

VERBATIM DE LA REUNION PUBLIQUE

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

Réunion organisée et animée par la Commission particulière du débat public

—

07 octobre 2010

Salle des Fêtes, Melun

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
- Claude BERNET, membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris
- Henri WATISSEE, membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris

MAITRISE D'OUVRAGE :

SGP (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
- Denis MASURE, Membre de la Société du Grand Paris

La séance est ouverte à 20 h 14 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.

Gérard MILLET, Maire de Melun : Monsieur le Président de la Commission particulière du débat public, Messieurs les membres de la Commission, Monsieur le Sénateur, Monsieur le Président du Conseil général, Mesdames, et Messieurs les élus, Mesdames, Messieurs, je voudrais d'abord présenter les excuses d'Yves JEGO, qui avait pensé nous rejoindre, mais qui est retenu par d'autres activités et donc qui ne pourra pas être présent ce soir. Je remercie la Commission du débat public d'avoir organisé cette réunion à Melun et je vous souhaite à tous, bien entendu, la bienvenue.

Nous allons donc débattre autour du Président de la Commission, Monsieur François LEBLOND, qui connaît bien notre département. D'une part, parce qu'il a été Sous-préfet de Meaux, et que par ailleurs il a été ensuite Préfet de l'Essonne, département voisin du nôtre et nous pouvons dire que le Sud de l'Essonne et le Sud de la Seine-et-Marne rencontrent certainement un grand nombre de projets et de problèmes communs. Je remercie aussi Monsieur Claude BERNET, ancien Inspecteur général de l'agriculture, que j'ai rencontré et qui est venu en mairie de Melun pour la préparation de ce débat.

Alors, je dirais que, dans le Sud de la Seine-et-Marne, nous avons quand même, depuis un certain temps, le sentiment d'être les oubliés de la Région et du Grand Paris. J'avais eu l'occasion de dire, il y a quelques mois, à Christian BLANC, que nous avons l'impression d'être les DOM-TOM de Paris. Nous disposons, en effet, de l'espace, mais est-ce une raison pour n'accueillir que des établissements dont les autres départements d'Île-de-France ne veulent pas ? Terrains de grand transit pour les nomades, prisons, usines de traitement des ordures ménagères, bases logistiques, sans compter l'eau de la nappe de Champigny qui alimente Paris. C'est donc pour nous un peu l'occasion de dire notre ressenti et puis aussi de poser quelques questions, parce que je crois qu'il faudra aussi être positif et constructif. Qu'est-ce que ce débat peut nous apporter ? Quelles sont les questions que nous pouvons poser ? Et quelles sont les réponses qui peuvent être apportées, également, dans le cadre de cette enquête ? Pour nous, c'est vrai, la guerre des différents tracés du Grand Métro, est un peu une guerre étrangère, puisque dans le meilleur des cas, cette ligne ne fait qu'effleurer la frange Nord-ouest de notre département. Mais un certain nombre de questions peuvent se poser. Quelles sont les interconnexions qui pourraient améliorer les transports en commun en Seine-et-Marne ? Deux questions se posent, l'une par rapport au RER D. Y aura-t-il une interconnexion entre le RER D et la future ligne du Grand Métro qui fera le tour de la proche agglomération parisienne ? Y aura-t-il une gare d'interconnexion du TGV ? Puisqu'un projet existe pour créer cette gare dans le Sud de l'Île-de-France, et que plusieurs sites ont été envisagés, sur le plan de la Seine-et-Marne. Deux sites ont été proposés. L'un à Lieusaint, qui présente l'avantage d'une interconnexion avec le RER. L'autre sur Melun Villaroche, qui présente l'avantage de renforcer un pôle majeur de l'économie seine-et-marnaise, avec la SNECMA. Ce sont des questions auxquelles nous serons attentifs, car il en va du

développement économique du département et aussi d'une amélioration des transports. Cela serait une juste compensation de la présence de ce que nous avons appelé *les petits gris* sur cette ligne du métro/RER, dont tous les Seine-et-Marnais ont effectivement pâti. Enfin, je dirais que si la Seine-et-Marne a besoin de transports en commune, elle a aussi une spécificité qui n'est pas prise en compte au niveau des infrastructures routières. En effet, la spécificité de la Seine-et-Marne, c'est son étendue, pratiquement, nous pouvons le dire, 50 % de la surface de la région Ile-de-France, avec une population qui explose, mais qui est mal desservie par les transports en commun, une population qui a besoin de sa voiture, qui a besoin aussi d'infrastructures routières. Je donnerais l'exemple de Melun, dont le cœur de ville est traversé par 90 000 véhicules par jour, faciles à compter puisqu'il faut franchir la Seine. C'est le trafic sur l'autoroute A6, à Évry. Ce contournement figure dans les schémas directeurs de la Région Ile-de-France depuis 40 ans, mais est constamment repoussé. Nous parlons d'un parc national en forêt de Fontainebleau. L'idée, en soi, est séduisante, surtout avec les nouvelles dispositions concernant les parcs nationaux, plus souples que les anciennes. Mais est-il envisageable de créer un parc national dans une forêt qui est traversée par 6 000 poids lourds chaque jour ? Poids lourds qui traversent Melun, au préalable.

Voilà toute une série de questions que nous pouvons nous poser. J'aurais pu rajouter les problèmes hospitaliers, même s'ils ne sont pas directement dans le débat de ce jour. Mais il est vrai que nous avons aussi besoin d'infrastructures hospitalières. Ce débat, je crois que maintenant il faut l'aborder de façon positive. J'ai exprimé, je crois, quelques désillusions que beaucoup ont ressenties. Mais s'il nous permet de nous exprimer, il nous permet d'être écoutés, et peut-être d'être entendu. Merci

Applaudissements

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris : Monsieur le Maire, Monsieur le Président du Conseil général, Monsieur le Sénateur, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames, Messieurs, ce débat que nous avons organisé ce soir, à Melun, je l'ai souhaité personnellement. Je l'ai souhaité personnellement parce que, lorsque cette responsabilité de Président de la Commission du débat public sur le Grand Paris m'a été confiée, j'ai examiné la carte. Je me suis souvenu que j'avais eu des fonctions en Seine-et-Marne, voire en Essonne, et qu'il était très important que nous écoutions le point de vue de tous ceux qui peuvent se sentir un peu à l'écart de ce débat, mais qui en réalité sont tous concernés par le débat que nous allons avoir tout au cours de ces quatre mois. C'est donc une responsabilité que j'ai prise, en disant qu'il faut qu'il y ait des réunions dans les villes de la grande couronne, que ce soit Melun, que ce soit Évry, que ce soit Cergy. Pour la Seine-et-Marne, nous savons que c'est un département complexe, qu'il y a un Nord et un Sud de la Seine-et-Marne. Il y aura naturellement trois réunions en Seine-et-Marne, puisqu'il y en a une qui est prévue à Chelles, pour le Nord du département, et puis une de proximité qui aura lieu à Noisy-Champs.

C'est une responsabilité que nous avons prise, d'organiser ce débat ce soir. Je me félicite de l'affluence qui existe dans cette salle, du fait que nous allons pouvoir parler, d'une façon très libre, de toute une série de sujets. Je donnerai la parole, dans un instant, à mon ami Claude BERNET qui va vous expliquer ce qu'est le débat public. Mais je voudrais remercier, naturellement, tous ceux qui font que ce débat puisse avoir lieu ce soir, indépendamment, naturellement, de vous tous qui êtes nombreux, mais aussi les services de l'État, les services de RFF, la SNCF – on m'avait annoncé quelqu'un de la SNCF, je ne sais pas s'il est là ? Monsieur MARCHA ? Peut-être qu'il nous rejoindra dans un instant – et d'une façon générale, la société du Grand Paris, qui est la cheville ouvrière de ce débat. Voilà pour cette introduction.

Je voudrais que ce débat soit suffisamment riche, et que nous puissions ressortir de cette salle en nous disant que nous avons travaillé pour l'intérêt général. Donc je laisse la parole tout de suite à mon ami Claude BERNET, pour qu'il situe ce qu'est un débat public, et ce qu'il n'est pas. Claude, tu as la parole. Je voudrais dire aussi que nous sommes trois à la tribune. Il y a Claude BERNET à ma droite, il y a Henri WATISSEE à ma gauche, et il y a, parce qu'il n'y avait pas de quatrième place à la tribune, Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT qui est dans la salle. Elle s'est mise en arrière. Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT, qui fait partie de la Commission des douze personnes que nous avons rassemblées pour ce débat. Donc je les remercie beaucoup aussi, pour leur présence ce soir. Claude, tu as la parole.

Claude BERNET, membre de la CPDP, réseau de transport public du Grand Paris: Monsieur le Président, merci beaucoup. Quelques instants, simplement, pour rappeler ce qu'est le débat public. Nous demanderons à la régie de passer la première diapositive.

Le débat public repose sur une éthique de démocratie participative. J'insiste beaucoup là-dessus, parce que ce n'est pas une concertation comme les autres. C'est le fruit, d'abord d'un engagement international de la France, qui s'appelle la Convention d'AARHUS, qui a été signée par 38 pays, tous les pays de l'OCDE notamment. Elle garantit que, dans ces pays, il sera assuré, lorsque seront créées de grandes infrastructures publiques, une information et une participation au préalable du public. En France, cela s'est traduit par deux lois importantes (celle de 1995 à l'initiative de Michel BARNIER, celle de 2002 à l'initiative de Dominique VOYNET) qui ont organisé tout un système de débats publics obligatoires pour les infrastructures dépassant 300 millions d'euros de coût, ou, pour les routes ou les équipements ferroviaires, 40 kilomètres. Il ya toujours débat public, et ceci garantit un certain nombre de choses. Et puis nous avons la loi de 2010, qui nous régit aussi, parce que le débat public sur le réseau de transports du Grand Paris a un caractère spécifique, exceptionnel.

Le Président rappelait à l'instant que nous sommes douze membres de la Commission contrairement aux Commissions classiques, qui sont seulement en trois à sept personnes, parce que cet immense territoire et ce très grand débat ont conduit le législateur à inventé cette disposition spécifique. Nous sommes régis par cette loi spécifique de 2010. Nous

sommes dans un domaine législatif, avec des garanties de la loi, qui sont derrière. Et notamment, avec un point central, sur lequel j'aimerais insister, qui est la neutralité et l'indépendance de l'organisateur du débat, qui est la Commission nationale du débat public, représentée ici par une Commission particulière du débat public de douze personnes.

Cette neutralité et cette indépendance font partie des cinq grands principes du débat. Vous verrez d'ailleurs, dans la documentation, si cela vous intéresse, également des principes comme le principe d'équivalence, qui signifie tout simplement que toute personne qui s'exprime, qu'elle soit grande ou petite, importante ou réduite à une seule personnalité, a le même droit à l'information, à l'expression. La transparence, qui veut que l'ensemble des documents du débat soit mis en ligne (nous avons cet outil formidable qu'est l'internet) et publié. En réalité, tout ce qui est dans le débat est publié. C'est d'ailleurs bien simple pour notre gestion. Nous n'avons rien de confidentiel, rien de secret. Et l'argumentation, qui est le dernier principe, qui est un principe, un peu exigeant, qui consiste à demander que les intervenants argumentent le plus possible leur position. C'est d'ailleurs leur intérêt, parce que tout cela finit dans un compte rendu. Bien entendu, nous citerons d'autant mieux telle position qu'elle a été argumentée et permettra de charpenter le raisonnement.

Nous passons à la diapositive suivante. C'est un débat de 4 mois, avec deux ambitions. Une ambition d'information, et j'appelle notamment votre attention sur le fait que, dans le débat public, nous publions un dossier complet du maître d'ouvrage. Dossier que vous avez à votre disposition, que vous pouvez télécharger sur internet, que vous pouvez recevoir gratuitement en écrivant à la Commission ou en lui envoyant un mail. C'est le principe de transparence qui s'inscrit là, une information complète. Mais aussi une information qui va s'enrichir au fur et à mesure du débat, avec les questions qui sont posées sur le site et les réponses qui sont apportées, notamment par le maître d'ouvrage, qui a commencé son effort et que la Commission remercie. Parce que c'est très dur, quand plusieurs centaines de questions tombent dans une semaine. Cela va certainement arriver, notamment dans ce débat qui porte sur l'ensemble de l'Île-de-France. Concernant les contributions des acteurs, vous avez vu, vous avez trouvé une dizaine de cahiers d'acteurs à l'entrée, éditée par la Commission en 20 000 exemplaires, envoyés à toutes les personnes qui se sont abonnées aux publications du débat et de toute façon, à tous les élus. Des contributions qui sont donc valorisées.

Mais le but du débat n'est pas seulement d'informer. C'est aussi de formuler des avis et des propositions. Pour cela, il y a cinquante réunions publiques de trois heures. Il y a la possibilité d'apporter des contributions, très facilement, sur le site internet, en quelques clics. On nous dit quelquefois que le site n'est pas très convivial. C'est un peu vrai, mais cela n'empêche pas, dans la plupart des débats publics, à des centaines de personnes de formuler leurs avis. Cela peut être dix lignes, et c'est déjà très passionnant. Cela peut être une page. Nous pouvons mettre des annexes. Enfin il y a une grande liberté de travail. De tout cela, la Commission fera une synthèse dans les deux mois qui suivront la fin du débat. Le débat a commencé le 1^{er} octobre. Il se terminera le 31 janvier. Donc la Commission aura

les mois de février et de mars pour sortir son compte rendu. Lequel sera appuyé par le bilan dressé par le Président de la Commission nationale du débat public. Ensuite le maître d'ouvrage aura, à son tour, deux mois (c'est une exception de la loi 2010, normalement il a trois mois) pour indiquer les conséquences qu'il tire de ce débat, par un acte motivé et publié. J'ai d'ailleurs repris la formulation qui est celle de la loi du 3 juin 2010. C'est donc un mécanisme s'étalant sur quatre mois, pour traiter un certain nombre de questions, je dirais les plus larges possible. C'est-à-dire que le débat public ne s'interdit rien et c'est à vous de lancer vos questions.

Simplement, je veux rappeler un certain nombre de points. Le débat porte d'abord sur les décisions de principe (faut-il construire ce réseau, et pourquoi ?), en soulevant et en analysant autant que possible tous les arguments, économiques, sociaux, culturels, environnementaux, techniques, etc. C'est aussi un débat de modalités. Quels trajets ? Quels arrêts ? Quelles caractéristiques telles que la vitesse commerciale, le pneu ou le rail, les interconnexions, la tarification, dont nous voyons que c'est un sujet qui intéresse tout le monde ? Et également, quel bilan socio-économique ? Et quels modes de financement ? Voilà les principales questions qui se posent. Je ne m'étale pas dessus, parce que ce sera à vous de dire ce que vous souhaitez.

Dernière indication, quelques règles du jeu. Nous sommes ce soir un nombre relativement peu élevé, donc nous n'allons pas avoir trop de pression. Mais il est important de rappeler que nous allons passer d'abord à l'exposé du maître d'ouvrage, pour qu'il vous explique intégralement son projet. Ensuite ce sera la parole à la salle avec, parce que nous essayons d'utiliser les technologies, une parole de temps en temps donnée aux internautes, qui peuvent suivre en direct, sur le site, ce débat. Ils peuvent intervenir. Cette parole peut s'exprimer de façon différente. Vous pouvez intervenir oralement, c'est le plus simple. Vous pouvez aussi nous faire passer, via les hôtesse, des questions écrites si vous ne souhaitez pas intervenir oralement, en tout cas d'emblée. Nous les prendrons et nous essaierons d'y répondre. Malheureusement, il y a une règle forte qui est que nous essayons de nous limiter à trois minutes. Pourquoi ? Simplement, il y a un chronomètre d'ailleurs sur la vidéo, parce que cela permet au plus grand nombre possible d'intervenants de s'exprimer. Il peut y avoir des exceptions si des gens ont des choses un peu plus longues à dire, mais nous essayons de rester aux alentours de trois minutes. Alors, nous avons ce que nous appelons des microbaladeurs. Si vous voulez intervenir, vous levez la main et nos hôtesse s'approcheront et vous proposeront le micro. Ce que nous vous demandons, c'est de vous présenter très distinctement avant d'intervenir, tout simplement parce que nous faisons un verbatim, que nous publions dans les jours qui suivent le débat. Le verbatim, c'est soixante à soixante-dix pages de texte. Ce sont les archives du débat. Il est très important que nous ayons la possibilité d'indiquer les noms des personnes qui sont intervenues.

Et puis une dernière chose, qu'il est d'usage de dire. Si par hasard, compte tenu des lois sur le droit à l'image, vous ne souhaitez pas que votre image soit publiée, vous nous le dites et

nous ferons en sorte que nos photographes ne vous prennent pas. Monsieur le Président, voilà les indications que je souhaitais donner. Je vous rends la parole.

