel la distance entre deux gares est très grande, cela change-t-il ou pas la philosophie du projet ? C'est-à-dire à partir de combien de gares supplémentaires la vitesse de circulation qui a été donnée tout à l'heure est différente, et donc à partir de combien de gares la philosophie du projet change-t-elle ?

François LEBLOND : cela fait quelques questions. Nous sommes dans le schéma de Monsieur BRAOUEZEC.

Martine VALLETON, maire de Villepinte : nous avons évoqué la complémentarité des deux projets, et je pense qu'il faudra vraiment arriver à les fondre, parce qu'Arc Express a à mon avis un défaut. On s'attache à relier les villes les plus proches de Paris. C'est important, et je ne le discute pas. Mais n'oublions pas le nord du département. Heureusement que Villepinte n'est pas oubliée par le Grand Paris, mais totalement par Arc Express. C'est un secteur important qui doit être pris en compte pour ce maillage.

François LEBLOND : je vais vous demander de répondre aussi brièvement que possible aux questions qui ont été posées, pour voir s'il peut nous rester encore 5 minutes pour les derniers qui n'ont pas pu parler.

Didier BENSE : si j'ai le micro, je peux commencer sur la première question sur les tunneliers, sur la vitesse de construction. Un tunnelier, c'est 3 kilomètres par an. C'est ce que l'on prend en Île-de-France. Cela avance donc assez vite. Cela avance d'autant moins vite qu'il y a de stations, parce que l'on perd du temps à traverser les stations. Il faut se rappeler. Il faut donc plusieurs tunneliers. Comment cela se passe-t-il ailleurs ? 8 tunneliers à Madrid, 5 tunneliers à Barcelone pour construire la ligne 9, une ligne automatique de rocade qui dessert un aéroport. Il y a donc beaucoup de villes aujourd'hui qui sont dans la compétition mondiale, et qui sont effectivement sur l'accélération des procédés de construction des lignes de transport urbain.

Jean-François HELAS, membre du STIF : je voudrais quand même compléter effectivement

sur les tunneliers, parce que c'est vrai que globalement, ils avancent bien effectivement à la même vitesse dans les différents projets. Après, tout dépend effectivement du nombre de tunneliers que l'on met en place. Dans la problématique de l'arc Sud qui nous semble être le projet prioritaire, Arc Express a prévu effectivement 4 tunneliers pour 25 kilomètres, c'est-à-dire en gros 6 kilomètres par tunnelier, là où je crois qu'il y en a une dizaine dans le dossier du Grand Paris pour les 150 kilomètres. Effectivement, nous avons là aussi des gains à attendre en matière de délais, sans compter effectivement que les études d'Arc Express, comme vous le savez, ont démarré déjà depuis deux ans. J'en profite pour parler du T8, puisque monsieur a bien raison de se poser la question du maillage avec le T8. C'est totalement dans la vision que nous avons du maillage de ce territoire, et en particulier du lien avec le T3 et Evangile qui sont importants sur le RER E. Pour le rassurer, et pour vous rassurer sur le fait que si les derniers éléments de la mise au point de la convention de financement avec les partenaires financiers, le Conseil général de la Seine-Saint-Denis et la région sont en train de se concrétiser, les études de lancement de cette opération sont en cours.

Laurence DEBRINCAT, membre du STIF : je vais apporter une réponse sur la question concernant le carrefour Pleyel. Il est évidemment essentiel qu'Arc Express s'arrête au carrefour Pleyel pour desservir les quartiers existants, les quartiers à venir, et parce que la correspondance avec la ligne 13 est le seul moyen de décharger la ligne 13. Alors effectivement, dans le dossier, nous avons présenté une première solution technique que nous savons faisable, et qui permettra de faire la correspondance par la rue. J'ai envie de dire que faire 50 mètres sous terre ou sur la surface, c'est exactement la même chose du point de vue du voyageur. La correspondance sera possible, et les solutions techniques seront affinées plus tard.

Concernant la desserte de Roissy, je crois qu'aujourd'hui il faut bien avoir à l'esprit que les personnes qui viennent travailler sur la plate-forme de Roissy n'habitent pas toutes à Paris, loin de là. La majorité des gens qui viennent travailler à Roissy habitent aujourd'hui dans le Val-d'Oise, habitent dans l'Oise, et habitent en Seine-et-Marne. Et donc toute la question de l'accès à la plate-forme de Roissy, c'est la question de la desserte pour beaucoup de proximité venant plutôt de l'Ouest, du Nord et de l'Est, beaucoup plus malheureusement que du Sud, que l'on sait déjà d'ailleurs desservir avec le RER B, notamment. Et donc effectivement, nous avons de nombreux projets qui sont en cours, et qui viennent pour certains d'être mis en service sur ce territoire.

François LEBLOND : une question qui est posée, je pense à la société du Grand Paris, c'est la question d'une gare à la Courneuve.