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris : merci Claude, pour toutes ces informations qui vont être notre guide dans ce débat. Nous allons donner la parole à Monsieur VERON et à ses collaborateurs. Monsieur VERON est le directeur de la société du Grand Paris. Nous avons, à côté de lui, Monsieur BENSE, qui est son adjoint, et Monsieur MASURE, qui va être celui qui va exposer le sujet ce soir, après qu'un petit film vous sera passé. Il fera d'ailleurs un petit point introductif, avant le film.

Je pense que mon ami Claude BERNET a été très complet, mais peut-être que, sur les questions de procédure, quelqu'un aurait quelque chose à dire, sur son exposé ? Pas sur le fond, uniquement sur les questions de procédure. S'il n'y a pas de question, je vous propose de prendre la parole maintenant. J'organiserai le débat à la suite de tout ce qui aura été dit par la Société du Grand Paris.

Denis MASURE, membre de la Société du Grand Paris : je vous remercie, Monsieur le Président. Monsieur le Maire, Monsieur le Président du Conseil général, Monsieur le Sénateur, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs les représentants des services de l'État, Mesdames et Messieurs, bonsoir. Au nom de la Société du Grand Paris, je vous remercie pour votre présence ici ce soir, à cette réunion générale de présentation du projet Métro Grand Paris. Nous tenons particulièrement à vous présenter les éléments du dossier relatif à la Seine-et-Marne, ce soir.

Avant toute chose, deux objectifs principaux poursuivis ici ce soir par la Société du Grand Paris : d'une part, pouvoir vous présenter le dossier et répondre à vos questions, qui seront nombreuses, j'espère, et d'autre part, recueillir vos suggestions, vos propositions qui, à n'en pas douter, enrichiront le débat, et permettront d'enrichir le dossier, in fine. Mais avant toute chose, comme le rappelait le Président, nous avons un film de cinq minutes environ qui présente le projet d'un point de vue général.

Projection d'un film

Bien, je vais maintenant vous faire une présentation plus détaillée du projet, notamment de ses retombées et impacts dans le département de la Seine-et-Marne. Dans un premier temps, le projet de Métro Grand Paris. Il s'agit d'un projet de création d'une infrastructure de métro automatique, composée de 3 lignes. Deux de ces lignes sont en rocade, la troisième ligne passe par le centre de Paris. Au total, ce sont 155 kilomètres d'infrastructures nouvelles. Le territoire sera desservi par 40 gares, qui permettront de mailler le territoire. Cette infrastructure sera utilisée par 2 millions de voyageurs à sa mise en service et sera dimensionnée pour accueillir, à terme, 3 millions de voyageurs par jour. Enfin, la vitesse commerciale, tenant compte des arrêts des métros en station, sera de l'ordre de 65 km/h. Ce qui est considérable.

Je vais maintenant vous décrire chacune de ces 3 lignes. La première ligne, la ligne rouge, est une ligne de 60 km, qui permettra la desserte jusqu'à 23 gares et accueillera de 800 000 à plus de 1 million de voyageurs par jour. C'est une ligne qui est fondamentale dans le dispositif, car elle permet de répondre à un besoin très important, qui est un besoin de déplacement de banlieue à banlieue. Aucune infrastructure de ce type n'existe aujourd'hui. Si nous la parcourons de l'Ouest vers l'Est, du terminus de la Grande Arche de la Défense, elle dessert et permet de mailler le territoire des Hauts-de-Seine, puisqu'elle passe par l'ensemble des terminus des lignes de métro et croise un nombre important de lignes de RER et de lignes de banlieue Transilien. Plus à l'est, au niveau du département du Val-de-Marne, ce tracé reprend très exactement la proposition de l'association Orbival, qui a présenté, depuis plus de 2 ans maintenant, un trajet consensuel auprès des élus, de desserte du Val-de-Marne. Enfin, plus à l'est, dans les territoires de Seine-Saint-Denis, la ligne s'écarte un peu plus lointainement de Paris et dessert des territoires qui aujourd'hui souffrent d'un manque très important de desserte en transport collectif. Nous pensons notamment aux territoires d'Aulnay, Sevran ou encore Clichy-Montfermeil. Le dernier point important sur cette ligne est le maillage. Vous voyez une animation à l'écran qui permet de montrer que l'ensemble des lignes Transilien RER permet de se connecter au niveau des gares de cette ligne.

La deuxième ligne, ligne verte, de 75 km de long, relie les 2 aéroports de Charles de Gaulle et d'Orly entre eux, par l'Ouest de la région parisienne, via la Défense, Versailles, le plateau de Saclay. Cette ligne disposera de 16 gares et accueillera de 400 à 500 000 voyageurs par jour. Il est important de constater, sur cette ligne, qu'elle dispose de plusieurs variantes, aujourd'hui soumise à l'appréciation du public. Une première variante au niveau du triangle de Gonesse, en fonction des opportunités d'aménagement. Une deuxième possibilité de desserte, du port de Gennevilliers, là aussi en fonction des opportunités d'aménagement. Enfin, une alternative laissée à Versailles, entre Versailles Matelots et Versailles Chantiers. Enfin, vous pouvez constater, au niveau du plateau de Saclay, un faisceau de possibilités, puisqu'à cet endroit précis, le projet s'adaptera au futur projet d'aménagement du plateau de Saclay, de la manière la plus correcte pour desservir les équipements de ce futur site. Il est important de rappeler que cette ligne dessert, de manière puissante et fiable, les deux aéroports de Paris. L'aéroport Charles de Gaulle, nous le rappelons, est le deuxième aéroport européen en termes de trafic. Par ailleurs, l'aéroport du Bourget, qui est le premier dans sa catégorie (à savoir voyages d'affaires), sera également desservi par cette ligne. De la même manière que la ligne rouge, l'ensemble des lignes permet une connexion efficace avec les gares de la ligne verte.

La dernière ligne enfin, est la ligne bleue. Cette ligne est le prolongement, au Nord et au Sud, de la ligne 14 existante, entre l'aéroport Charles de Gaulle et l'aéroport d'Orly.

Alors quelles seront les caractéristiques des rames de métro automatique ? Comme je vous l'ai dit, la vitesse commerciale, tenant compte des temps de stationnement dans les gares, sera très importante, de l'ordre de 65 km/h. Pour mémoire, il faut rappeler que la vitesse

commerciale d'un tramway est de 20 km/h, et un métro 30 km/h. Donc, nous allons deux fois plus vite que le métro parisien. Nous allons même plus vite que le RER, puisque la vitesse commerciale des RER en Ile-de-France est de l'ordre de 45 km/h. Ces lignes seront automatiques. Ainsi, elles permettront un rapprochement entre les trains, qui sera très court : jusqu'à seulement 85 secondes d'intervalle entre deux passages. Mais les automatismes permettent également une très grande flexibilité dans la ligne : en fonction des besoins et de l'offre, aux heures de la journée, s'il y a un événement, ou en fonction bien sûr des mouvements pendulaires, mais aussi au cours de l'année, en fonction des périodes de pointe ou de vacances, l'offre pourra s'adapter en permanence à la demande. Elle pourra varier de 10 000 à 40 000 places offertes par sens et par heure, en fonction des lieux et des moments. Enfin, c'est une ligne qui sera accessible aux personnes à mobilité réduite. Les gares seront dotées de batteries d'ascenseurs pour permettre l'accès aux quais. L'accès aux rames sera aisé. La circulation dans les rames, vous voyez ici une image, sera aisée puisque ce sont des rames dernier cri du point de vue des technologies. Nous pensons notamment à l'information voyageurs et aux technologies de l'information. Et la circulation entre les voitures sera permise. Au niveau des gares, la sécurité sera assurée grâce aux portes palières. Ce sont ces façades vitrées, en bordure de quai, qui sécurisent les voyageurs sur les quais, mais qui ont aussi un rôle important dans la régulation du trafic, puisque le temps de stationnement est ainsi limité.

Puisque nous parlons des gares, nous allons maintenant développer le concept que nous recherchons sur l'ensemble de ces gares. Les gares, ce sont avant tout le monde fonctionnel du transport. Le monde du transport au sens large, c'est bien sûr l'infrastructure que nous allons créer, le réseau de métro automatique Grand Paris. Et c'est toute la dimension d'inter-modalité, c'est-à-dire les possibilités de correspondance avec les lignes de RER, de Transilien, lignes de banlieue, mais également les tramways, les bus et toutes les possibilités d'accès à la gare, à pieds, en vélo, tous les modes imaginables. Mais, plus en avant, nous souhaitons, par un partenariat fort avec les collectivités locales, entrer dans une dimension d'aménagement urbain. Donc les gares, de notre point de vue, sont bien sûr à l'interface entre la ville, le transport et les services, puisque les gares permettront aux villes de se structurer et deviendront des espaces de vie au cœur de la ville. Quand nous parlons des services, nous parlons des services évidents que sont le commerce, la presse, l'alimentation. Mais demain, ces services seront également des services à la personne. Nous pensons aux services publics, également à des services de type crèche. Tout est imaginable. J'oubliais une dimension importante dans l'aspect transports, qui est la dimension qui permettra d'offrir des stationnements à proximité des gares. C'est une dimension importante, car il s'agira de rendre attractif le transport en commun par des parkings-relais efficaces.

Maintenant que cette présentation générale est achevée, je vais vous décrire l'ensemble des bénéfices du projet. Bien entendu, ces bénéfices jouent dans la catégorie transports, mais comme vous l'avez compris, le projet Grand Paris souhaite aussi avant tout soutenir le développement économique et territorial de l'Ile-de-France et participer au développement durable. En ce qui concerne les bénéfices liés au transport, de manière évidente, les lignes

en rocade permettront de résoudre le problème principal, le diagnostic principal de la situation des transports en commun aujourd'hui en Ile-de-France, qui est le manque criant d'infrastructures, en proche et moyenne couronne. En effet, nous rappelons des chiffres qui sont assez éloquentes. Quand les personnes se déplacent en intramuros, à Paris, 64 % de ces personnes utilisent les transports en commun. Dès lors que nous franchissons le périphérique, en déplacements internes à la petite couronne, seuls 23 % des personnes utilisent les transports en commun. Ce chiffre chute encore, à 9 %, pour des déplacements internes à la grande couronne et donc un usage prédominant des voitures. Ces déplacements, de banlieue à banlieue, seront efficaces et rapides. À titre d'exemple, nous pouvons citer le trajet entre Chelles et Le Bourget. La ligne rouge permettra de faire ce trajet en 16 minutes, contre plus d'une heure aujourd'hui. Nous pensons également au trajet entre l'institut Gustave-Roussy, sur le territoire de Villejuif, et la gare de Noisy-Champs : il faudra 20 minutes seulement, contre 55 minutes aujourd'hui.

Le second effet est une conséquence du premier. Puisque nous avons pu besoin de passer par Paris pour faire ces correspondances, nous désaturons de manière mécanique le centre du réseau en transports en commun. Donc nous observons une désaturation absolument nécessaire, vous connaissez l'état actuel du réseau parisien, d'entre 10 et 15 %, en moyenne, de désaturation d'après les études de trafic. C'est un nombre considérable, lorsque nous savons que seuls quelques pourcents d'usagers supplémentaires peuvent faire basculer des lignes de transport en commun dans des situations de saturation. À titre d'exemple, nous citons également un nombre assez impressionnant de 25 % de désaturation de la ligne 13, mais également de 30 % de désaturation du RER B.

Le dernier point, je l'ai évoqué lors de la description des lignes, est l'importance du maillage du réseau. Puisque 85 % des gares seront en correspondance. Ces correspondances seront aussi permises notamment avec les trois aéroports et les huit gares TGV de la région Ile-de-France.

Nous en venons maintenant à la dimension de soutien au développement territorial de l'Ile-de-France. La Société du Grand Paris est partie d'un constat évident, qu'il existe de très nombreux potentiels de développement en Ile-de-France, de très nombreuses richesses qui sont aujourd'hui territorialisées (le diagnostic est évident), mais que l'ensemble de ces potentiels se libère difficilement, souffre d'un manque de notoriété et également d'un manque d'infrastructures. Le principe du Grand Paris est de permettre de libérer l'ensemble de ces potentiels, et de faire en sorte que le taux de croissance, qui sur les 20 dernières années était de l'ordre d'une moyenne annuelle de 2 %, puisse d'appartenir au taux de croissance que nous retrouvons dans des capitales internationales de niveau équivalent, comme Londres ou New York qui connaissent des taux de croissance annuels de l'ordre de 3 à 4 %. Ainsi, nous croyons que l'infrastructure, de par le levier sur l'aménagement du territoire, l'aménagement de nouvelles zones de développement, permettra à des territoires de se développer, d'apporter de nouveaux emplois. Mais nous pensons aussi aux territoires d'habitation. Ces territoires auront accès à ces emplois et à cette croissance. Pour ces

territoires, il y a aussi, bien évidemment, tout un enjeu de rénovation urbaine et de qualité de vie.

Le dernier élément important est évidemment la prise en compte des enjeux environnementaux. La Société du Grand Paris est fière d'avoir réalisé, pour la première fois, à ce stade du projet, ce que nous appelons une évaluation stratégique environnementale. C'est une analyse, dans toutes les zones traversées par l'infrastructure du Métro Grand Paris, de l'ensemble des enjeux environnementaux, faune, flore, architecture, monuments préservés, paysages, mais également la dimension du sous-sol, la géologie, les potentialités de pollution, pour faire une analyse multicritères des opportunités de tracé et de nature d'infrastructure. Vous connaissez la question et le débat entre l'aérien et le souterrain. Parfois, cette évaluation stratégique environnementale nous obligera à être en souterrain, alors que nous voudrions être en aérien, du fait des contraintes environnementales.

Pour conclure, ce projet Métro Grand Paris est un projet qui est équilibré et cohérent. Équilibré parce qu'il répond, d'une part, aux attentes d'aujourd'hui, désaturation des réseaux, déplacements de banlieue à banlieue, mais répond également aux besoins de demain par la desserte de territoires en voie de développement, qui permettront à la région Ile-de-France d'atteindre des taux de croissance plus importants. Mais c'est un projet qui est cohérent, car il n'oppose pas le développement économique et le désenclavement et la rénovation de certains territoires de la région Ile-de-France.

Puisque nous sommes ici, à Melun, ce soir, nous allons vous présenter les caractéristiques principales du projet au niveau de la Seine-et-Marne. Je ne m'attarderais pas sur les principaux chiffres de la Seine-et-Marne, à savoir que c'est un département qui occupe quasiment la moitié du territoire de la région Ile-de-France, pour 11 % de la population, donc mécaniquement, une densité d'habitat qui est beaucoup plus faible et donc un taux d'utilisation des transports en commun de 13 %, qui est très inférieur au taux d'utilisation des transports en commun ailleurs en Ile-de-France. Mais ceci s'explique par la géométrie même du réseau actuel des transports en commun dans la Seine-et-Marne. Vous voyez, sur cette animation, l'ensemble des réseaux ferrés lourds, à savoir l'ensemble des lignes de RER A, B, D et E, qui permettent la desserte du reste de l'Ile-de-France depuis la Seine-et-Marne, bien entendu l'ensemble des faisceaux des lignes Transilien, lignes banlieue SNCF, le faisceau R à destination de Gare de Lyon, le faisceau P à destination de Gare de l'Est et enfin le faisceau K à destination de Gare du Nord.

Quels sont les impacts, en Seine-et-Marne, du projet Métro Grand Paris ? Ils sont de deux ordres. D'une part, un enjeu de desserte, puisque des gares sont implantées dans la Seine-et-Marne. Mais aussi un enjeu pour les territoires qui sont directement reliés à cette infrastructure de transport. Nous commençons par la desserte des gares et en premier lieu la desserte du pôle des cartes, au niveau de Champs-sur-Marne et de Chelles. Vous le savez, la Cité Descartes a été identifiée comme un des territoires majeurs de développement en Ile-de-France, spécialisée dans le domaine des sciences de la ville, sciences urbaines,

écoconstructions, gestion de l'eau, gestion des déchets, économie durable, etc. L'ensemble de la Cité Descartes dispose d'un potentiel important de développement, dans le cadre d'un pôle qui, élargi, englobe le territoire de Chelles, de Torcy, mais également des territoires comme à Noisy-le-Grand, dans la Seine-Saint-Denis. Le deuxième territoire de projet important est l'aéroport Charles de Gaulle. En effet, il est à l'interface de trois départements. Mais le département de la Seine-et-Marne, pour ses habitants en partie Nord-ouest, est très largement intéressé par le développement de ce pôle principalement axé sur la logistique en lien avec l'aéroport et les activités tertiaires à forte dimension internationale. En ce qui concerne la desserte, pour un territoire comme Chelles, cette carte montre les gains liés à l'infrastructure du Métro Grand Paris. Ce sont des gains de temps et en particulier les zones qui sont en vert foncé sont des zones où ces gains de temps sont supérieurs à 20 minutes. De manière évidente, vous constatez que l'ensemble du Val-de-Marne, mais aussi tout le pôle du Bourget-Roissy, seront accessibles 20 minutes au moins plus rapidement que la situation actuelle pour les habitants de Chelles.

Mais nous n'oublions pas les habitants qui ne sont pas desservis directement par cette infrastructure, puisque le réseau du Métro Grand Paris permettra, de par les gares en connexion avec les lignes RER, de reporter plus en amont les lieux de correspondance avec le réseau actuel, pour constituer de véritables portes d'entrée sur le Grand Paris. Du Sud vers le Nord, les gares de Vert de Maison, de Villiers-sur-Marne, de Noisy-Champs, de Chelles et de Sevrans-Livry seront autant de portes d'entrée au Grand Paris depuis le territoire de Seine-et-Marne. Par exemple, si nous prenons, pour les habitants, au niveau de la ville nouvelle de Sénart, la gare RER D de Lieusaint-Moissy, vous constatez que cette carte, qui est une carte de gain de temps, montre de très forts gains d'accessibilité, souvent supérieurs à 10 minutes, voire 20 minutes, notamment pour aller à la Cité Descartes dans le Nord de la Seine-Saint-Denis, mais aussi dans tout l'arc sud des Hauts-de-Seine et dans le plateau de Saclay. Ce sont des gains qui sont largement supérieurs à 10 minutes.

Pour terminer ma présentation, je vais rapidement vous présenter la mise en œuvre du projet. Tout d'abord les coûts. Ce projet est estimé entre 21 et 23 milliards d'euros. Il est important, à ce stade, de rappeler que pour plus de 80 %, les infrastructures sont prises en compte, mais nous prenons d'emblée les coûts d'acquisition des matériels roulants puisque la Société du Grand Paris livrera clés en main au STIF cette infrastructure, avec le matériel roulant. Enfin, les acquisitions foncières ont été incluses dans ce coût.

Pour ce qui est de la mise en œuvre, en termes de calendrier, nous sommes donc dans la phase de débat public jusque début de 2011. Comme l'a rappelé la Commission particulière du débat public, le bilan de la concertation sera fait deux mois après la fin du débat. Puis la Société du Grand Paris disposera de deux mois pour présenter le schéma d'ensemble du réseau, tenant compte des avis émis lors du débat public et devant justifier des choix effectués. L'année 2012 sera une deuxième année de consultation du public, puisque se dérouleront les enquêtes publiques, conformément au code de l'expropriation et au code de l'environnement. Enfin, les années 2013 à 2023 seront des années de mise en œuvre du

projet, de travaux, avec de premières mises en service des premiers tronçons dès 2018. Ainsi se termine cette présentation. Nous sommes maintenant à votre disposition, pour recueillir vos questions. Je vous remercie de votre attention.

Applaudissements

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris : bon, je vous remercie beaucoup pour cette présentation. Je suis heureux que vous ayez fait allusion, d'une façon précise, aux préoccupations de la Seine-et-Marne, ce qui était l'objet de la réunion de ce soir.

Avant d'ouvrir le débat, puisque je pense qu'il va y avoir beaucoup de questions qui vont vous être posées, à la suite de toutes les observations que vous avez faites, je m'aperçois que j'ai omis quelque chose tout à l'heure. Je voulais vous dire que, comme le Parlement a décidé, je crois que Claude BERNET l'a dit, que nous aurions une Commission non pas au maximum de 7 personnes dans les débats publics, mais de 12, j'ai prévu que les 12 personnes soient divisées en 4 groupes de 3. Vous avez devant vous le groupe qui vous concerne, avec qui vous pourrez parler pendant toute la durée du débat, pendant les 4 mois. Ils sont à votre disposition. Claude BERNET, Henri WATISSEE, et une personne qui malheureusement était de service ce soir, Lamia ABDEL NABY, qui fait partie de ce groupe de 3. Je voulais rappeler que la Commission que nous avons constituée est une Commission de 12 personnes, et que j'ai voulu qu'elle soit à égalité, 6 hommes et 6 femmes. C'est la première fois, dans une Commission de débat public, qu'une telle institution existe. Je l'ai fait parce que je suis convaincu que cette complémentarité entre les hommes et les femmes peut être très riche dans le débat. La deuxième observation est que, c'est à cause de cela que cette personne n'est pas là ce soir, j'ai voulu qu'il y ait une majorité de personnes en activité et une minorité de retraités parmi les membres de la Commission. Vous avez en face de vous une commission qui est beaucoup plus jeune que les Commissions qui sont organisées à cet égard, d'habitude. Voilà ce que je voulais vous dire. Elle est à votre disposition et je pense que le débat de ce soir va pouvoir lui permettre de vous répondre régulièrement si vous en avez le désir. Vous savez que vous avez la possibilité d'apporter des contributions écrites, de déposer des cahiers d'acteur. Monsieur le Président du Conseil général a bien voulu écrire un cahier d'acteur. Nous l'en remercions. Mais je pense qu'il y a d'autres personnes qui pourront aussi s'exprimer sur ce sujet-là. Maintenant, j'ouvre le débat. Quelle est la première question ? Alors si vous voulez bien vous lever, dire votre nom. Si vous ne voulez pas que nous vous photographions, vous le dites.

Question

Thomas AMBLARD, usager : usager quotidien du Transilien R, des métros 14 et 8, pour aller dans le 15e arrondissement de Paris. Je suis originaire de Dammarie-les-Lys, juste à côté d'ici. Moi, ma question va être très simple. Mais j'ai juste trois points à développer avant de poser ma question.

Le premier est qu'il y a une constatation qui est faite par tous, que nous soyons de Mantes-la-Jolie, de Chelles, de Maisons-Alfort, peu importe. L'utilisateur a de moins en moins envie d'être considéré comme du bétail. Plus cela avance au fil du temps, plus l'utilisateur est considéré comme du bétail. Je ne fais aucune distinction entre la SNCF, la RATP ou Optile. Il y a un point très important, qu'il ne faut pas négliger : quel que soit le projet que nous ferons, il y a de l'existant. Qu'est-ce que l'existant ? C'est le RER, le Transilien, le Métro, les lignes de bus. Tant que les liaisons existantes ne seront pas améliorées, et quand je dis « améliorées », il y a énormément de travail, et quand je dis « énormément de travail », il y a énormément d'argent à mettre derrière, cela se compte en milliards, nous serons incapables de rendre attractif un projet tel que vous le proposez. Les rénovations qui sont faites actuellement, et les schémas directeurs proposés actuellement sont totalement insuffisants, tant en qualité qu'en quantité et qu'en somme d'argent proposée.

Deuxième point, assez important : les liaisons qu'il faut privilégier, quand nous habitons en grande couronne, ne sont pas du tout les liaisons telles que vous les proposez, c'est-à-dire les liaisons entre les petites couronnes. Un habitant de Melun ou de Mantes-la-Jolie, ce qu'il veut, c'est en particulier aller à Paris ou La Défense. Ce sont prioritairement les deux pôles qu'il faut privilégier : Paris pour sa puissance, je dirais, culturelle, administrative, étudiante et La Défense pour sa puissance financière, et je ne sais pas si cela se dit, bureaucratique.

Troisième point : tout l'argent que va nécessiter le projet de que vous proposez, c'est-à-dire plus de 20 milliards d'euros, c'est une somme considérable. Pour moi qui suis étudiant, je n'arrive même pas à m'imaginer ce que cela représente concrètement. Mais ce que je sais, c'est que, pour les schémas directeurs de toutes les lignes de RER confondues, ainsi que toutes les lignes de Transilien, ainsi que tous les plans d'amélioration, sans aucune exception — j'ai pris ma calculatrice et j'ai fait mon petit calcul : le budget que proposent la Région, l'État, les départements et les communes représentent exactement 4 milliards d'euros — on nous propose 4 milliards d'euros pour améliorer l'existant. J'ai fait un autre petit calcul. Que faudrait-il pour véritablement améliorer les conditions de transport telles qu'elles sont actuellement, il faudrait, comme par hasard, 20 milliards d'euros, à peu de choses près. Donc 20 milliards d'euros, nous les avons.

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris : je vais vous demander de résumer un peu, parce que vous êtes arrivé à vos trois minutes. Et comme vous vouliez poser une question, je préférerais que maintenant vous la posiez.

Thomas AMBLARD, usager : d'accord. Je vais la poser directement. Quel est l'intérêt de ce projet alors qu'actuellement les conditions de transport sont déplorables pour tout Francilien habitant en Ile-de-France ? Tout simplement, voilà.

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris : Monsieur VERON, je crois que c'est à vous de répondre.

Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris : je crois que notre ami vient de mettre l'accent sur un point qui nous réunira tous. C'est le fantastique retard en matière d'infrastructures de transport. C'est un fait aujourd'hui. La question qui nous est posée est au fond double. C'est là la difficulté dans laquelle, État, Région, tout le monde se trouve. C'est à la fois de résorber un passé, et donc un retard lourd, et de préparer l'avenir. Parce que si nous ne faisons pas les deux, alors dans 5 ans, dans 10 ans, dans 15 ans, nous continuerons à courir après notre retard. Donc à la fois traiter le passé, le présent et l'avenir. Effectivement, vous avez tout à fait raison, cela représente une boule financière tout à fait significative. Je voudrais simplement vous dire la chose suivante. Sur le présent, je ne sais pas d'où vous tirez vos chiffres, j'ai là, sous les yeux, une liste de 30 projets qui réunissent l'État et la Région, c'est-à-dire projets auxquels l'un et l'autre contribuent financièrement. Il y en a sur la période à venir pour 11 685 000 000 €. Dans ces projets, nous trouvons à la fois les schémas directeurs de RER, le prolongement d'un certain nombre de lignes de métro, les tramways, un certain nombre de transports en commun en site propre, et ÉOLE. Tout cela, je ne vais pas vous en donner le détail, sauf si vous le souhaitez sur tel ou tel point, représente 11 685 000 000 €. Ce sont des projets qui sont répertoriés, actés, sur lesquels soit des travaux ont commencé, soit, à tout le moins, des études ont commencé. Autrement dit, nous voyons bien que, pour tous les acteurs, derrière le jeu de scène qui consiste à se renvoyer la responsabilité — entre nous soit dit, aucun intérêt, la question est de savoir si oui ou non nous traitons les questions posées — je dis et je maintiens qu'il faut à la fois traiter cette boule qui représente un fantastique retard d'investissement, qui remonte assez loin dans le temps, et en même temps préparer l'avenir. L'avenir ne se prépare pas en 2020, cela se prépare maintenant.

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris : deuxième question. Monsieur, si vous voulez bien vous lever. Merci, c'est gentil, pour que nous vous voyions.

Question

Jean-Pierre GUERIN, Conseiller municipal de Le Mée-sur-Seine : Bonsoir, Jean-Pierre GUERIN. Je suis Conseiller municipal au Mée, qui est une commune de 21 000 habitants, desservie par le RER D. Je dois saluer votre courage d'être ici, pour venir nous parler d'un projet qui finalement, nous l'avons vu sur les cartes, nous concerne d'assez loin. Puisque s'il y a une connexion à Vert-de-Maisons, pour faire le Mée Vert-de-Maisons, il faut déjà 40 minutes. Donc nous voyons bien que pour aller à Roissy nous aurons toujours plus d'intérêt à passer probablement par les Halles que de changer à Vert-de-Maisons.

Le deuxième point est que l'urgence aujourd'hui, et je comprends bien l'utilité des transports, est bien de résoudre (cela a été dit par le jeune homme de Dammarie) la question des transports aujourd'hui, puisque par exemple, sur la ligne de RER D (c'est la ligne que je connais le mieux), il y a régulièrement des trains qui sont supprimés. Je crois que

l'attente des habitants est bien de répondre à cette demande. Moi, ma crainte, c'est qu'un tel projet, dont nous connaissons le coût puisqu'il a été estimé à plus de 20 milliards d'euros, comme cela a été rappelé, ne cannibalise des financements qui pourraient être utilisés à d'autres projets. Il y a actuellement en discussion, tout le monde ne le sait peut-être pas dans cette salle, un autre projet qui fait également l'objet d'un débat public, qui s'accompagne d'un plan de mobilisation pour les transports, porté notamment par la Région, qui apporte quelques réponses d'urgence, peut-être pas toutes, aux problèmes notamment des RER. Est-ce que le projet qui est proposé ici ne va pas se faire au détriment de ces réponses d'urgence ?

Et puis, ce sera mon dernier point, mais seulement parce que cela a été évoqué en introduction. Je ne souhaite pas engager un débat là-dessus. La question du contournement de Melun a été évoquée tout à l'heure. Je pense qu'il ne faut pas confondre les sujets. Nous sommes là ce soir pour parler de la question des transports publics, qui est d'ailleurs la meilleure façon de répondre à la question des déplacements, et qui permettra de résoudre cette question. Il est quand même surprenant, je le dis avec une certaine fermeté, d'en entendre parler comme cela a été fait tout à l'heure, alors que ce contournement de Melun menace le Bois de Bréviande, qui constitue le poumon vert de plusieurs communes. Je n'en citerais que quelques-unes, Boissettes, Boissise-la-Bertrand, Le Mée, Vert-Saint-Denis, Cesson, ainsi de suite. Donc traitons ce soir effectivement des transports et non pas du projet de contournement de Melun, qui fait extrêmement débat dans l'agglomération melunaise, bien au-delà de cette salle. Merci.

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris : est-ce que Monsieur VERON veut dire quelques mots ?

Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris : peut-être préciser que le législateur, je salue d'ailleurs Madame Nicole BRICQ qui nous a rejoints et qui va montrer beaucoup de vigilance sur le point que je vais souligner, a veillé particulièrement à ce qu'il n'y ait aucune capacité pour le projet dit du Grand Paris de ponctionner ce qui finance le fonctionnement, mais surtout les investissements qui sont à la charge du STIF. Ce principe a été acté dans le texte de la loi du 3 juin dernier. Donc il n'y a pas de risque de siphonnage. Si cela ne suffisait pas, le Président de la République lui-même s'est engagé sur deux points. D'une part de dire que tous les engagements qui ont été pris au titre du contrat de projet État/Région seront tenus, et bien entendu tous les engagements qui ont été pris au titre du plan Espoir Banlieues. De ce point de vue, les choses sont claires. Il n'y a aucune capacité d'éviction d'un projet à l'autre. Sur le RER D, vous avez compris que nous ne sommes pas les maîtres d'ouvrage des RER, je souhaiterais beaucoup quand même que RFF s'exprime sur ce sujet.

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris : nous avons la chance d'avoir deux personnes de RFF qui ont bien voulu se déplacer ce soir. Est-ce que vous avez quelque chose à dire sur ce sujet du RER D ? Nous allons vous donner un micro.

Nicolas HANEN, RFF, en charge des améliorations du RER D : oui, bonjour, Nicolas Hanen, RFF, en charge des améliorations du RER D. Ce que je peux vous dire effectivement, c'est qu'il y a déjà un premier volet d'investissements qui a été approuvé par le Conseil du STIF en juin 2009. Comme cela a été précisé, il ne risque aucunement d'être remis en cause par le projet qui vous est présenté ce soir. C'est un investissement qui a deux axes principaux, qui sont d'améliorer la régularité de la ligne et d'adapter la desserte et de la renforcer. C'est un premier volet d'investissement qui va notamment porter sur l'amélioration des systèmes de signalisation et de gestion du mouvement des trains, avec un horizon de mise en service pour 2013, 2014. Mais ce qu'il faut savoir, c'est que ce n'est pas là que va s'arrêter le projet d'amélioration du RER D, puisque RFF, avec ses partenaires institutionnels (STIF, Conseil régional, État) travaille sur des axes d'amélioration à beaucoup plus long terme et des volets d'investissement beaucoup plus considérables que ce qui a été approuvé en 2009. Ce qui correspond effectivement à la fourchette de montant indiquée tout à l'heure, qui est déjà un gros investissement sur le RER D, permettant d'améliorer significativement son fonctionnement. Tout cela pour dire que le RER D n'est pas oublié aujourd'hui et que nous travaillons activement sur ce sujet. Ce sont tous les points qui concernent l'infrastructure, qui est donc sous maîtrise d'ouvrage de RFF.

À côté de cela, la SNCF fait aussi un certain nombre d'investissements qui portent sur le matériel roulant, puisqu'il y a de gros programmes de rénovation du matériel roulant qui ont entrepris depuis quelques années, qui vont se poursuivre avec notamment des objectifs d'amélioration du confort, de la vidéosurveillance. L'ensemble de ces investissements, portés d'une part par RFF et d'autre part par la SNCF, va s'étaler sur les 10 prochaines années, avec des objectifs d'amélioration de la régularité et de renforcement de la desserte, avec, pour ce qui concerne la zone de Melun, la perspective de renforcer la desserte du plateau de Sénart et de passer à une desserte en heures de pointe, qui est aujourd'hui de 8 trains par heure et par sens, à 12. Nous travaillons effectivement activement sur le RER D.