Marc VERON : plusieurs questions. D'abord, sur l'histoire des 400 mètres autour des gares, les contrats de développement territorial n'ont strictement rien à voir avec cette question. Les contrats de développement territorial seront formés entre l'État et la ou les communes dans une notion de continuité géographique autour des gares. Et bien entendu, elles

détermineront si c'est toute la superficie de la commune qui est concernée, ou simplement une partie de la commune. Cela peut donc être une extension très large, bien au-delà de la commune d'accueil de la gare. C'est un article de la loi, et vous pourrez le consulter.

La desserte de Roissy, je crois que cela a été tout à fait dit à l'instant. Bien entendu, le métro du Grand Paris est ouvert à tous les passagers, qu'il s'agisse de passagers aériens qui se transfèrent en intermodalité, ou bien de salariés de la plate-forme de Roissy. Je ne reviens pas sur les moyens de surfaces qui sont effectivement attendus.

Concernant la Courneuve, nous aurons le débat. Encore une fois, la Courneuve et d'autres gares sont en option. Bien entendu, il faudra que le débat ait lieu pour que nous entendions les éléments objectifs qui plaident en la faveur.

Concernant la vision économique, il y a eu un débat il y a deux jours. Je ne vais pas le reprendre. Il a entièrement porté sur cette question. Il y a été clairement énoncé les raisons qui fondaient cette ambition par rapport à une tendance de fond sur la même période qui est la création de 700 000 emplois constatés.

Concernant le logement, il appartient aux services déconcentrés de l'État, et en particulier sous l'autorité du Préfet de région, de conduire les négociations qui doivent permettre de réaliser cet objectif, qui est un objectif tendanciel, bien entendu avec l'assentiment des communes concernées. L'ajout de stations à partir de combien de gars ? La réponse est : je n'en sais rien. Simplement, si effectivement nous avons un espacement des gares qui transfère 150 kilomètres en un métro urbain intra-muros, alors il est clair que nous aurons dupliqué l'expérience du RER à l'extrême. Je crois que ce n'est pas ce que les uns et les autres souhaitent. C'est un métro à haut débit rapide, et qui donc par conséquent doit permettre des transferts de l'ordre de 40 000 passagers aux heures de pointe. Il y a donc là des contraintes que nous ne savons pas dépasser de ce point de vue.

Quand à Villepinte, je suis tout à fait d'accord avec ce que vous venez de dire Madame. Il est clair que nous avons là un enjeu économique national, puisque Viparis, Unibat et les investisseurs de Villepinte envisagent de doubler la taille du parc des expositions. C'est un des projets majeurs en Île-de-France, et c'est ce qui devrait normalement permettre au parc de Villepin d'être en compétition avec ces grandes places que sont Milan, que sont Hanovre, etc.

Jean-Paul HUCHON : il y a deux questions dont je voulais reparler. D'abord, la question dite de la croissance. Un million d'emplois, mais sur combien de temps ? On m'avait dit 15 ans au départ. C'était l'avis du Secrétaire d'État. Hier, le représentant de la SGP, à la réunion de lundi, a parlé d'un million d'emplois en 25 ans. Cela veut dire une croissance constante de 3 % pendant toute la période. Je pense que là où nous en sommes rendus aujourd'hui, il faut quand même regarder ces chiffres avec un certain réalisme. Il ne faut pas non plus là aussi dire des choses et se donner des hypothèses qui ne sont pas réalisables en pratique.

Je voulais revenir également sur Roissy-Charles-de-Gaulle, pour tirer une ambiguïté.

Malheureusement, le STIF n'est pas concerné par Roissy-Charles-de-Gaulle. Malheureusement, parce qu'une loi présentée de manière subreptice en pleine nuit en 2006, a retiré au STIF toute compétence sur ce sujet, alors qu'il en était responsable, comme de tout le développement des transports. Qu'est-ce qui s'est passé ? L'État a fait un marché, un grand marché. Ce marché n'a eu qu'une seule réponse : la société Vinci. La société Vinci est toujours titulaire de marché pour aller de Paris à Roissy-Charles-de-Gaulle. On ne sait pas si Vinci va renoncer, ou si l'État va pousser. On ne sait pas si cela va coûter plus cher, ou moins cher. La dernière fois, le représentant de la DRE, le Préfet qui est présent dans la salle, nous a dit que cela allait repartir. Roissy-Charles-de-Gaulle se fera effectivement. Il démarrera au début de l'année prochaine. Alors moi je voudrais savoir, parce s'il y a une desserte qui peut se faire par un tracé par un partenariat public-privé qui ne coûtera rien aux collectivités locales, ni semble-t-il aux contribuables, et de l'autre côté un projet qui lui va coûter aux contribuables... Parce que je précise que nous sommes quand même dans des ordres de grandeurs qui sont les comptes fantastiques d'Hoffmann. 35 milliards d'euros au total pour l'ensemble de ce projet. Mais qui peut croire que l'on va attendre 20 ans ou 25 ans pour continuer à circuler dans les conditions actuelles par exemple des RER D, B, C et A ? Qui peut croire que l'on peut attendre tout ce temps ? Et qui peut croire aujourd'hui que l'État qui fait des économies sur pratiquement tous les sujets va engager 35 milliards de dépenses ?

Tout ce que je sais, c'est que nous avons la possibilité raisonnablement, de manière honnête intellectuellement, de mettre 12 milliards à disposition de notre projet de mobilisation qui concerne bien plus qu'Arc Express. Nous demandons à l'État de mettre 4 à 5 milliards à travers de nouvelles recettes comme le versement des entreprises. En dehors de cela, je ne vois aucun financement réel arriver, et je bute de manière constante sur ce sujet. Il n'y a pas de réponses à nos questions. Il n'y en a pas, et je crains qu'il n'y en ait pas, même à la fin des débats publics. Eh là, la question se posera : qui doit réaliser un projet, et quel projet ? Le STIF est prêt à le faire. Les départements sont prêts à le faire. La région est prête à le faire. Et alors ? Qui va gérer cette infrastructure ? Et est-ce que nous, nous allons payer en fonctionnement, nous les contribuables franciliens, est-ce que nous allons payer en fonctionnement des choix qui auront été faits par d'autres sans aucune vérification démocratique ? C'est quand même un vrai sujet dont il faudra que nous débattions au cours des prochains débats.

Applaudissements

Marc VERON : je me permets de rappeler à Jean-Paul HUCHON que CDG Express, c'est une liaison directe entre Roissy et la Gare de l'Est, uniquement réservée aux passagers, plutôt une clientèle d'affaires, des compagnies aériennes de Roissy, pour un tarif fixé, en tout cas ce que j'avais en tête l'année dernière, de 30 euros par personne. Cela n'a donc strictement rien à voir. Entre le métro du Grand Paris accessible à tous et ce projet Arc Express, il n'y a pas du tout de confusion entre les deux.

Maintenant, s'agissant des financements du Grand Paris, je suis là encore au regret de dire qu'il y a un financement qui est clairement énoncé dans le dossier du Grand Paris, et que si vérification devait être faite de la solidité de ce financement, il y a en cours d'examen une loi de finances. Nous saurons le mois prochain la réalité du financement du projet du Grand Paris.

François LEBLOND : je donne la parole encore un tout petit peu à la salle. Comme nous avons démarré avec un petit peu de retard, je vous propose de dépasser légèrement les 23 heures, si les deux tables en sont d'accord. Nous terminons théoriquement à 23 heures précises. Mettons que nous nous donnons jusqu'à 23 heures 05 ou 23 heures 10, justement pour permettre à certains d'entre vous qui auraient bien aimé parler, et qui n'ont pas pu le faire.

Stéphane DOS SANTOS, conseiller municipal de la jeunesse d'Épinay-sur-Seine : Mesdames et Messieurs, bonsoir. Je suis conseiller municipal de la jeunesse à Épinay-sur-Seine, porte-parole de l'association jeunesse en mouvement, et surtout étudiant en géographie à la Sorbonne. Mes questions s'adressent plus particulièrement au TPGP, au Grand Paris, puisque nous avons un tracé précis, et donc en tant que géographe, question de tracés précis et de cartes précises, nous avons au moins un fondement. J'aimerais savoir quel est l'avenir, j'ai des questions qui se succèdent, prévu pour l'aéroport du Bourget en termes de trafic passager ? La deuxième question : vous choisissez le mode d'exploitation en métro, sachant que vous attendez un trafic deux fois supérieur au trafic journalier du RER A, qui est actuellement de 1 million de voyageurs par jour, sachant que c'est en mode RER, et que vous prévoyez du métro. N'y aurait-il pas un risque de surcharge ?

Enfin, je vais plutôt terminer sur des constats de sentiments, notamment sur le Grand Paris, avec l'oubli plutôt de cette ouverture un peu sur Le Havre, avec un peu la mise de côté des architectes, et avec cette ouverture sur Le Havre en transport en commun qui est beaucoup plus réalisée par le projet Éole du RER E. Enfin, pour Arc Express, je trouve vraiment très regrettable le manque de dessertes, du moins l'absence totale de dessertes des aéroports. Cela me semble a priori totalement évident de desservir l'ensemble des aéroports de Paris. Et puis aussi le manque de précision des tracés à l'est et à l'ouest. Enfin, sur le Grand Paris, ne serait-il pas mieux de desservir par la ligne rouge, de la terminer sur l'aéroport Charles De Gaulle, sachant qu'une grande partie des salariés de la plate-forme de Roissy travaille et habitent sur le plateau de Clichy-Montfermeil. Le STIF a d'ailleurs mis en place une liaison de bus routière rapide entre Clichy-Montfermeil et l'aéroport Charles De Gaulle.

François LEBLOND : merci pour ces questions précises. Au fond de la salle.