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris : merci beaucoup. Avant de repasser la parole à la salle, vous savez que nous avons des techniques très modernes et que nous pouvons poser des questions depuis chez soi. Il y a une jeune fille qui pose une question par webcam. Est-ce que nous allons pouvoir la voir en direct ? Nous allons regarder. Si elle est encore en ligne, je la salue. Bonjour. Posez votre question.

Question webcam

Intervenante webcam :

Bonjour. Je voulais savoir sur quels critères les villes qui vont être reliées ont été sélectionnées, et à quelle date, dans combien de temps à peu près nous connaissons le trajet définitif ?

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris : je ne suis pas sûr que nous vous ayons totalement entendue. Je répète ce que vous avez dit. Je voulais savoir sur quels critères les villes qui vont être reliées ont été sélectionnées, et à quelle date nous connaissons le trajet définitif. C'est bien cela Mademoiselle ? Nous ne l'avons plus. C'est la technique, que voulez-vous ? Mais c'est tout de même supérieur à celle d'autrefois. Nous n'avons pas besoin de venir en salle de réunion, et nous pouvons poser des questions depuis chez nous. C'est fantastique quand même.

Didier BENSE, membre du directoire de la Société du Grand Paris : le travail sur le Métro Grand Paris a commencé, en réalité, par un travail sur les territoires, pour essayer de déterminer où se trouvaient les potentiels de développement, d'évolution des territoires en Ile-de-France. Je voudrais revenir, juste 30 secondes sur la première intervention de l'habitant de Dammarie, qui a posé comme diagnostic, ou postulat, je crois que c'est sa vie quotidienne, que finalement il n'y avait que deux endroits, le centre de Paris et La Défense. Or vous avez vu dans notre film de présentation que la vision que nous essayons de développer, et sur laquelle je crois que tout le monde est à peu près d'accord (les architectes ont travaillé sur le sujet), c'est la vision d'une ville métropole multipolaire où les pôles se développent de façon plus harmonieuse et plus coordonnée, reliés entre eux dans une unité de vue entre l'infrastructure de transport et l'aménagement du territoire. C'est le premier élément. Ces potentiels de territoire ont été identifiés sur la Seine-Saint-Denis, avec Roissy, Le Bourget, Pleyel, La Défense. Nous en avons identifié également, puisque nous sommes en Seine-et-Marne, sur le pôle de la Cité Descartes-Chelles. Nous ne revenons pas, bien entendu, sur le très grand pôle de territoire qui concerne Marne-la-Vallée, plus largement. Voilà en ce qui concerne le schéma général.

Ensuite, je crois que la deuxième partie de la question est « quand aurons-nous le choix définitif du maître d'ouvrage ? ». Cela a été précisé dans l'introduction du Président. La loi impose une certaine rigueur dans le calendrier, puisque nous avons deux mois plus quatre mois, donc quatre mois après la fin du débat public, pour proposer, de la part de la Société du Grand Paris et donc de son conseil de surveillance, les options qui seront retenues à la suite de ce grand débat.

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris : alors, reprenons les questions de la salle. Si vous voulez bien vous lever Monsieur ? Allons-y. Vous vous présentez s'il vous plaît ?

Question

Jean-Jacques FOURNIER, Président de la ville nouvelle de Sénart, Maire de Moissy : Oui, bonsoir. Jean-Jacques FOURNIER, je suis Maire de Moissy. Nous avons parlé de la gare de Lieusaint-Moissy. J'interviens comme Président de la ville nouvelle de Sénart. Une des cinq villes nouvelles imaginées comme pôle d'équilibre pour le développement de l'Ile-de-France.

Je dois dire que je suis totalement hostile à ce projet et je dois dire que je considère que c'est une grave erreur, en matière d'aménagement, d'urbanisme. Une fois de plus, le Sud-est francilien est totalement oublié. Et nous ne sommes pas du tout attentifs aux problèmes qui sont les problèmes des gens, c'est-à-dire le travail, les transports. Il est évident que ce parti de liaisons ferrées fait que nous allons, dans une perspective de ville-monde et je suis pour une ville-monde, conforter des pôles qui sont déjà des pôles existants. Je crois qu'un des enjeux d'avenir pour l'aménagement, c'est un équilibre entre l'habitat, l'emploi, les équipements et les transports. Je pense qu'il faut réfléchir à l'échelle de notre Ile-de-France pour avoir cet équilibre. Aujourd'hui, quand nous disons que nous allons conforter des pôles existants, cela veut dire que le développement économique, qu'il faudrait peut-être répartir de manière équilibrée, va à nouveau être concentré sur certains points. Nous allons faire des investissements extrêmement importants en matière de transport, pour conforter ces secteurs, au détriment du reste. Je dois dire que les habitants de notre secteur sont des Franciliens. Pour moi, le Grand Paris c'est l'Ile-de-France. J'aurais aimé que nous traitions le Grand Paris à l'échelle de l'Ile-de-France. Demain, une ville-monde réussie, c'est une ville équilibrée, dans laquelle le logement, l'emploi, les transports ont été répartis de manière équitable et où tout Francilien est effectivement considéré et respecté. Je dirais que nos habitants, ici, participent à la richesse de l'Ile-de-France. Aujourd'hui, ils souffrent parce que nous manquons d'emplois et de transports. Avec ce projet, nous allons aggraver la situation. Il n'y aura toujours pas d'emplois, parce que nous allons les mettre ailleurs, où il y aura les gares. Et concernant les transports, nous allons continuer à souffrir de transports actuels, qui sont insuffisants.

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris : Monsieur le Président, vous me rendrez cette justice que c'est moi qui ai voulu qu'il y ait une réunion à Melun aujourd'hui. C'est bien la volonté de la Commission de parler de l'ensemble de l'Ile-de-France et de toutes les préoccupations des uns et des autres en Ile-de-France, et de voir dans quelles mesures ce projet peut être compatible ou incompatible avec certaines observations, dont la vôtre. Mais peut-être que Monsieur VERON peut apporter quelques éléments ?

Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris : la force d'un maire, c'est qu'il est capable en 3 minutes de soulever tellement de questions qu'il faut au moins trois quarts d'heure pour lui répondre. Malheureusement, je ne dispose pas de ce temps.

Vous avez soulevé une première question, c'est implicite dans votre exposé, de savoir quelle est la limite territoriale du Grand Paris. Je réponds qu'il n'y en a pas. Pourquoi ? Parce que le législateur a souhaité d'abord aborder la question du projet, avant d'aborder la question de

la gouvernance, considérant qu'il y avait toutes les raisons de se noyer si nous commençons par la gouvernance. Donc, vous êtes justifiés de dire « Le Grand Paris, y compris ma commune, c'est l'Île-de-France. ». C'est tout ce que vous voulez d'ailleurs, puisqu'il y a un certain nombre de communes extérieures à l'Île-de-France qui se dit du Grand Paris. Je ne développe pas ce premier point.

Deuxième point. Vous dites que nous avons tort, que ce projet est une erreur du point de vue de l'aménagement du territoire. Nous serons d'accord au moins sur un point, je pense facilement. Ce projet est d'abord un projet d'aménagement du territoire. Alors que ce soit un bon ou un mauvais projet, vous avez le droit de penser que c'est un mauvais, mais c'est d'abord un projet d'aménagement du territoire. Quand nous regardons le tracé, quand nous regardons la localisation des gares, cela ne fait absolument aucun doute.

Vous avez ajouté qu'il y a quantité d'autres questions qu'il faudrait régler, sous-entendu d'abord. C'est une vraie question que celle de la méthode du Grand Paris. Par quoi commencer ? D'aucuns prétendent qu'il faudrait commencer par l'urbanisme. Il y a des tas d'avis. Nous nous sommes dit la chose suivante : si nous ne commençons pas par un objet extrêmement concret (et il n'y a rien de plus concret que le transport), dans 10 ans nous discuterons encore sur le Grand Paris, et il ne se sera rien fait. C'est pour cela que nous commençons par les transports. C'est peut-être critiquable du point de vue du tracé, mais sur le plan de la méthode, il vaut quand même mieux les transports d'abord et des polarités ensuite que le contraire, c'est-à-dire des zones (vous en avez cité plusieurs) qui ne sont pas desservies et qui continuent de traîner ce problème pendant des années et des années.

Enfin, dernier point, pardonnez-moi, je ne couvre pas toutes les observations que vous avez faites, mais vous êtes trop concis pour mon temps de parole. La zone de Sénart, je dis tout de suite qu'il y a des zones en région parisienne qui se considèrent comme des territoires de développement. J'ajoute à juste raison qu'ils ne sont pas aujourd'hui sur le tracé de réseau de métro automatique. Je vais vous citer un exemple, qui est très loin d'ici, qui est-ce que nous appelons le territoire de la confluence, en partie dans les Yvelines, en partie dans le Val d'Oise, entre Achères et Cergy-Pontoise, pour prendre deux pôles de référence, qui ont beaucoup travaillé. Aujourd'hui, ils présentent toutes les caractéristiques d'un territoire de développement. Si vous parliez de Sénart, je vous renvoie une interrogation. Je l'ai exprimée l'autre jour à Monsieur le Maire. Je renvoie une interrogation, au premier degré : de votre point de vue, sur la bande passante qui va, je suis large, je mords sur deux départements, entre Melun, Sénart, Évry, Corbeilles, y a-t-il, à votre sens, la matérialisation d'une zone potentielle de développement d'une taille certaine ? Encore une fois, les zones de développement dont nous parlons sont des zones de plusieurs centaines de milliers d'habitants, qui offrent des réserves foncières et de développement importantes. Je n'ai pas la réponse. Je vous la retourne. Mais si vous voulez que soit pris en compte une zone ou un territoire de développement, faut-il encore travailler collectivement à ceci et que nous en fixions les identités et les objectifs.

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris : Monsieur ?

Question

Denis JULLEMIER, Adjoint au Maire chargé des transports à Melun, Vice-président du GART (Groupement des autorités responsables de transport) :

Bonsoir, Denis JULLEMIER, Adjoint au Maire chargé des transports à Melun et Vice-président du GART. Avant toute chose, je voulais prendre une citation de Sénèque, qui disait : « *Ce n'est pas parce que les choses sont difficiles que nous n'osons, c'est parce que nous n'osons pas qu'elles sont difficiles.* ».

Vous avez osé, il me semble avec le Grand Paris, relever un défi. Vous le disiez, depuis très longtemps, je pense que nous avons abandonné toute réflexion d'ambition sur les transports sur l'Ile-de-France. Le Grand Paris a au moins ce mérite-là, ne serait-ce que de relier deux aéroports. Ce qui me semble tout à fait utile. Au regard des grandes métropoles internationales (je suis pour ma part revenu de Shanghai, il n'y a pas très longtemps, pour mon entreprise), nous nous apercevons que le petit débat de se demander si c'est à l'est, à l'Ouest, ou autre, qu'il faut se développer, je pense qu'à l'échelle de l'Ile-de-France, le Grand Paris offre aujourd'hui un intérêt.

C'est vrai néanmoins qu'il me semble que, la Seine-et-Marne — je pense que vous l'aurez bien entendu ce soir — est un peu oubliée dans ce projet. Ma question est la suivante. Est-ce que, dans le Grand Paris tel qu'il est aujourd'hui, dans le projet, les financements qui l'accompagnent (plus de 20 milliards d'euros), il est possible de trouver une partie de financement pour justement aider les transports sur notre région, au sud des départements ? Nous faisons justement allusion à la problématique en Gare de Lyon où il y a plus de 30 000 personnes par jour qui prennent le train. Beaucoup de personnes restent à quai le matin. Il y a de gros problèmes en Gare de Melun pour les directs vers Paris. Ce que nous entendons dire souvent, par la SNCF, est qu'elle ne peut rien faire, parce qu'il n'y a pas de sillon, parce que pour pouvoir débloquent la situation, il faudrait le doublement du tunnel de Châtelet. Et elle nous dit que c'est 1 milliard d'euros. Est-ce que nous pouvons aujourd'hui trouver, pour le Grand Paris, 1 milliard d'euros pour le doublement du tunnel qui nous améliorerait les transports, sur le Sud-est, à partir de la Gare de Melun ?

Le contournement de Melun est aussi un projet de transports, que nous le voulions ou non, cher Monsieur, qui est inscrit au SDRIF et qui a l'intérêt de désenclaver notre agglomération et de permettre également le développement économique de notre agglomération, puisqu'il pourrait desservir l'ensemble des zones d'activité économique. Et en troisième lieu, il faut, évidemment améliorer l'accessibilité de nos gares. Aujourd'hui, la Région, je crois, n'a pas apporté les 50 % des financements qui manquaient au STIF pour l'accessibilité de l'ensemble des gares d'Ile-de-France ; ma question est celle-ci : le Grand Paris peut-il aider dans nos projets de développement des transports sur le Sud-est de l'Ile-de-France ?

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris : est-ce que la personne de la SNCF, qui avait été annoncée, est là ? Non. Alors il faudra leur faire la remarque, parce que ce n'est pas très bien. Mais RFF aura peut-être quelque chose à dire sur ces sujets-là ? Oui ? Si vous voulez bien vous exprimer ?

Vincent DESVIGNES, Réseau Ferré de France : Vincent DESVIGNES, Réseau Ferré de France. Il a été évoqué le doublement du tunnel Châtelet-Gare du Nord. De notre point de vue, nous préférons investir dans la signalisation, avoir une signalisation plus performante, pour passer davantage de trains sur l'ensemble de la ligne, notamment dans le tunnel, que de réaliser un autre tunnel. Donc c'est bien le sens des études que nous conduisons pour le schéma directeur de principe du RER D, actuellement.

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris : autre chose à dire ?

Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris : je remercie Monsieur des questions qu'il a posées. Quelque part, derrière tout ce qu'il a exprimé, c'est la dynamique de la vaste métropole parisienne qui se trouve posée. La plupart des questions techniques concerne RFF, qui est maître d'ouvrage sur tous les points que vous avez signalés en matière d'amélioration des infrastructures. Mais derrière un projet comme celui du réseau de Métro du Grand Paris, qu'est-ce qui est visé ? Et en quoi les politiques publiques doivent-elles retrouver un sens, au-delà de ce réseau ? Ce qui est visé, c'est que ce réseau constitue un levier de développement par rapport à la masse qui doit s'investir en région parisienne, si nous voulons suivre le mouvement général qui est à l'évidence (il suffit de regarder les taux de développement des grandes capitales mondiales) un mouvement extrêmement dynamique, de concentration, d'agrégation de capital humain, etc. Je ne développe pas, il y a un débat, lundi, sur tout cela. Il faut bien entendu que de l'argent privé, dans des proportions incomparablement supérieures à ce que peut représenter cet investissement public, considérable au travers du réseau de métro automatique, accepte de s'investir, de se loger dans la métropole. Donc quelque part, ce que nous faisons est un acte de confiance. Ce que nous faisons, c'est de dire à l'État, à la Région, peu importe les collectivités (je ne personnalise pas parce que l'argent public, qu'il émane de l'État ou de la Région, sort toujours de la poche des contributeurs), que cet argent public, nous le mettons sur la table parce que nous croyons que cet investissement est un déclencheur de l'investissement privé, de la dynamique économique. C'est le sens, in fine, de ce que nous faisons.

Maintenant, je ne sais pas si RFF, de votre point de vue, a épuisé les réponses aux questions que vous avez posées.

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris : vous n'avez rien d'autre à dire ? Bon, alors prenons une autre question.

Question

Rémy PRADIER, Président de l'association Sadur (association des usagers du RER D) :

Bonsoir. Rémy PRADIER, de l'association Sadur, donc les usagers du RER D. C'est un beau projet que vous nous présentez là. Simplement, c'est en 2025 que cela va être mis en service. Aujourd'hui, nous sommes en octobre 2010. Moi, demain, je vais reprendre le RER D : je ne sais pas ce qui va m'arriver, mais enfin bon. Peut-être que j'aurai un train supprimé, *un petit gris*.

J'ai essayé de me projeter à l'horizon 2025, juste avant la mise en service de ce que va être le Grand Paris. C'est le STIF qui le dit, aujourd'hui nous sommes 550 000, nous allons passer à environ 615 000 en 2014. Si nous rajoutons 1 % de personnes en plus par an, nous allons arriver entre 650 et 750 000. Cela dépend si nous faisons + 1 %, + 2 %, + 0,5 %. Aujourd'hui, ce qui a été voté il n'y a pas très longtemps ne permet pas du tout de contenir cette population. La ligne sature déjà, et si nous rajoutons des personnes en plus, nous n'allons pas y arriver. Et cela n'attendra pas 2025. Les questions vont donc être plus pour RFF, effectivement. Pour nous, ce n'est pas en changeant la signalisation dans le tunnel que nous allons faire quoi que ce soit. Il faudrait dès maintenant envisager une étude pour un deuxième tunnel et, là ce serait plus pour la SNCF et le STIF, de voir carrément à remplacer le matériel, qui n'est plus du tout adapté aux flux de circulation qu'il va y avoir, ne serait-ce que dans 5 ou 6 ans. Là, je parle à horizon 2014, 2015.