Christian GARDON, Dyonisien : je voudrais revenir sur une question technique qui a juste été effleurée, qui concerne le choix du système de transport, qui est un choix souterrain rapide, et qui rejoint une autre question qui est développée dans tous les discours, à savoir l'impact économique de l'investissement. Il y a aujourd'hui sur la table un projet beaucoup moins avancé qui a été présenté par des architectes. Une équipe d'architectes a déjà

travaillé sur le Grand Paris. Ce projet consiste à faire un système de transport disons aérien, notamment au-dessus de l'A86. Je voulais savoir si ce type de réflexion, qui vient apporter un certain nombre de solutions aux questions qui sont posées, est encore d'actualité ou peut-être d'actualité dans ce débat ?

François LEBLOND : merci. Une autre question au fond.

Jean-Jacques CLEMENT, habitant de la Plaine-Saint-Denis : habitant lambda. Cela vous pose un petit souci. Monsieur BRAOUEZEC est intervenu tout à l'heure, mais si tous les élus parlent dans les réunions publiques, cela va être un problème, parce que la parole de l'habitant moyen, je ne sais pas où on va la retrouver, peut-être sur Internet ?

François LEBLOND : vous voyez bien que j'essaie de vous donner la parole. Vous devriez me remercier.

Jean-Jacques CLEMENT, habitant de la Plaine-Saint-Denis : la proportion de gens élus ou avec des fonctions et les habitants, n'a pas été proportionnelle par rapport au nombre d'habitants. Moi, j'ai à la fois une vision un peu naïve de ce qui se passe et des projets, et à la fois une vision d'ancien agent RATP qui a vu le transport se dégrader au fur et à mesure des années dans la capacité à absorber un certain nombre de clients. La vision que j'ai, c'est que nous avons fait 90 kilomètres de métro de 1900 à 1913. Aujourd'hui, la France serait plus pauvre, parce que nous aurions tout un tas de problèmes de financement. La France serait plus pauvre aujourd'hui pour pouvoir développer un projet ambitieux, qui à mon avis, pour une part, a 20 ans de retard. C'est-à-dire que ce que j'ai vu sur le terrain, c'est que l'on a 20 ans de retard sur ce qu'il aurait fallu faire par rapport à toutes les positions qui ont été prises par rapport à l'Est, à tout un tas de territoires qui ont été délaissés dans la prolongation de métro. Il y a donc là une interrogation sur la responsabilité d'un certain nombre de responsables politiques qui n'ont pas été très ambitieux, et qui ont oublié un certain nombre de projets pour que le territoire soit maillé correctement.

Nous nous retrouvons donc aujourd'hui devant un dilemme effectivement à la fois financier. Quelles sont les finances ? Nous n'avons pas eu tout à fait les fourchettes ce soir, ni les échéances. Parce qu'une autre de mes questions, c'est à quel horizon ? On a dit 2017 pour Arc Express pour une première tranche, et 2022. Mais c'est sûr que déjà une partie des gens ont répondu. 2022, c'est très très loin. Pour des habitants qui souffrent tous les jours avec des transports dégradés, et de plus en plus dégradés... Puisque si on ne prend que La Plaine, là où j'habite, la population aussi bien d'habitants que de salariés va être multipliée par... Je ne sais pas, c'est peut-être 20 000 personnes en plus. Voilà, c'est un vrai souci. Au quotidien.

François LEBLOND : merci. D'ailleurs, une partie de la question que vous avez posée a déjà au moins reçu une réponse partielle.

Yannick TRIGANCE, Conseiller régional d'Ile-de-France, Conseiller municipal d'Epinay-sur-Seine et Conseiller communautaire de Plaine Commune : j'ai une question qui concerne le financement du projet du Grand Paris au regard des documents que j'ai pu consulter. Le

grand 8 est évalué dans le document à environ 22 milliards d'euros. Les ressources attendues, notamment issues de la plus-value immobilière des terrains, situés juste au-dessus des futures stations, risque de ne pas être suffisante. Il faut donc s'attendre à ce que les collectivités territoriales soient sollicitées. Or, si l'argent est immobilisé pour la construction du grand 8, il ne le sera pas pour financer le plan de mobilisation. Donc dans un contexte de désengagement général de l'État, je n'y reviens pas, y compris dans le domaine des transports, puisque ne l'oublions pas, la région a par exemple réalisé en 4 ans plus que lors des 30 dernières années, je voudrais savoir quel est le niveau réel de faisabilité du financement proposé dans le document ?

François LEBLOND : d'accord, merci. Une dernière question, parce que je vais donner la parole pour les réponses. Vous voyez qu'il est 22 heures 57. On leur donne 5 minutes à chacun pour finir de répondre, et on sera obligé de lever la séance. Une dernière question. Je vois qu'il y a plusieurs doigts... Au fond, au fond.

Wilfried SERESIER, habitant Aubervilliers : j'avais deux questions : une première question concernant l'équipe d'Arc Express. Je suis assez étonné que la ville de Bobigny n'accueille pas en fait un débat public, alors qu'elle serait susceptible d'accueillir au moins 3 gares d'Arc Express, d'autant plus qu'il y a un tracé bleu ou vert qui irait de Saint-Denis, en passant par Aubervilliers, puis Bobigny. Il serait donc pertinent d'aller faire un débat public à Bobigny.

Deuxième chose, il y a eu différentes remarques sur la démocratie participative au sein du débat public, et vous demandez en fait un maillage fin pour les transports en Île-de-France. Il faudrait aussi un maillage fin pour la démocratie concernant le débat public, à savoir informer le plus, et le plus pédagogiquement possible, sur les enjeux de transport.

François LEBLOND : mais la réunion d'aujourd'hui est vraiment faite pour cela. Une dernière question, et je donne la parole pour 5 minutes à chacun des deux maîtres d'ouvrage.

Leonardo, Habitant de Gennevilliers : je voudrais commencer par rassurer Monsieur HUCHON sur sa dernière intervention qui était un petit peu musclée. Je crois que Monsieur VERON a dit qu'il ne voyait pas de complémentarité possible entre les deux projets, et en même temps qu'il n'était pas possible de faire des tunnels parallèles si près l'un de l'autre. J'en conclus que Monsieur VERON est prêt à renoncer au tunnel de la Société du Grand Paris au profit d'Arc Express. Je pense donc que nous avons réglé une partie du problème.

Le deuxième point, c'est en tant qu'usager de la ligne 13, j'ai relevé une erreur grossière dans la présentation du réseau du Grand Paris, puisque l'on nous dit que l'un des effets est de désaturer la ligne 13 de 25 %. On nous a déjà fait le coup pour le prolongement de la ligne 14. Je ne pense donc pas que le Grand Paris puisse prétendre désaturer la ligne 13 de 25 % de plus. Sinon, la ligne 13 va bientôt être un désert, si on en croit les personnes.

Enfin, dernier point. Je trouve assez indécent que l'on instrumentalise les émeutes de 2005 pour justifier un tracé à l'Est de la Seine-Saint-Denis. Effectivement, l'Est de la Seine-Saint-Denis doit être desservi. Mais quand j'entends comme argument d'une part que pour l'image

du Grand Paris, il le faut, parce que sinon il risque d'y avoir le feu, let qu'à la réponse à la question sur la desserte de Villepin, on répond allure très importante pour le parc des expositions, mais que l'on se fout complètement des habitants de Villepin qui seraient à desservir, je trouve que l'on est vraiment à côté de la plaque.

Applaudissements

François LEBLOND : c'est la dernière question. C'est vraiment la dernière.

Le comité des usagers de la ligne 13 : je n'ai pas envie de me lever. Ce débat m'a épuisé, si on peut appeler cela un débat. Je suis déjà beaucoup debout sur la ligne 13. Merci Léo. Je voudrais dire qu'aujourd'hui, les usagers, et ce n'est pas nouveau, se sentent pris en otage. Ils ne se sentent pas pris en otage par les grèves malgré le contexte, mais ils se sentent pris en otage par les différents intérêts politiques. On sent bien des divergences, et on sent bien que la préoccupation des usagers est très lointaine. Nous aimerions vraiment que cela change, et ne pas être victimes justement de ces intérêts divergents.

Je voudrais notamment parler de ces deux grands projets prestigieux. Ils sont prestigieux. Ils sont très coûteux. Nous avons 30 ans de retard en matière de transports publics à rattraper. Nous n'avons donc plus le droit à l'erreur. Il serait bien quand même qu'effectivement, on travaille sur les synergies, quand même, et sur un maillage fin. C'est ce que nous attendons. Quand j'entends parler de Saclay, je ne connais pas beaucoup d'usagers de la ligne 13 qui vont à Saclay. Je pense donc qu'ils vont être extrêmement intéressés quand on va leur donner un petit peu la teneur des débats de ce soir. Ils vont être très surpris. Je suggère que pour les apaiser, on leur mette la petite musique qu'il y a dans le film sur le Grand Paris. Je pense que cela va leur faire un bien fou. Je vous demanderai aussi de réfléchir, parce que là, on parle de l'horizon 2020. Que vont devenir les usagers de la ligne 13 d'ici 2020 ? Quelles solutions on apporte, quelles alternatives on apporte aux usagers de la ligne 13 de toute urgence ?

Nous avons déjà eu le discours de Madame Fadela AMARA. J'ai le souvenir qu'elle était venue. Elle était même venue il me semble à Saint-Denis, où elle a été bien reçue, parce que nous ne sommes pas que des sauvages, contrairement à ce que j'ai cru comprendre ce soir. Il y a quand même eu dans la salle, plutôt à la tribune d'ailleurs, des propos qui relevaient peut-être quand même d'un profond mépris à notre égard. Le Nord. Là, c'était clairement dit. Au moins, cela avait le mérite de la clarté ce soir. Je regrette beaucoup que Madame Fadela AMARA n'ai pas rempli son contrat. D'ailleurs, nous n'entendons plus du tout parler d'elle. J'en ai fini.