Donc, par rapport à la ligne D, il y a une chose qui nous intéresse, surtout au sud de la ligne, c'est le choix de la gare de Vert-de-Maisons qui, pour nous, n'est pas forcément le meilleur, surtout par rapport à ce que vous avez expliqué en disant que les gares devaient être des lieux de service (etc.). Je ne sais pas si vous êtes allés à la gare de Vert-de-Maisons. Moi, j'y passe tous les jours. Cette gare est un quai central. Je pense que si c'est un maillage avec le Grand Paris, vous allez forcément beaucoup de gens qui vont descendre du RER et beaucoup de gens qui vont y monter, dans un sens comme dans l'autre. Avec un quai central, vous avez des trains qui passent autour du quai, dans les deux sens. Nous avons donc une proposition à soumettre, qui fera sans doute l'objet d'un cahier d'acteur, qui est de créer une nouvelle gare entre Le Vert-de-Maisons et Maisons-Alfort, sur des emprises qui sont soit RFF soit SBCF. Pour le coup, il y a des problèmes d'accessibilité pour ces deux gares, qui sont deux gares vétustes et qui, pour nous de toute façon, ne peuvent pas, en l'état actuel, faire un point de maillage avec le Grand Paris. Donc nous proposons une nouvelle gare qui fusionnerait éventuellement les deux. Merci.

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris : Merci beaucoup. Alors ? Réponse ?

Denis MASURE, Membre de la Société du Grand Paris : je peux prendre la parole. Bien entendu, nous connaissons la gare de Vert-de-Maisons. Nous sommes même venus aujourd'hui en train, donc nous avons encore eu l'occasion, au passage, même si c'est très rapide, de l'observer. Mais nous l'avons visitée. Nous sommes conscients des enjeux d'aménagement. Il faut bien voir qu'à chaque point d'interconnexion de l'infrastructure, du Métro Grand Paris, avec les lignes existantes RER Transilien, il y aura des travaux d'infrastructures importants. Vous avez raison de souligner l'aspect assez contraint de la gare de Vert-de-Maisons, notamment un quai central qui pose des difficultés. Il est clair que les études dites préliminaires puis d'avant-projet sommaire seront là pour permettre, selon les prévisions du trafic, d'établir toutes les conditions de fluidification des flux qui seront certainement très importants entre le RER D et la ligne rouge de notre réseau.

Quant à la proposition que vous émettez, nous prendrons connaissance du cahier d'acteur. Nous vous en remercions. Évidemment, nous en tirerons éventuellement quelques conséquences. Mais aujourd'hui, la proposition que nous soumettons au public est bien une correspondance au niveau de la gare de Vert-de-Maisons qui, pour les habitants de Melun, revêt une importance tout à fait particulière.

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris : bien. Alors, Monsieur avait demandé la parole, là, d'abord.

Question

Philippe SAINSARD, Conseiller régional, Administrateur du STIF : Merci Monsieur le Président. Philippe SAINSARD, Conseiller régional et Administrateur du STIF. Monsieur le Président, vous avez, dans votre propos introductif, indiqué que ce débat devait répondre à un certain nombre de questions. J'en ai noté une. Faut-il construire ou non cette infrastructure ? Et à cette question, dans l'état actuel du projet, tel qu'il nous a été présenté, ce soir, je réponds non. Je vous en donnerai 4 raisons pour lesquelles il me semble que ce projet n'est pas adapté actuellement. Je dis bien dans l'état actuel. Ce qui peut supposer une réflexion en particulier menée en commun avec les collectivités territoriales dont je rappelle qu'elles ont en charge l'organisation des transports en Ile-de-France.

Les 4 raisons sont : premièrement, c'est une réponse qui est déconnectée des besoins actuels des Franciliens. Aujourd'hui, pour les Franciliens, cela a été dit par un certain nombre de personnes qui sont intervenues précédemment, ce sont des besoins pour se déplacer et pour améliorer les conditions de transport actuelles. Aujourd'hui, ce projet, c'est la deuxième raison est un projet coûteux dont nous ne connaissons pas aujourd'hui les clés de financement. C'est un projet qui va mobiliser 25 milliards de fonds publics, d'une façon ou d'une autre. Donc, forcément aujourd'hui, dans l'état actuel des finances, que ce soit celles des collectivités ou de l'État, nous aimerions savoir quels sont les modes de financement auxquels vous avez pensé. J'ai bien noté, dans votre réponse tout à l'heure, Monsieur VERON, que les collectivités ne seraient pas appelées à contribuer au financement de ce

projet. La troisième réponse : ce sont des réponses inadaptées à l'aménagement régional. Et c'est là une conception différente de la réponse, de la Région Ile-de-France en particulier. Vous avez ciblé 4 ou 5 territoires en Ile-de-France, et pour simplifier, vous organisez une double boucle de métro pour relier ces 4 ou 4 sites, dont vous avez décrété qu'ils seraient les pôles de développement économique de l'Ile-de-France. Or, le développement de l'Ile-de-France ne se résume pas à ces 4 ou 5 pôles, même si les sites visés ont bien sûr toute leur place dans le développement francilien. Enfin, la dernière raison est que ce projet a été bâti de façon isolée, non concertée avec les élus du territoire francilien, et qui nous rappelle la façon dont les projets étaient menés dans les Trente Glorieuses, à un moment où l'État décidait des projets qui étaient bien pour les Franciliens et pour les autres régions (mais nous étions en Ile-de-France), au mépris aujourd'hui des lois de décentralisation, au mépris de la participation des élus franciliens. Voilà les éléments.

Je rappelle que la Région Ile-de-France a effectivement engagé un plan de mobilisation. 19 milliards d'euros, financés par l'État à hauteur de 2 milliards. Vous aviez dit que l'État participait, effectivement, c'est à hauteur de 2 milliards. Dans ce plan de mobilisation, la Seine-et-Marne et le territoire de Melun sont concernés avec les TZen Sénart-Corbeil, Sénart-Melun et l'amélioration de la ligne D. Même si évidemment les projets doivent être encore amplifiés et mobiliser encore des financements supplémentaires.

Je terminerai par deux questions. Vous évoquez une vitesse de 65 km/h. J'aimerais savoir quels sont les matériels et les infrastructures que vous avez imaginés pour atteindre des vitesses commerciales, parce que les gains de temps que vous évoquez reposent sur une vitesse de 65 km/h. Dernière question : vous avez parlé d'un planning qui nous amène à l'horizon 2025. Quel est le phasage ? Quelles vont être les boucles de métro ? Dans quel ordre vont-elles se réaliser et selon quels morcellements ? Je conclus. Je ferai une proposition à Monsieur le Maire de Melun. S'il veut inviter la Région Ile-de-France à venir présenter, dans un cadre, identique, le plan de mobilisation, la Région Ile-de-France répondra positivement.

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris : Monsieur Veron, on vous a posé beaucoup de questions. Donc si vous voulez bien résumer un peu votre réponse.

Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris : ce qui me rassure, Monsieur le Président, c'est qu'à toutes les réunions, nous avons exactement la même cible de questions. Je ne vais pas me lancer dans une polémique avec Monsieur l'administrateur du STIF. Je voudrais simplement vous dire la chose qui suit. Ce qui est très étonnant, pour un projet qui a été concocté dans un bureau, probablement par des technocrates irresponsables, c'est de voir successivement paraître par l'AFP les communiqués de toute une série de maires qui déclarent être tout à fait favorables au projet. Ils ne sont pas d'ailleurs spécialement d'un bord politique ou d'un autre. Je vais vous donner 2 ou 3 exemples, et je vais vous demander si vraiment vous considérez que c'est absurde.

Quand nous relient, au cœur de la capitale, pas dans les champs de pommes de terre bien sûr, les aéroports de Roissy, d'Orly, du Bourget (qui est le premier aéroport d'affaires en Europe) et que, par là, nous voulons mettre fin à une situation totalement inédite dans toutes les grandes capitales, c'est-à-dire celle d'une non-liaison directe entre l'aéroport et le cœur de la ville, est-ce que cela vous paraît être un projet insensé ? Quand nous prétendons desservir des zones totalement explosives, Clichy, Montfermeil, Sevran (je pourrais continuer d'ailleurs, puisque depuis il y a une intense réflexion sur la zone Sarcelles/Villiers-le-Bel), et que mon Dieu, aujourd'hui je ne vois plus très bien politiquement qui oserait s'opposer à cela sauf à prendre quelques risques, est-ce que vous croyez que c'est un projet qui est totalement invraisemblable ? Lorsque, tenant compte du fait qu'autour d'Orly, désespérément depuis 15 ans, il y a une somme de friches qui n'a absolument aucune chance, jamais, d'être autre chose que des friches, sans investissement d'infrastructures. Je le dis parce que c'est une zone que j'ai particulièrement connue en tant qu'industriel. Est-ce que vous croyez que c'est totalement déraisonnable ? Je pourrais continuer comme cela. Pour tout vous dire, ce que je comprends de votre intervention, c'est que vous auriez probablement aimé que le métro vienne à Melun. Malheureusement, je le dis, c'était au-dessus – vous parlez de coûts exorbitants – des moyens que nous pouvions raisonnablement mobiliser sur un tel projet. Ce qui me navre le plus dans votre question, ce n'est pas qu'elle soit négative par rapport à notre projet. C'est qu'elle rejoigne une tendance de fond hélas, je le crois vraiment et je le dis comme je le crois, qui consiste à dire que jamais le gâteau ne doit croître et que tout ce qui est proposé ou fait est nécessairement au détriment du reste. Donc, dans une logique où nous raisonnons à budget constant, considérant qu'il n'y a pas de croissance au-delà de celle qui existe aujourd'hui qui permet de rémunérer sur une longue période, nous l'avons vu, très peu des investissements nécessaires (ce point est vraiment une question économique de fond), dès lors que nous sommes dans un raisonnement au-delà de cette tendance sur longue période, d'une croissance molle, nous semblons donner le vertige. Pour cela, je vous invite à regarder ce qui se passe autour de nous, que ce soit en Angleterre, en Allemagne, maintenant en Scandinavie. Dans tous ces pays-là, et la Scandinavie est un bon exemple récent, nous avons rompu avec cette logique totalement incompréhensible qui, encore une fois, consiste à dire que nous sommes à l'intérieur d'un gâteau fermé qui ne peut pas croître, et que donc nous ne devons surtout désinvestir ici pour investir là. Ce raisonnement économique est malheureusement, je le crains, une impasse.

Question internet

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris :

Je vais prendre une question qui nous a été posée par internet, pour changer un petit peu, pour que ceux qui s'expriment par internet puissent avoir un peu satisfaction.

« Le découpage des travaux imposés par ce nouveau métro ne risque-t-il pas de créer des bouchons sur les voies routières, même si son but final serait de les délester ? ».

Didier BENSE, membre du directoire de la Société du Grand Paris : effectivement, la phase des travaux est une phase assez difficile. Nous avons un tracé qui est quand même très majoritairement souterrain, donc cela minimise malgré tout les emprises de surfaces, contrairement à un tramway, qui est nécessaire. Il faut aussi faire les tramways. Mais c'est vrai que sur tout le linéaire du parcours, le tramway est très dérangeant pour la circulation routière. Donc bien entendu, dans la mise en œuvre, nous allons nous attacher à minimiser les inconvénients. Cela se fait dans un dialogue permanent avec les gens qui sont en responsabilité de la gestion des circulations.

Je voudrais répondre à une question à laquelle nous n'avons pas répondu, qui est celle de la vitesse. C'est un métro qui va effectivement vite. Pourquoi ? C'est un métro régional. Nous sommes à l'échelle régionale, il ne s'agit pas de traverser quelques arrondissements de Paris. Cela, nous le faisons aujourd'hui à 30 km/h, à 40 km/h, sur la ligne 14. Mais quand nous voulons nous déplacer réellement à travers la région, nous avons pensé que pour atteindre ce but, qui est de favoriser le développement des territoires, il fallait le faire relativement vite. Donc ce sera 65 km/h. Cela se fait de plusieurs façons. D'abord, regarder de très près l'implantation des gares, parce que ce qui fait le temps de parcours et donc la vitesse, c'est le nombre de gares dans lesquelles nous nous arrêtons. Nous avons donc des interstations, une distance entre deux gares, qui varient en fonction de la zone desservie malgré tout, de 1,5 km à 2 km dans les zones les plus denses. Dans les zones les moins denses, il y a des interstations plus grandes, ce qui fait que nous nous arrêtons peu souvent. Et nous parcourons ces grandes interstations avec un matériel roulant qui est capable de rouler à 100 km/h, c'est-à-dire bien au-dessus de ce que fait le métro aujourd'hui, qui est de l'ordre de ce font les RER A et B, un peu moins vite que les Transiliens, en pointe.

Je rajouterai enfin que cela peut paraître très distant, des gares à 2, 3 ou 4 km, mais bien entendu tout cela doit être complété par des interconnexions, par un système de bus, de parkings de rabattement, de sites propres, qui convergent vers ces gares. De ce point de vue, nous avons tenu compte des projets qui existent aujourd'hui dans les contrats de plan État/Région qui sont déjà signés ou en discussion, voire dans le plan de mobilisation de la Région.

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris : Monsieur le Président du Conseil général, vous voulez dire quelque chose.

Question

Vincent EBLE, Président du Conseil Général de Seine-et-Marne :

Oui, merci Monsieur LEBLOND. Je voudrais tout d'abord vous remercier de venir dans la ville-préfecture, pour que la Seine-et-Marne soit associée à ce débat. Je pense qu'elle le

mérite. Vous avez déjà compris que, même si la soirée n'est pas totalement terminée, une des questions ici, qui se pose pour de nombreux Seine-et-Marnais, Melunais ou plus largement, est la question de savoir en quoi cette affaire nous concerne. C'est la vraie question qui est posée ici. Et elle renvoie à deux éléments, l'un de géographie du projet, et de façon plus indirecte, une question relative à son financement.

Sur la question de la géographie, nous avons, dans les premières réflexions élaborées par le secrétariat d'État, à la région capitale, et d'ailleurs également dans la loi sur le Grand Paris, un projet qui prévoyait la mise en place de navettes rapides utilisant la ligne d'interconnexion grande vitesse Roissy-Charles de Gaulle, Marne-la-Vallée/Val d'Europe, Orly. Je voudrais de ce point de vue savoir si ce sujet, qui n'apparaît pas dans le dossier qui est soumis au débat public, est activable d'une façon ou d'une autre. Laquelle ? Nous, nous souhaiterions que ce projet soit intégré au projet de Grand Paris, parce qu'il y a évidemment, là, une possibilité de mobilité francilienne sur ces emprises ou sur ces voies, qui est extrêmement utile. Nous souhaitons bien sûr que, dans un objectif de véritable Grand Paris (pas un Gros Paris mais un Grand Paris), puisse apparaître dans le projet la création d'une gare d'interconnexion TGV dans le Sud Seine-et-Marne, sur le territoire de Sénart-Melun-Villaroche. Nous sommes demandeurs de cela. Il y a évidemment une réflexion, un certain nombre de personnes ici le savent, en cours sur la question de la reprise de l'interconnexion sud. De ce point de vue, nous sommes dans une revendication, mais nous voulons aussi que cela puisse servir non pas simplement aux mobilités grande vitesse, mais aussi à des mobilités franciliennes de grande couronne. Nous voulons faire avancer cette idée. Cela serait une réponse en particulier pour la Seine-et-Marne et pour le territoire dans lequel nous nous trouvons.

Je dis que cette question renvoie à la question de savoir comment les Seine-et-Marnais sont servis par ce projet. Cela renvoie aussi à la question des financements. Malgré ce qui a été dit, qui est toujours dans une forme de très grande confusion sur la mobilisation de ces nombreux milliards (23, 25 : nous ne savons pas quelle est la somme exacte parce que la distance qu'il nous faudra parcourir en temps est grande pour atteindre au projet), les chiffres augmenteront, comme nous le voyons sur de nombreux projets d'infrastructure. Nous avons parlé, par exemple, des nécessaires investissements sur des gares d'interconnexion. Nous parlions tout à l'heure de la gare de Vert-de-Maisons. Les travaux sur les réseaux existants ne sont pas chiffrés dans les 25 milliards. C'est du plus. Nous pouvons considérer que c'est marginal, mais enfin c'est quand même du plus. Et puis il y a toutes les questions du traitement des abords. Ici, nous connaissons la question des abords des gares, qui est parfois extrêmement complexe, et qui peut être très coûteuse. Il faudra organiser les systèmes de rabattement, au-delà des interconnexions des lignes ferrées existantes. Il y a aussi des rabattements de surface, des trams, demain des bus à haut niveau de service, ici aussi nous en développons. Nous dégageons des financements. C'est extrêmement coûteux. Nous allons à petite vitesse par rapport à ce qui serait nécessaire de faire, parce que nous sommes contraints budgétairement. Cela est tout de même une question très importante.

Et dans la loi, il y a aussi quelque chose que je veux évoquer absolument, qui nous préoccupe, qui est la possibilité de faire payer au STIF des redevances d'usage de la nouvelle infrastructure, qui couvrirait un certain nombre de charges : exploitation, annuités d'emprunts, frais financiers, charges de maintenance, de gros entretien de l'infrastructure. En quelque sorte, le STIF, qui est le régulateur des moyens financiers en fonctionnement (pas en investissement cette fois), serait ainsi amené à rembourser, via des péages, des loyers, la dette contractée par la SGP. Est-ce que vous pouvez nous rassurer sur ce plan des équilibres financiers du STIF, dans son fonctionnement ? Je suis administrateur du STIF et aussi membre du Conseil de surveillance de la SGP, donc ces questions sont absolument fondamentales à régler dès maintenant, si nous voulons être certains de là où nous allons. S'il y a des moyens de financement en investissement, je demande à ce que cela soit confirmé, très bien. Mais également, ensuite, il faut assurer l'exploitation de ce réseau. Ce n'est pas parce que nous allons créer ce réseau que nous allons démultiplier les utilisateurs, marginalement peut-être, mais nous n'allons pas démultiplier considérablement les utilisateurs du système de transport francilien. Si nous sommes dans les tarifications par abonnement, sauf à monter cette tarification considérablement, nous disposerons des moyens financiers du versement transport payé par les entreprises, la tarification payée par les usagers et les contributions des collectivités locales, qui n'en peuvent plus (départements particulièrement). Question des financements : est-ce qu'il y a des moyens qui vont aussi être mobilisés pour assurer les charges de fonctionnement de cette infrastructure ? Aujourd'hui, je ne les vois nulle part.

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris : merci Monsieur le Président. Je crois que Monsieur VERON va s'efforcer de répondre à toutes les questions importantes que vous venez de poser.

Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris : je prenais du plaisir en écoutant le Président, puisque comme il est chargé de surveiller le directoire qui est à cette table, je dois me préparer à quelques séances roboratives. Sur le premier point, vous savez que deux éminents élus parlementaires de Seine-et-Marne, qui siégeaient à la Commission mixte paritaire ont introduit, dans la loi, la fameuse liaison ferroviaire dont vous parliez. Nous ne nous en sommes pas plaints, pour la très bonne raison que, lorsque le 29 avril de l'année dernière, le Président de la République s'est exprimé sur le Grand Paris, les cartes qu'il a utilisées (que nous lui avons fournies) mentionnaient explicitement cette ligne. Si elle ne figure pas dans le dossier, la réponse n'est pas du tout parce que nous y sommes hostiles. C'est tout simplement parce que le maître d'ouvrage de l'opération, pardon à nouveau, est RFF. Mais cette liaison a parfaitement notre adhésion. Soyons clairs.

Sur le deuxième point du financement, il faut que je fasse extrêmement attention à mes réponses. Madame Nicole Bricq me fait déjà des yeux féroces. Je peux vous dire que la séquence est en plusieurs temps.

Premier temps, la loi, au travers d'un de ses articles, dit IFER, qui est en réalité une manière de recycler une partie de la taxe professionnelle ancienne, permet à la SGP d'amorcer des études, à un niveau de l'ordre de 60 millions d'euros par an.

Deuxième temps, l'examen de la loi de finances, nous y sommes presque, devra statuer au moins sur deux points : d'une part, sur la fameuse dotation initiale, par l'État, des financements des réseaux de métro du Grand Paris (l'argument est très simple, l'État ne peut pas s'avancer dans un tel projet sans mettre de l'argent sur la table, cela n'aurait évidemment pas de sens), d'autre part, sur les dispositifs fiscaux, compte tenu du fait que la richesse créée sera bien réelle et induite évidemment dès l'ouverture des travaux. J'ai cru comprendre que la Région ne voyait pas d'inconvénients à cette question, au sens large du terme (je peux être plus précis si vous voulez, mais cela pourrait éventuellement être mal interprété), pas d'obstacle.

Troisième temps de la manœuvre, c'est évidemment au moment de l'ouverture à l'exploitation. Il se passe plusieurs choses au moment de l'ouverture à l'exploitation. D'abord, ce que vous craignez, ce fameux droit d'usage, c'est exactement ce que la SNCF acquitte à RFF pour utiliser les voies. Alors comme il appartiendra au STIF de lancer un appel d'offres de manière à choisir un ou des exploitants du réseau en question. En réalité ce n'est pas le STIF qui paiera le droit d'usage. C'est l'exploitant qui aura été choisi. Mais nous sommes encore une fois dans le modèle classique. Vous utilisez un droit. Vous acquittez une redevance au regard du droit dont vous bénéficiez.

Les recettes commerciales sont les recettes que permettront simplement les gares, car je crois que vous avez pu observer, et j'adhère à 100 % à votre remarque, que les gares en elles-mêmes sont un investissement. Concernant le chiffreage, vous avez dit que cela se balade. Cela se balade parce que toutes les fois que nous estimons localement (ce n'est pas nous qui le demandons), par les élus, qu'il faut faire telle boucle, tel crochet, telle gare supplémentaire, l'exercice a une limite. C'est clair. Mais voilà la raison pour laquelle il y a eu une certaine augmentation. En effet, nous sommes passés de 130 km à 155 en l'espace de 2 ans. Cela a forcément une conséquence financière. Donc j'adhère totalement à votre observation sur les gares. Dans le chiffreage, en réalité nous sommes aujourd'hui, si nous bloquons le chronomètre, à 22,7 milliards. Dans le chiffreage, il y a les quais, les couloirs de circulation, les sorties de type métro parisien. Mais tous les projets que nous pouvons voir en images virtuelles, sollicités par les architectes et qui font quand même un peu rêver le public, et surtout la notion de fonctionnalités riches à l'intérieur des gares, cela a un coût. Cela veut dire que chaque gare fera l'objet d'une ingénierie financière particulière. En ce sens, ce n'est pas dans les 22,7 milliards d'euros. Vous avez totalement raison. Donc, je disais, au moment de l'exploitation, recettes commerciales, notamment parce que les gares sont riches de fonctionnalités (parkings, commerces...). Dans chaque endroit, il faudra définir spécifiquement les besoins à traiter, par conséquent la nature des investissements à faire. Voilà, très schématiquement.

Je ne parle pas de la valorisation foncière. Pourquoi je n'en parle pas ? Parce que dès que nous semblons aborder ce sujet, c'est un tollé. Comme s'il était particulièrement original que, dès lors que nous créons une gare, donc que nous apportons du service, des fonctionnalités, il ne pouvait pas être décent que la richesse ainsi créée au bénéfice de ceux qui disposent soit de foncier soit de surface d'activités (tertiaires, industrielles, etc.) ne devait pas contribuer, dans les actes de vente ou de revente successifs qu'ils peuvent faire, à ce que cet investissement leur apporte des surcroûts de richesse. C'est totalement étonnant, parce que dans tous les pays que nous pouvons connaître, ce sont des sources essentielles.

Je n'ai pas abordé deux questions parce que ce sont totalement des financements qui sont propres au STIF, et que nous n'avons jamais envisagé de capter, pour une raison ou pour une autre. Première source, le Versement Transport (VT) qu'acquittent les entreprises. La Région et le STIF émettent un certain nombre de demandes de ce point de vue-là. Deuxièmement, les tarifs. Pourquoi les tarifs ? Parce que c'est directement une question qui impartit à la relation entre l'organisateur de transports et l'exploitant qui aura été choisi au terme de la procédure d'appel d'offres. Tout de même, ce serait assez curieux que cet investissement n'induisse pas un nombre additionnel de passagers. Nous vous avons donné la capacité tout à l'heure. Cela ne veut pas dire du tout qu'il y a 2 millions de passagers nouveaux en plus. Mais il serait quand même assez étonnant que, qu'ouvrant des fonctionnalités dans territoires mal desservis, il n'y ait pas au moins un effet de report modal, au moins un effet de transports additionnels qui se dégagent. À quelle hauteur ? Il y a des débats d'experts là-dessus. En tout cas, cela fait une recette additionnelle. Cet investissement a été aussi fait pour avoir une recette commerciale additionnelle.

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris: Monsieur, je vais donner la parole à RFF, puisque vous avez indiqué que le sujet qui avait été par le Président était de la compétence de RFF. Madame, si vous voulez bien laisser la parole deux secondes à RFF ?

Vincent DESVIGNES, Chef du Service études de développement RFF : oui, nous avons saisi la Commission nationale du débat public en 2010, en vue d'organiser, en principe dès la fin de l'année, le débat public du projet de l'interconnexion sud des LGV. Il s'agit de réaliser un barreau reliant la LGV Sud-est à la LGV Atlantique, en quelque sorte Massy à l'Ouest, la desserte d'Orly et ensuite un raccordement à la LGV Sud-est, qui peut être soit dans le Val-de-Marne soit plus au Sud, en Seine-et-Marne, avec l'hypothèse d'une gare autour de Sénart-Villaroche. C'est un débat public qui devrait avoir lieu en principe à partir de décembre 2010, qui permettra la comparaison des différents scénarios, les possibilités de desserte et la façon dont ces gares pourraient s'implanter dans les territoires.

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris : je voudrais dire à Monsieur le Président du Conseil général qu'à l'occasion de ce débat public, qui était annoncé pour décembre par notre représentant de RFF, il y aura une réunion commune entre le débat public présidé par

Monsieur PERDRIZET, sur ce sujet-là. Elle aura lieu le 13 janvier à Orly : une réunion commune entre les deux débats publics, sur ce sujet. C'est l'occasion pour moi de dire qu'en ce moment il y a un certain nombre de débats publics qui existent en Ile-de-France. Il y a le débat Arc Express, nous y avons fait allusion tout à l'heure. Mais il y a le débat sur ÉOLE, qui est très important et pour lequel nous ferons également une réunion commune, avec Grand Paris, ÉOLE et Arc Express, à La Défense, le 18 novembre. Donc vous le voyez, notre objectif, dans notre réflexion sur le Grand Paris est de raccrocher cette réflexion à toutes sortes d'autres initiatives qui sont prises en ce moment, y compris tout ce qui est évoqué dans la liaison avec Caen, Rouen et Le Havre. C'est assez subtil tout cela, cela fait beaucoup de débats ; mais c'est bien aussi la volonté de répondre convenablement à certaines des questions que vous posez, pour savoir si nous avons ou tort, dans tel ou tel domaine. Si vous voulez, nous allons continuer les questions. Monsieur ?

Question

Pierre CARASSUS, Président du Syndicat mixte d'Etudes et de Programmation de la région de Melun, Maire de Vaux-le-Pénil : Pierre CARASSUS, Président du SMEP de la région de Melun, qui regroupe 16 communes, chargé du schéma de cohérence territoriale.

Je n'interviendrai pas sur les aspects de transport. Je pense que nous aurons l'occasion, au niveau du syndicat, de le faire par écrit. On a bien voulu nous dire qu'il s'agissait, pour le Grand Paris, d'un projet de territoire. On nous a dit que cela ne pouvait pas être des champs de pommes de terre. De toute façon, ici, cela serait des champs de betteraves. Mais je ne crois pas que nous soyons uniquement dans un champ de betteraves. On a su nous demander de faire de ces champs de betteraves une possibilité de développement urbain. Et nous avons répondu, Melun, sa région, comme Sénart. Je rejoins tout à fait ce qui a été dit par le Président FOURNIER. Mais on n'a pas su entendre les atouts que nous avons. Monsieur BLANC est venu dans la région, à la demande de plusieurs élus. Vous le connaissez bien. Il a été préfet, ici. À Villaroche, nous avons eu le courage, le Conseil général, la région de Melun, la Communauté d'agglomération Melun-Val-de-Seine, et Sénart, d'acquiescer cette réserve foncière auprès de l'État et d'y envisager un projet de pôle technique, de haute technologie. Mais on va nous laisser faire seuls. C'est tout à fait anormal. Vous dites qu'il y a peut-être d'autres pôles. Peut-être, mais il n'empêche que quand Monsieur BLANC est venu, il n'a pas nié la réalité de nos potentialités. Simplement, cela demandait un effort par rapport aux 4 ou 5 pôles que vous avez pris et qui existent déjà. C'est cela, l'erreur que vous faites. Vous nous avez demandé d'urbaniser et nous l'avons fait. Mais quand nous vous demandons de nous donner les moyens, au niveau des transports comme au niveau du développement économique (c'était un peu déjà vrai dans le SDRIF), vous refusez d'examiner les potentialités que nous avons. Et je répète, après Monsieur FOURNIER, vous faites une erreur magistrale.

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris : alors, Monsieur VERON, vous faites une erreur magistrale ?

Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris : d'une part, Monsieur le Maire, nous ne sommes pas en charge du SDRIF. Ne faisons pas de transfert de responsabilité. Pour notre modeste compétence, nous prétendons agir sur un projet de métro automatique. Nous ne sommes pas non plus le STIF qui est, hors de la loi dérogatoire de ce point de vue du 3 juin dernier, en charge des transports en Ile-de-France. Enfin, sur les projets territoriaux, la loi a apporté une avancée considérable puisque, il est vrai autour des gares, du réseau de métros, elle prévoit explicitement des projets de développement territorial, dès lors que les communes acceptent l'idée d'entrer dans une négociation avec l'État. Bien entendu, la conclusion ne peut être que dès lors que les parties s'accordent sur le contenu, l'objet, et bien entendu la durée et les moyens.

Simplement, puisqu'il y a, paraît-il, deux débats ou deux projets concurrents, celui porté par le STIF et le nôtre, les observations que vous faites sont encore plus violemment vraies concernant l'autre projet. Vous parlez des jonctions entre la Seine-et-Marne et le projet de réseaux du Métro Grand Paris, mais nous sommes encore plus loin de la Seine-et-Marne avec le projet précédent. Essayons d'être un peu objectifs. Nous ne sommes pas porteurs de tous les pêchés d'Israël. Nous sommes porteurs d'un projet, nous y croyons, nous pensons que c'est un levier important, de plein de points de vue. Mais nous ne sommes pas, au travers de ce projet, en capacité de régler tous les problèmes de développement, d'urbanisme, d'aménagement de la région parisienne. Ce n'est pas l'objet. Ce que je vous ai dit tout à l'heure, par contre, j'y crois profondément. C'est-à-dire qu'il y a un certain nombre de territoires qui ne sont pas sur le trajet du réseau de métro automatique et qui ont décidé de faire mouvement pour se qualifier de territoire de développement, donc dénoncer une politique. Alors ils la proposeront au préfet de Région, aux organismes représentatifs de l'État dans cette région, bien sûr, mais cela paraît en tout cas faire sens sur le papier. Donc il n'est pas interdit que les territoires réfléchissent en dehors de ceux que nous n'avons pas choisis. Ils se sont désignés eux-mêmes, sur le réseau de métro. Je vous précise cela : nous n'avons pas abstraitement et autoritairement dit qu'ici ou là sont des territoires de projet. Tous les territoires en question, qui aujourd'hui se sont reconnus sur ce réseau, disposaient de capacités et ont vu au travers de ce réseau une opportunité de développement fantastique. C'est comme cela que cela s'est fait. N'invertissons pas les termes du raisonnement. Nous n'avons pas arbitrairement choisi ces territoires.

Question webcam

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris : Alors, je vais prendre une question qui m'est donnée par webcam. « *Je voudrais savoir quel sera le délai d'attente entre deux rames, et s'il*

y aura un service de nuit prévu. » Nous changeons un petit peu de sujet, mais ce n'est pas mauvais non plus de parler d'autres questions.

Didier BENSE, membre du directoire de la Société du Grand Paris : le délai d'attente va être variable au cours de la journée. En général, nous donnons la performance ultime, celle que nous pensons nécessaire d'atteindre à l'heure de pointe. Selon les 3 lignes, ce ne sera pas le même. Nous avons cité un chiffre dans notre présentation. Nous pouvons rapprocher deux trains jusqu'à 85 secondes. C'est-à-dire que lorsque nous arrivons sur le quai et que le train vient de partir, le suivant peut se présenter 85 secondes après. Bien entendu, sur les branches les moins fréquentées, ces intervalles s'adapteront, à quelque chose de l'ordre de 5 minutes.