François LEBLOND : je précise que ceux qui n'ont pas pu poser leurs questions par oral peuvent écrire leurs questions. Il leur sera répondu dans les moyens qui sont prévus dans le cadre du débat public.

Je donne une dernière question. Il y a eu une question posée par Internet, qui intéresse Arc Express. 3 stations sont prévues sur la Plaine Saint-Denis sur le projet Arcs Express. Pourquoi

ne pas limiter leur nombre à deux en créant un Edgar Pleyel Landy située sous l'emprise SNCF, et ayant un double accès Pleyel et Landy ?

Didier BENSE : je vais répondre rapidement à la première et à la dernière question. Je crois que ce sont des questions qui se rejoignent un peu sur la saturation. La saturation, elle arrive si on ne fait rien. La situation de la ligne 13 aujourd'hui, on la connaît. Elle est difficile. Les projections que l'on fait en 2025, s'il n'y a pas de réseau de rocade, qu'on l'appelle Arc Express ou qu'on l'appelle Grand Paris, je crois que pour la ligne 13, c'est un peu le même fonctionnement. Il y a un engorgement quasi complet, le monsieur de la RATP l'a dit, du réseau central. Et donc en fait, le réseau de métro du Grand Paris désature, et ne sature pas bien entendu.

Marc VERON : deux choses concernant les délais. En réalité, nous sommes tous d'accord sur un point : il y a un énorme retard. Effectivement, ce retard est à assumer. Les projets qui vont voir le jour en 2011, 2012, 2013 et les années suivantes, sont des projets qui sont soit à l'étude, soit déjà engagés. Mais en même temps, il faut préparer l'avenir, parce que si nous attendons 2020 ou 2025 pour préparer l'avenir, nous allons continuer à courir derrière notre retard. C'est ce qui crée la boule financière, et c'est ce qui crée la difficulté. Il va falloir résorber le retard, et en même temps attaquer l'avenir. Et l'avenir, ça se prépare aujourd'hui. Ça ne se prépare pas en 2020.

Sur le financement, je ne vais pas revenir dessus, parce qu'il y a un certain nombre de détails qui ont été explicités. Je dis simplement la chose suivante, qui est factuelle : le Parlement va se livrer à un examen de la loi de finances le mois prochain. Dans cette loi de finances, les éléments structurants du financement du Grand Paris doivent être examinés. Je dis tout de suite que ce n'est pas la question de la valorisation foncière. Il y a un tempo à respecter. Ce dont il s'agit là, c'est du financement qui doit nécessairement être dégagés d'ici l'ouverture à l'exploitation du réseau de métro du Grand Paris. Lorsque le métro sera ouvert à l'exploitation, d'autres sources de financement, dont la valorisation foncière, pourront être tenues en compte. Mais bien évidemment, on ne commence pas par cela.

Factuellement, sur le Bourget, Aéroports de Paris avaient noté avant la crise un taux de croissance du trafic de 7 % par an. Évidemment, les effets de la crise se sont fait sentir de façon tout à fait importante. Quant à Clichy-Montfermeil et Charles-de-Gaulle, l'élément fort dont il faut tenir compte, c'est qu'il y a une partie des emplois susceptibles d'intéresser les habitants de Clichy-Montfermeil, Sevran, etc., qui sont des emplois notamment nocturnes. Les moyens de desserte doivent donc jouer aussi bien le jour que la nuit. Ce n'est bien entendu pas le cas aujourd'hui. Aujourd'hui, qui n'a pas de voiture à Clichy-Montfermeil-Sevran se trouve de facto privé d'emploi sur la plate-forme de Charles-de-Gaulle. C'est un problème qui faut évidemment traiter.

Quant au Havre, je n'en parle pas. Il y a un débat qui est prévu au Havre. De toute manière, il y aura l'année prochaine une consultation exactement identique à celle-ci, qui sera faite sur la ligne Normandie.

Jean-François HELAS : quelques éléments sur la question qui a été posée concernant la ligne 13, et en particulier pourquoi autant de stations au niveau de Plaine Commune ? Vous savez que l'un des principes que nous supportons effectivement au niveau de la ligne 13, c'est de se mailler au maximum en termes de correspondance avec toutes les lignes radiales qui partent de Paris. Dans ce secteur-là, sur cet objectif prioritaire, nous avons bien effectivement la ligne 13, le RER B, et le RER D, qui nous semblent effectivement des points de correspondance extrêmement importants. Et pour que cela puisse bien fonctionner dans un réseau maillé, il faut que ces correspondances soient de qualité. C'est-à-dire qu'il ne faut pas que l'on passe un temps trop important dans les différents couloirs.

Ici, il y a effectivement des territoires à irriguer et à bien desservir. Et il nous semble qu'il y a des enjeux, il va peut-être être un petit peu tard pour les développer maintenant, qui sont tout à fait intéressants de ce point de vue.