Concernant l'hypothèse d'un service de nuit, c'est effectivement quelque chose que nous évoquons dans notre dossier. Nous l'évoquons parce que c'est quelque chose qu'il faut impérativement envisager dès la phase de conception du réseau. Je prends un exemple. Aujourd'hui, sur les réseaux de transport d'Ile-de-France, que ce soit le métro ou le RER, c'est totalement impossible. Nous pouvons envisager de faire fonctionner le métro éventuellement du samedi au dimanche, peut-être du vendredi au dimanche, mais nous ne pouvons pas aller plus loin, parce qu'il y a nécessairement des opérations de maintenance à effectuer. Pour cela, il faut arrêter le trafic des trains. Par contre, si nous le prévoyons dès l'origine, c'est tout à fait possible. Certaines villes ont ce choix. Nous avons vu New York dans le film. À New York, le métro est exploité 24 h/24. Des villes plus modestes, comme Copenhague, ont fait ce choix pour des raisons plus sociales. L'attractivité d'un métro la nuit est évidemment beaucoup moins forte que dans la journée, parce que la nuit, les autres modes deviennent également attractifs. Nous nous déplaçons vite en voiture ou en bus. Et cela a un coût pour la collectivité. Le choix qui est donc à faire est un choix qui se résume plus à un choix politique. Est-ce qu'effectivement, quand nous pensons à l'avenir, nous pensons à un réseau exploité de nuit et nous sommes prêts à un supporter le coût, à ce moment-là, nous l'intégrons immédiatement dans notre réflexion. Ou est-ce que nous pensons que les modes habituels peuvent être développés, comme avec le réseau OPTILE (qui est le réseau assez puissant qui se développe aujourd'hui de bus de nuit) ?

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris : d'accord. On me dit qu'il y a quelqu'un qui demande la parole depuis longtemps, alors je suis tout à fait désolé pour vous, Monsieur.

Question

François KALFON, Conseiller Régional Ile-de-France, Président de la Commission des Transports : Non, il n'y a aucun problème, car patience et longueur de temps font plus que force ni que rage.

Moi, j'ai beaucoup aimé les interventions de Monsieur VERON, en ce sens qu'il nous a dit à plusieurs reprises à quel point ce projet de la SGP et sa concrétisation avec des transports

étaient la logique de faire un effet de levier, de faire en sorte qu'enfin l'Île-de-France, la région-métropole bougent. Moi, je trouve que cette approche, d'une certaine manière, est une forme d'utopie concrète que vous nous avez présentée. Je retiens l'utopie, parce qu'il faut des visionnaires. Mais je retiens aussi la dimension concrète de la vie des Franciliens, qui pour le coup ne relève pas de l'utopie. J'ai à côté de moi, à ma droite, le représentant des usagers de la ligne D du RER. Nous en avons longuement parlé. Je pense qu'au fond finalement, si nous voulons sortir par le haut de ce débat public, de cet effet de levier auquel nous participons tous (usagers, élus, etc.), il faut que nous puissions simplement trouver les axes de convergence possibles.

Je précise, parce que je ne me suis pas présenté, que je suis élu de Seine-et-Marne, du Nord, à Noisiel, et par ailleurs Conseiller régional et Président de la Commission des Transports à la Région. Je pense que nous devons avancer, car le bon sens, dans le quotidien et dans l'utopie, nous force à dire qu'il va falloir dans le temps trouver des éléments de convergence. Mais cela veut dire aussi régler un certain nombre de problèmes.

Vous avez parlé un peu, j'évacue cela, de la question du débat Arc Express. Je tiens à dire, comme élément, puisque c'est pour réagir à ce que vous avez avancé, qu'Arc Express n'est que l'un des aspects d'un plan de mobilisation qui, pour le coup, ne relève pas de l'utopie puisqu'il est phasé, cadencé, et arrive semaine par semaine, mois après mois, année par année. Par exemple, dès 2011, c'est le prolongement de 3 lignes de tramways supplémentaires, de 3 lignes de métro et c'est la création *ex nihilo* d'une ligne de tramway. Ce sont des choses très concrètes. Quand je parle de bus à haut niveau de service public, Jean-Jacques FOURNIER en parlait, le TZen qui va relier ces polarités de Sénart et de l'Essonne, c'est concret. J'ai vu ce chantier qui est extraordinaire, et j'imagine que vous viendrez avec nous voir à quel point cette réalisation va permettre d'améliorer la vie concrète des habitants. Mais, bien évidemment, il ne faut pas opposer concret et utopie. Tout à l'heure, nous avons cité Sénèque. Jean Jaurès disait que pour aller à l'idéal, il faut comprendre le réel et partir du réel. C'est bien relier les deux éléments qu'il nous faut.

Là, nous revenons quand même sur cette question de financements. 22 ou 23 milliards, je suis d'accord avec vous, nous ne sommes pas à 1 milliard près, surtout pour un projet en 2025. J'ai 42 ans, j'en aurai...enfin nous pouvons compter. Mais après tout, quand nous plantons un arbre, c'est quelque chose d'important. Pour savoir comment vont se faire les financements dans l'avenir, ce n'est pas mal de revenir sur le passé. Moi, j'ai le souvenir, en avril 2009, d'un discours du Président de la République qui nous parlait d'un financement de l'ordre de 35 milliards d'euros pour les transports en Île-de-France. Le plan de mobilisation de la Région est de 19 milliards. Il y a 12 milliards qui sont déjà amenés. Bien évidemment, à date, s'il n'y a pas de décision de convergence intelligente qui nous permette de construire les choses, nous n'y arriverons pas. Dans ce même discours, le Président avait saisi Gilles CARREZ d'un certain nombre de leviers de financements. Nous aimerions savoir où nous en sommes. Par exemple, vous avez parlé du versement transport (c'est en voie de finances rectificatives pour ces éléments-là), mais il y a beaucoup d'autres éléments de financement

sur lesquels nous aimerions voir les choses. Par exemple, nous parlons des premiers 4 milliards, en loi de finances rectificatives, par un fond (un peu comme le fonds de réserve des retraites dont nous voyons à quel point il a été pérenne) issu du remboursement par exemple de l'industrie automobile. Bref, nous aimerions voir les éléments phasés, d'autant que les hypothèses, et j'en terminerai là, qui sont adossées à ces 25 milliards d'euros de financement sont extrêmement généreuses en termes de croissance (une croissance à 3 % alors que nous sommes à 1,5 %), en termes de croissance de la population et en termes de croissance de la construction. Ce qui pose d'ailleurs un problème. À l'inverse de l'aménagement du territoire à l'échelle française, nous sommes en République, le problème de l'équilibre entre la région-capitale et l'ensemble du territoire national. Là-dessus, nous aimerions être rassurés.

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris : merci beaucoup. Monsieur VERON, c'est quand même vous qui allez répondre, non ? Je croyais que vous alliez passer le micro à Monsieur BENSE, mais il faut que vous répondiez vous-même quand même.

Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris : je ne me lancerai pas dans une polémique avec vous, sur l'ensemble de votre déclaration de principes. Simplement, je vous dis la chose suivante. Il y a, heureusement, toute une série d'actions qui sont en cours et engagées. Si nous voulons en effet voir les choses arriver en 2011, 2012, 2013, cela suppose que les projets sont engagés. Sinon, il n'y a aucune chance. Je l'ai dit l'autre jour, les délais sont incompressibles. Ce sont les mêmes, quel que soit le label sous lequel nous menons le projet, les délais sont les mêmes. Donc, je vous ai dit qu'il y en a pour 12 milliards, sur l'ensemble des projets qui sont ici listés, entre les tramways, etc. Je ne reviens pas sur la démonstration. L'État participe, à hauteur de 30 % et parfois jusqu'à 50 % dans le cas du plan Espoir Banlieues. Donc n'opposez pas les projets de la Région à l'État, cela n'a pas beaucoup de sens puisque dans le contrat de projet de la Région, les deux sont co-contributeurs et consignataires.

Maintenant la question est de savoir si nous préparons l'avenir en 2020 ou 2025. Moi, j'ai des enfants, qui sont bigrement intéressés de savoir ce qui va se passer en 2025. Si le jeu consiste à courir constamment derrière le retard, comme c'est le cas en gros depuis une génération, quel est le problème dans les transports ? Il y a eu un investissement massif à la fin des Trente Glorieuses. Puis il y a eu une chute verticale, et nous souffrons, en gros, des retards d'une génération d'investissement. C'est vrai que cela fait beaucoup. Et encore une fois, les responsabilités ne m'intéressent pas du tout. La question est de traiter. Je le répète, il faut à la fois avaler ce retard et préparer l'avenir. Ce n'est pas l'utopie de préparer l'avenir. Si nous ne prenons pas aujourd'hui un dispositif concernant un réseau de métro, par exemple, nous n'avons aucune chose, étant donné ce que sont les délais d'étude et de construction, de l'ouvrir avant 2018, quel que soit le maître d'ouvrage. Je ne connais pas de maître d'ouvrage qui, avec un fouet, fait avancer un tunnelier plus vite. C'est un non-sens. Je ne connais pas d'ingénieur particulièrement lent et incompetent. Il y a une réserve

formidable d'ingénieries ferroviaires en France. Il y en a 5 000 à la SNCF, 1 000 à la RATP. Ce sont les mêmes qui travaillent sur tous ces projets. Il n'y a pas une classe baptisée X et une autre Y. Ce sont les mêmes. Ils avancent à la même vitesse. Nous avons deux projets, l'un qui s'appelle Arc Express. Encore une fois, le projet ne s'appelle pas plan de mobilisation des transports de la région parisienne, il s'appelle Arc Express. Ce sont deux axes qui passent au Nord, vers l'Ouest, et au Sud vers l'Est. Je vous dis tout simplement que pour ce projet-là, et pour le projet de métro automatique, quelle que soit la décision finale, aucun des deux n'avancera plus vite que l'autre, étant donné ce qu'est aujourd'hui l'état réel de ces deux projets en termes d'étude, et ce que sont les délais incompressibles en termes de travaux. Donc 2018 est la meilleure échéance que je connaisse. J'ajoute même qu'il faudrait un peu utiliser la loi du 3 juin dernier parce qu'il y a plusieurs dispositifs qui permettent d'accélérer. J'ajoute que, dans un sens de l'intérêt collectif que personne ne peut nous dénier, nous avons depuis un an fait une étude d'évaluation environnementale (elle est sur les réseaux de la Commission nationale du débat public) qui est totalement incontournable, quel que soit le maître d'ouvrage. Demain matin, elle servira à tout le monde, puisque nous l'avons fait sur une bande passante suffisamment large pour qu'elle serve indifféremment le tracé qui sera retenu, dans un cas ou dans l'autre. Je ne veux pas polémiquer, mais simplement admettez que ce n'est pas un problème entre le réel et l'utopie, pardonnez-moi, c'est du théâtre. La question est digérons le passé, préparons l'avenir, et l'avenir se prépare maintenant, pas en 2020.

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris : je pense, Monsieur VERON, que votre interlocuteur ne donnait pas au mot utopie exactement le sens négatif que vous évoquez dans votre réponse. C'était une utopie positive dans votre cas.

Question

Gilles BATAIL, Conseiller régional Ile-de-France, Maire adjoint aux finances de Dammarie-les-Lys :

Mesdames, Messieurs, Gilles BATAIL, Conseiller régional. Il y en a eu quelques-uns qui se sont déjà exprimés.

Moi, ce qui me frappe dans ce débat, c'est qu'au fond, nous avons du mal à faire la synthèse entre des retards passés, ce qui n'a pas été fait, ce qu'il va falloir faire, et que, peut-être, si nous regardions les choses simplement, nous pourrions considérer que cette double boucle dont il est question maintenant, c'est le réseau de la proche couronne. C'est ce qui a été dit. Mais est-ce que ce n'est pas au fond une manière déjà de rattraper le retard et de correspondre au développement de notre région, telle qu'elle a été. Je veux dire simplement que cette double boucle vise à irriguer les territoires les plus peuplés, les plus actifs à l'heure actuelle. Et il semble que ce soit l'urgence du jour.

L'autre point. Quand nous avons regardé le petit film, ce que je trouvais intéressant, c'est de voir que parmi nos prédécesseurs, certes il n'y avait pas les mêmes collectivités, les mêmes échelons de responsabilité, mais nous avons eu affaire à des gens qui, avec des incertitudes techniques et technologiques bien supérieures aux nôtres, ont su assurer le développement d'un réseau de transport parisien, dans des temps que nous pouvons qualifier de comparables à ceux que nous évoquons aujourd'hui. Je fais peut-être partie des incorrigibles optimistes, en tout cas pas des utopistes et je pense que c'est tout à fait à notre portée.

Pour le reste, je pense qu'il serait plus sérieux, plutôt que de nous affronter en termes d'opposition, pour les uns et pour les autres, d'essayer d'avancer de manière commune et résolue, en essayant de résoudre les erreurs et insuffisances du passé, et puis d'avancer vers l'avenir. Voilà ce que je souhaitais simplement dire. Pour le reste, il me semble qu'une bonne partie du débat, et en particulier celui du financement, à ce stade, est un peu prématurée, en tout cas pour ce qui me concerne. Je suis adjoint aux finances dans la commune de Dammarie, et j'ai pour habitude de ne m'occuper des chiffres que lorsqu'ils ont une certaine valeur, et de ne pas m'en préoccuper pour les 20 ans à venir. Je pense que le financement suivra le réseau, pourvu qu'il irrigue les territoires qui sont les plus peuplés actuellement. Cela me semble l'évidence.

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris : je pense que vous n'avez pas de réponse à apporter, puisque ce n'était pas une question, mais des observations.

Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris : sauf que le projet de loi de finances, ce n'est pas pour les calendes grecques, c'est le mois prochain.

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris : c'est le mois prochain. Moi, je voudrais que ceux qui sont derrière puissent s'exprimer parce que je trouve qu'ils n'ont pas été très bien traités. La main qui est tout au fond d'abord.

Question

Jacques VERNIN, usager :

Je ne sais pas si c'est moi. Jacques VERNIN, usager des transports en commun, train et métro.

Nous avons parlé de financements et j'observe qu'à Melun, le train qui vient de Bourgogne, qui daigne s'arrêter à Melun pour nous amener à Paris, nous montons dedans, et il n'y a pas besoin d'avoir de ticket. Nous avons cité deux fois New York. Je peux vous dire que si vous n'avez pas mis vos 50 cents dans la petite fente, vous ne rentrez pas sur le réseau. Je pense qu'il faut aussi penser que si les usagers ne paient pas les moyens de transport, il y a un problème de financement réel. Il faudrait peut-être que nos polytechniciens, qui sont à la SNCF, à la RATP, aillent faire un tour à New York pour voir comment nous utilisons le portail

pour rentrer. C'est une herse, et vous ne pouvez pas passer si vous n'avez pas mis vos 50 cents. Alors, il y a des contrôleurs dans les trains. Mais ils ne contrôlent plus rien. Il y a tellement de choses à contrôler et tellement de tickets roses à faire, qu'ils ne font plus rien.

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris : Monsieur VERON, est-ce que vous avez prévu des règles de sécurité dans le dispositif qui est évoqué ce soir ? C'est une vraie question, qui ne s'adresse pas vraiment à vous, mais peut-être y avez-vous quand même songé.

Didier BENSE, membre du directoire de la Société du Grand Paris : dans la conception des gares en particulier, il est prévu de s'intégrer complètement dans le système tarifaire francilien, parce que c'est probablement ce que voudra faire le STIF. Donc nous aurons les mêmes systèmes de contrôle de péage qui existent dans le métro et dans le RER, section parisienne, à savoir des espaces fermés. Je ne connais pas très bien la gare de Melun, mais je pense qu'elle est identique à beaucoup de gares SNCF de la moyenne et grande couronne, c'est-à-dire que ce n'est pas ce que nous appelons un espace sous contrôle. Nous ne sommes pas systématiquement obligés de mettre son ticket pour rentrer.

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris : alors est-ce que ce sera sous contrôle ?

Didier BENSE, membre du directoire de la Société du Grand Paris : ce sera complètement sous contrôle, évidemment.

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris : très bien. Alors maintenant, ici.

Question

Sébastien PONCHELET, membre du CODUT : Bonsoir, Sébastien PONCHELET, membre du CODUT (Comité de Défense des Usagers de Transport du Sud Seine-et-Marne). On nous parle beaucoup de financements, et je vais y revenir aussi. Pour votre information, Monsieur BENSE, la gare de Melun est actuellement en travaux. Précédemment, il y avait des zones de contrôle. Elles sont absentes et reviendront après. Monsieur MILLET me corrigera si je me trompe, je crois que les travaux de la gare de Melun ont coûté à peu près 800 000 €, de mémoire. Si je me trompe, on me corrigera. La gare de Fontainebleau a subi des rénovations également. Il y a eu des travaux faits sur cette gare.