Toujours effectivement sur cette problématique de la ligne 13 qui est revenue également dans différentes questions, dire que la question de la désaturation de la ligne 13 est effectivement un sujet tout à fait majeur prioritaire, et qu'il est au premier niveau dans le plan de mobilisation, cela a été dit. Pour cela, la proposition du STIF qui a été portée et validée en début d'année 2010 est bien le prolongement de la ligne 14 jusqu'à mairie de Saint-Ouen. Ce prolongement justifie d'ailleurs effectivement une décharge de 25 % de l'ensemble de la ligne 13 sur les deux branches. C'est ce qui en fait tout son intérêt. De ce point de vue, Arc Express, en venant en quelque sorte amener d'autres maillages au-dessus, complète, mais dans une moindre mesure, nous n'avons pas la prétention de dire que cela sera 25 %, mais plutôt de l'ordre de 10 à 12 %, complète effectivement la désaturation.

Maintenant, de là à dire effectivement que la prolongation de la ligne 14 jusqu'à Roissy est un bon choix technologique qui ne va pas avoir des complications importantes, en particulier parce que l'on va reprojeter des choix technologiques qui ont été faits au fond il y a 20 ans, et qui sont aujourd'hui totalement dépassés, comme le roulement sur pneus qui coûte cher, et qui coûte cher également en fonctionnement, comme les problèmes écologiques liés à cette ligne, comme la vitesse de la ligne 14 qui est au maximum de 80 km/h, alors que pour espérer 65 km/h, il faut au moins des vitesses de pointe de 100 km/h, cela nous interroge effectivement beaucoup, sans compter le risque de resaturation qui a été évoqué la dernière fois lors de la première réunion de la commune par Monsieur BENSE lui-même.

Nous sommes donc prudents sur la question de la ligne 14. Nous confirmons par contre qu'il y a un enjeu essentiel de désaturation de la ligne 13 en utilisant effectivement la ligne 14 jusqu'à Mairie de Saint-Ouen.

Jean-Paul HUCHON : la question qui a été posée tout à l'heure sur les délais, le calendrier : quand est-ce que l'on verra tout cela ? Nous avons lancé un plan de mobilisation en 2008, et nous l'avons finalisé en 2010, avec le département et la région. Tout le monde a voté qu'il y avait 12 milliards à dépenser du côté des collectivités locales. Qu'est-ce que cela veut dire ? Cela veut dire qu'en 2011, la liaison Pompadour-Sucy-Bonneuil, la ligne 8 à Créteil-

Préfecture, à Créteil Parc-des-Sports, la liaison TZ entre Sénart et Corbeil, le déploiement des RER A à deux étages. En 2012 : le tramway T1 Saint-Denis-Asnières Gennevilliers ; le T2 à Bezons, en provenance de La Défense ; le T3, à la Porte de la Chapelle, et ensuite à Asnières ; le T5, entre Saint-Denis et Garges-Sarcelles ; la ligne 4 à la mairie de Montrouge, et la ligne 12 à Proudhon Gardinoux. J'y étais ce soir même. C'est bien en route dans ce secteur.

En 2013 : le T7 Villejuif-Athis-Mons ; le bus TVM Est Saint-Maur-Créteil-Noisy ; le pôle intermodal de Pompidou. En 2014 : le T8 dont vous parliez tout à l'heure ; le tram entre Saint-Denis, Épinay et Villetaneuse ; le T6 entre Châtillon et Viroflay, le plus long de tous les tramways que nous allons faire, et qui sont en train de se faire ; Le déploiement des RER D rénovés ; la tangentielle Nord entre Épinay et le Bourget ; le pôle Eole-Évangile ; le pôle de Nanterre université ; le pôle Versailles Chantiers ; le T4 entre Clichy et Montfermeil. En 2016 : la tangentielle Nord en totalité ; la tangentielle Ouest entre Saint-Cyr et Achères, le T7 entre Athis-Mons et Juvisy.

Enfin, en 2017, la ligne 14 pour la personne qui a parlé tout à l'heure avec force de la ligne 13, en 2017, la ligne 14 à la Mairie de Saint-Ouen.

La solution technique qui a été validée après un long débat. L'arc sud d'Arc Express, le tram-train Massy-Évry, le T1 entre Noisy-le-Sec et Val de Fontenay, et la fameuse liaison du barreau de Gonesse, qui permet de relier Villiers-le-Bel, Gonesse, Arnouville, et Villepinte, question qui a été également posée tout à l'heure. Et enfin, en 2020 : arc nord d'Arc Express ; RER Paris Saint-Lazare-la Défense, Mantes-la-Jolie, la Normandie ; et la tangentielle Ouest Achères-Cergy.

Voilà tout ce qui peut se faire en 10 ans. À une condition, la seule, c'est que nous soyons capables de concentrer l'ensemble des investissements sur ce qui a été discuté et présenté aux usagers, et que nous, représentants, parce que nous sommes élus, et des élus légitimes là-dessus, nous présentons à l'ensemble des populations.

Pour la ligne 13, qui est quand même un sujet majeur et particulièrement déplaisant pour l'ensemble des usagers, il n'y a pas heureusement que le dédoublement de la ligne et sa passation sur le prolongement de la ligne 14. Il y a des mesures qui sont en train d'être prises, des portes palières qui vont être installées tout au long de l'année. Je ne dis pas que cela va faire un miracle, mais cela évitera les difficultés absolument majeures à la fois de sécurité et de fonctionnement sur la ligne.

Nous avons insisté pour que cela soit dans les gares et les stations les plus chargées aussi. Parce que début, il faut bien le dire, la RATP nous a présenté des portes palières là il ne passait personne. Saint François-Xavier, Varenne... Enfin bon, tout cela n'était pas sérieux. Nous avons redressé les choses. Maintenant, cela va passer dans les grandes gares. Et par ailleurs, le projet que l'on appelait Ouragan, qui était une sorte d'automatisation de la ligne, qui a été complètement foiré, c'est le mot qui convient, par-là RATP et par la société qui en était en charge, à savoir Alcatel, le projet a maintenant été repris avec une autre société, et

on peut espérer que dans deux ans à peu près, on verra se passer des choses. Mais pour le moment, la ligne 13 est la plus grande souffrance des usagers. C'est aussi la plus grande souffrance des décideurs, parce qu'il est impossible d'aller plus vite que ce que j'ai indiqué maintenant, alors que la situation est vraiment insupportable.

André SANTINI : je veux bien dire un tout petit mot. Monsieur HUCHON faisait le bilan de son action, et je ne voulais pas l'interrompre. Je crois qu'il faut remercier tous ceux qui sont venus, tous ceux qui acceptent de perdre du temps pour s'exprimer, ou qui prennent du temps sur leur temps pour s'exprimer. Si vous le perdez, c'est votre affaire. Mais pour le reste, les gens qui sont venus ici ont pris sur leur temps personnel, familial ou de loisirs pour exprimer leur idée. Et je remercie les deux Commissions de traiter vos demandes. Encore une fois, vous avez vu que nous sommes venus ici la main tendue pour vous écouter, mais surtout pour aboutir à une synthèse des deux projets, parce qu'il s'agit... La Seine saint Denis est traitée, comme vous l'avez noté. Il faut également qu'il n'y ait pas d'inégalité avec les autres départements. C'est un grand projet auquel nous sommes appelés, et nous devons le réaliser. Cela va demander du temps. Cela va demander de l'argent. Mais ce sera aussi notre rôle que de vous procurer cette satisfaction.

Quand j'étais plus jeune, en mai 68, on disait : on ne nous transporte pas, on nous roule. Si vous le voulez, vous pourrez le garder ou nous l'écrire lorsque vous serez mécontents. Merci Messieurs les Présidents, merci à vous toutes et à vous tous.

François LEBLOND : je termine cette séance. Simplement, je vais dire trois choses. Premièrement, je me félicite beaucoup de toutes les prises de parole dans la salle. Il y en a eu beaucoup aujourd'hui. Et ça, c'est bien. Nous aurions voulu qu'il y en ait encore plus, mais c'est très bien. Je voudrais m'excuser auprès de nos amis de RFF et de la SNCF, qui sont restés pendant toute cette soirée pour pouvoir répondre le cas échéant aux questions qui seraient de leurs compétences. Il n'y en a pas eu directement, mais nous les remercions d'être présents. Elles sont toujours de leurs compétences, mais il y avait des personnes à la tribune pour répondre.

Troisièmement, nous avons une réunion le 20 octobre qui est une réunion commune aux deux débats à Créteil, à l'université de Paris Est, sur le tracé Sud. Une réunion le 8 novembre, qui est une réunion de proximité dans laquelle Monsieur CARREZ s'exprimera, puisqu'il a eu l'occasion de parler, ou plutôt de présider à une Commission sur les finances. C'est à la salle Charles-de-Gaulle, à Nogent-sur-Marne.

Jean-Luc MATHIEU: je me permets d'ajouter dès maintenant que les 2 maîtres d'ouvrage seront invités eux-mêmes, dans un temps de parole que nous verrons avec eux, à s'exprimer également sur les moyens de financement d'Arc Express d'une part, et du réseau de transport du Grand Paris d'autre part.

François LEBLOND : sur le financement, il y aura une autre réunion en janvier, parce que le Parlement est saisi d'une demande de crédit. Tout sera donc bouclé fin décembre, date

Débat Public sur les projets de réseau de transport public du Grand Paris et d'Arc Express
après laquelle nous saurons exactement où nous en sommes en matière financière.
Merci beaucoup à tous, et excusez-nous d'avoir dépassé un tout petit peu l'heure prévue.

(Fin de la réunion à 23 h 15)