Nous parlions d'accessibilité tout à l'heure. Une personne dans l'assistance en parlait. Moi, je vais revenir là-dessus, sur l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Est-ce que vous savez comment les personnes à mobilité réduite doivent accéder aux quais à la gare de Melun ? Moi, je vais vous le dire. Elles doivent remonter toute la voie 1 et traverser les voies. Je suis déçu, parce que Monsieur EBLE semble parti. Il est là. Bonsoir Monsieur EBLE. Dès fin juillet début août, une réunion locale a eu lieu à Melun, en présence de Monsieur EBLE, parce que le Conseil général est venu à notre rencontre très gentiment. Je lui ai posé la

simple question de savoir si la gare de Melun, en rénovation, coûtant 800 000 €, sera accessible aux personnes à mobilité réduite. Je dois vous avouer que j'ai été assez surpris de la réponse, vu qu'elle était négative. C'est-à-dire que nous sommes en train de rénover une gare, que la gare en elle-même sera accessible, mais toujours pas les quais. Est-ce que cela a changé entre-temps ? Je ne sais pas. Mais en tout cas, apparemment, la réponse était que nous n'avions plus d'argent pour cela. À Fontainebleau, sur les quais vous avez deux gros trous, parce que des ascenseurs étaient prévus. Mais d'un seul coup, il n'y a plus d'argent et nous arrêtons de les construire. Donc, 25 milliards, certes. Je vous dirais franchement que ce réseau m'intéresse très peu, parce qu'il ne nous concerne absolument en rien. Ceci dit, pour les gares et les personnes concernées, je pense que c'est une très bonne chose. Je ne le remets pas du tout en cause. Elles seront très bien desservies et grand bien leur en fasse. Pour l'instant, nous ne sommes pas concernés. Nous continuons à voyager dans des *petits gris*, que ce soit sur la ligne D ou la R. Nous sommes toujours valdingués en long, en large et en travers. Pourquoi, je dirais même comment pouvons-nous trouver 25 milliards pour un grand et super beau métro et ne pas arriver à avoir assez d'argent pour construire des quais accessibles aux personnes à mobilité réduite ?

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris : c'est votre question. Alors, c'est Monsieur VERON, Monsieur BENSE qui vous répond ?

Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris : je vous renvoie, pardon, enfin je vais changer complètement de rôle. Je vais me faire l'expression du plan de mobilisation de la Région. Nous pouvons, après tout, très bien changer de rôle et voir si nous sommes efficaces dans ce rôle nouveau. J'ai cru comprendre qu'il y avait deux milliards d'euros inscrits au titre de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. Je trouve cela excellent. Vous voyez que nous sommes capables aussi d'être admiratifs du plan de mobilisation de la Région. Je ne sais pas si cela vous convient comme réponse, parce qu'il ya des autorités plus qualifiées que moi pour traiter en particulier votre question.

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris : je vous précise que ce matin, dans la réunion que nous avons tenue de la Commission particulière du débat public, le sujet des handicapés a été évoqué longuement par un certain nombre de membres de la Commission, pour savoir comment des handicapés pouvaient participer aux réflexions qui sont les nôtres ce soir. Nous sommes en train de mettre au point quelques dispositifs, pour leur permettre de s'exprimer. Monsieur ?

Question

Pascal BARRIELLE, Président du Conseil de Développement de Sénart : Bonjour, Pascal BARRIELLE, Président du Conseil de Développement de Sénart. Je vous informe de deux éléments.

Premier point, les deux conseils de développement de Sénart et de l'agglomération Melun-Val-de-Seine ont décidé de créer un groupe de travail concernant le transport. Bien entendu, nous envisageons éventuellement d'écrire un cahier, pour pouvoir participer au débat.

Deuxième point : nous avons parlé ce soir de beaucoup de travaux, de projets. Mais comment va se faire la synchronisation de l'ensemble de ces projets ? Comment va s'en faire le phasage ? Nous allons avoir 1, 2, 3, je ne sais pas combien de maîtrises d'ouvrage. Où allons-nous pouvoir réussir à avoir une vision d'ensemble, synchronisée entre l'ensemble des travaux, et des phasages synchronisés entre l'ensemble des travaux ? C'est bien de pouvoir améliorer le réseau existant, de créer un nouveau réseau (même si aujourd'hui il n'est pas suffisant, et vous l'avez largement entendu ce soir). Mais comment allons-nous réussir à avoir une synchronisation entre l'ensemble de ces travaux pour qu'effectivement les utilisateurs et les usagers puissent en bénéficier le plus rapidement possible, avec la meilleure efficacité possible ? Ces éléments n'apparaissent nulle part aujourd'hui.

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris : merci. C'est Monsieur BENSE qui répond sur ce point ?

Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris : sur le plan de l'organisation des travaux, si vous voulez bien, séparons les variables. Il y a toute une série de projets, encore une fois, j'en ai listé une trentaine au titre du contrat de projet État/Région, qui sont en phase soit d'étude soit de réalisation. Il y a au moins deux maîtres d'ouvrage sur ces projets, qui sont d'une part le STIF, et pour les lignes ferroviaires nationales, RFF. Donc, les attributions, selon les projets, font qu'il n'y a qu'un maître d'ouvrage. Dans le cas du réseau de métro automatique du Grand Paris, la loi est explicite. Elle désigne un maître d'ouvrage, la SGP. La question que vous posez peut en effet se trouver au point d'interconnexion de gares où par exemple convergeraient une ligne de métro, une ligne ferroviaire nationale, le réseau de métro du Grand Paris. Cela peut se faire. Je signale d'ailleurs entre parenthèses que, sur la quarantaine de gares théoriques prévues, 85 % sont en interconnexion. La loi organise également les relations entre maîtres d'ouvrage. Je ne vois pas très bien les ambiguïtés, de ce point de vue-là.

Sur les financements, je n'y reviens pas. Encore une fois, je vous ai dit que la dotation initiale de l'État sera traitée en loi de finances. Nous y sommes presque. Le montant a été énoncé, 4 milliards. Le reste fera l'objet d'emprunts au fur et à mesure. Nous n'allons pas emprunter si nous n'avons pas le besoin de financer les travaux. Les travaux s'exécuteront en continu. Pourquoi en continu et pas en phasage ? Parce que le phasage, nous connaissons cela merveilleusement dans l'appareil d'État, dans tous les domaines. Le phasage veut dire que vous faites une phase. Vous désinvestissez l'ensemble des moyens matériels et humains. Puis vient la phase suivante, cela dépend : quelques mois, des années, parfois très longtemps. Et vous réamorçez les moyens, notamment matériels. Et ainsi de suite. L'A86 a mis 40 ans. L'illustration du phasage dans toutes ses vertus, 40 ans. Résultat, les délais

exploisent et les coûts explosent. Nous avons connu cela dans tous les grands programmes pour lesquels, invariablement, l'État a commencé par des ambitions, ensuite a réduit sa voilure sans démentir de projet initial, donc en tronçonnant. Et cela vaut dans l'aéronautique, dans la défense, dans les travaux publics, dans tous les domaines. Et nous ne voulons pas de cela parce que nous pensons qu'une enveloppe initiale doit être respectée. Un calendrier initial doit être respecté. Donc nous suggérons de faire modestement, comme il a été fait à Madrid : des travaux en continu. Cela suppose, évidemment, des interventions à plusieurs endroits, pas à tous, de commencer un certain jour et de n'achever le projet que l'ensemble réalisé.

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris : Monsieur le Directeur de RFF pourrait peut-être compléter, puisque vous êtes quand même cités pour les interconnexions.

Vincent DESVIGNES, chef du service études de développement RFF : il est prévu d'organiser les travaux le plus en amont possible, dès le stade des études. Il faut comprendre qu'un certain nombre de dossiers permettent de préciser la définition technique des aménagements à réaliser. Dès ce stade, nous organisons la planification des travaux. Pour nous, c'est très important. Il faut comprendre que sur le réseau ferré national, nous intervenons en conception de l'organisation des travaux 8 ans au moins avant la réalisation des travaux. C'est un processus d'affinage progressif, qui se fera en commun avec les autres partenaires.

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris : merci beaucoup. Nous revenons devant ? Monsieur ?

Question

Bernard GASNOS, Président de la CAMVS :

Merci beaucoup. Bernard GASNOS, je suis le Président de la Communauté d'agglomération de Melun Val-de-Seine. Je voudrais tout d'abord remercier les différents intervenants sur les propos qu'ils ont tenus. Je ne veux pas dire qu'ils me rassurent, mais ils ont répondu par anticipation à un certain nombre de questions, en particulier sur le fait que le projet de métro à grande vitesse que vous envisagez ne concerne pas du tout la Seine-et-Marne.

Vous avez une mission. Vous l'avez accomplie. Des techniciens vous ont demandé de travailler sur un objet bien déterminé, et vous avez démontré dans vos propos que ce projet ne nous concernait pas. Des hypothèses ont été évoquées sur les possibilités de jonction, de raccordement, de moyens d'intercommunication qui sont aujourd'hui, à mon avis, extrêmement flous, surtout au niveau de la Seine-et-Marne. Nous avons rappelé que la Seine-et-Marne faisait quand même la moitié de la région. 1 300 000 habitants. Je sais bien

que souvent nous avons été considérés comme une réserve d'Indiens. Mais pour 1 300 000 habitants, cela fait quand même beaucoup d'Indiens. Et ces Indiens ont des besoins. Ces besoins, aujourd'hui, j'ai l'impression que dans le projet que vous nous exposez (je ne le critique pas en soi, vous avez reçu cette mission et vous l'effectuez), n'est pas du tout dans une référence et dans les soucis que nous menons aujourd'hui.

Tout à l'heure, le Président Jean-Jacques FOURNIER parlait du SAN de Sénart et évoquait la démarche que nous avons de travailler vers un développement, qui nous était d'ailleurs demandé par l'État. Cette demande était concrétisée par le fait que nous sommes dans un Territoire d'Intérêt Régional et National (TIRN), donc cela mérite une certaine prise en considération, que ce TIRN a généré un CPER (Contrat État/Région). Ce sont des petits sigles, mais ils s'additionnent les uns aux autres. Puis ce CPER a généré un GP3, encore un autre sigle, qui est le Grand Plan N° 3. Les ministres sont venus vérifier sur notre territoire le bien-fondé de tous ces objectifs. Et aujourd'hui, nous nous apercevons que le projet dont vous parlez n'est pas du tout celui qui nous concerne. Tout à l'heure, des citations ont été faites. Je vais vous citer Churchill, qui disait « *A partir du moment où on dit qu'il y a urgence, c'est qu'il est déjà trop tard.* ». Je souhaiterais que pour la Seine-et-Marne, il ne soit pas trop tard. Il y a urgence aujourd'hui. Comme vous l'avez dit tout à l'heure, Monsieur VERON, il faut se projeter sur l'avenir. Or, l'avenir c'est demain, après-demain, et dans quelques années devant nous, nos jeunes, nos enfants pourront en bénéficier. Bénéficier de ce que nous aurons aujourd'hui mis sur pieds. Or, nous nous apercevons que dans ce que vous avez exposé, ce qui concerne la Seine-et-Marne est totalement ignoré : les besoins qui ont été répertoriés par les uns et par les autres, en transport et difficultés de transport, en non-transport, en projet de transport, puisque nous avons aujourd'hui des projets de transport en particulier sur le transport en commun, par des sites propres. Cela démontre que nous avons des besoins, que la population répond à ces besoins. Nous avons même prévu un certain nombre de fréquences sur ces sites propres et nous nous apercevons aujourd'hui nous sommes obligés d'accélérer le mouvement parce que les besoins se font sentir et sont de plus en plus pressants. Moi, si j'avais un message à vous faire passer, et j'aimerais bien vous en faire passer un, c'est de vous dire de prendre en compte, dès maintenant dans votre réflexion, même si vous êtes limités par votre anneau métro rapide, les besoins de ce département de Seine-et-Marne qui lui a besoin d'être irrigué pour demain, comme vous allez le faire pour la région parisienne aujourd'hui.

Applaudissements

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris : Monsieur VERON, c'est à vous de répondre là-dessus.

Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris : le message ne peut être que reçu. Mais encore une fois, moi je vous trouve pessimiste. S'il y a du développement

économique, ce que nous considérons comme être la conséquence de l'investissement en question, ce développement économique bénéficie à tout Francilien, de principe. Donc, si de l'emploi est créé, de l'emploi est accessible à tout Francilien. Je dis cela parce qu'il ne faut pas, me semble-t-il, uniquement considérer la question du tracé de transport. Parce que si nous considérons la question du tracé de transport, vous pouvez en effet considérer que comme il n'y a pas de station à Melun, vous n'êtes pas directement impliqué dans le projet. Mais si nous voulons bien regarder toutes les facettes de cet investissement, qui est quand même fait pour créer du développement, je pense que l'ensemble des Franciliens se trouve concerné. Je rappelle quand même que l'Ile-de-France c'est 30 % du PNB national. Donc vous voyez l'effet de levier que nous pouvons avoir à travers le taux de croissance de cette partie du PNB national. Par ailleurs, je répète simplement ce que j'ai dit. Il y a des projets territoriaux qui se forment en ce moment, de par la volonté des communes et des élus, dans des endroits certes un peu éloignés d'ici, mais il me semble que la question du Sud de la Seine-et-Marne et de l'Essonne n'est pas une question théorique. Vous avez là, aussi, un moyen d'agir.

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris : merci Monsieur le Directeur. Il nous reste quelques minutes. Est-ce qu'il y a encore une ou deux questions ? Oui.

Question

Didier PEYROT, habitant : bonjour, Didier PEYROT, simple habitant.

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris : nous sommes très contents d'avoir un simple habitant. Vous savez que ces débats publics sont faits pour vous. Ils sont faits naturellement pour tout le monde, mais nous sommes très contents que des habitants viennent en tant qu'habitants.

Didier PEYROT, habitant : Un projet déséquilibré ?

Merci. Je remarque que s'organise aujourd'hui, et je vais le prendre un peu en métaphore, une rivière humaine, un moyen de déplacement qui va permettre d'organiser cette rivière humaine. Immanquablement, cette rivière humaine va être un pôle d'attraction pour l'installation d'entreprises et d'industries. Cela va drainer un développement. Ce que je constate, en tant qu'habitant de la Seine-et-Marne, c'est que nous organisons aujourd'hui, par rapport à ce tracé, la paupérisation de la Seine-et-Marne et sa transformation en campagne-dortoir. Nous savons ce que cela a donné dans les cités-dortoirs autrefois. C'est là que les désespérances sont nées, c'est là que les déséquilibres provoquent parfois d'autres phénomènes. Nous le répétons aujourd'hui parce que nous ne sommes pas allés suffisamment loin dans l'équilibre des territoires, en oubliant simplement 50 % de la superficie de ce territoire qu'est l'Ile-de-France.

Applaudissements

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris : Monsieur VERON, avez-vous une réponse là-dessus ?

Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris : non, c'est un propos qui fait reflet à un certain nombre de précédents. Je ne peux que répéter ce que j'ai dit en matière de développement économique. Car je n'ai pas à vous offrir une station de métro. Je suis désolé. Mais c'est le cas. Donc, je n'ai pas de réponse autre que celle que j'ai déjà faite.

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris : écoutez, alors c'est moi qui vais parler, là. C'est moi qui ai organisé ce débat. C'est nous qui avons organisé ce débat, parce que nous pensons que c'est vrai que sur les cartes vous êtes concernés à la limite du département, à Noisy-Champs, à Chelles, à Roissy également, et effectivement moins dans le Sud du département. Mais moi, j'ai lu les cartes, et j'ai vu qu'il y avait quand même en Seine-et-Marne, et je le savais puisque je connais ce département, un certain nombre de voies ferrées qui étaient en correspondance avec un certain nombre de gares envisagées aussi bien par Arc Express que par le Grand Paris (ce n'est pas le sujet) et qu'il était quand même utile que ceux qui utilisent ces trains et qui bénéficieront, le cas échéant, de nouvelles interconnexions, puissent être entendus pour savoir ce qui leur est utile, pour que ceux qui sont en charge de ce sujet essaient de tenir compte des observations qui leur sont faites. Je crois que c'est cela l'objet de ce débat. C'est vrai que vous avez tout à fait le droit de penser que tout cela ne vous sert à rien. En tout cas, ce qui est important est de montrer quelles sont les intentions de ceux qui ont fait ce projet, que ce soit le Grand Paris ou Arc Express. Le Grand Paris étant plus proche de la Seine-et-Marne, mais ce n'est pas du tout un concours entre les deux projets, je pense que c'est utile de vous entendre sur un débat dont je sais très bien que vous pensez qu'il ne vous concerne pas directement. C'est très important que tous ceux qui sont en charge de ce genre de sujet entendent aussi, et je pense que Monsieur le Président du Conseil général l'a dit tout à l'heure, des réflexions qui ne se sentent pas spontanément concernées. Je pense que c'est important de le dire et de le faire. C'est pour cela que nous avons organisé ce débat. Je ne le regrette pas, parce que même si certains pensent négativement et disent que cela ne les intéresse pas, nous noterons ce que vous avez dit, fidèlement, puisque notre rôle est de noter tout ce qui nous est dit. Donc toutes les paroles que vous avez exprimées seront dans les résultats de notre débat, mais je ne regrette en rien que vous ayez pu les prononcer. Cela aurait presque pu être la conclusion, mais il y a un monsieur qui veut parler.

Sébastien PONCHELET, CODUT : Monsieur LEBLOND, nous sommes entièrement d'accord. Ce n'est pas que nous ne sommes pas intéressés, c'est que cela ne nous concerne pas. Monsieur VERON nous dit qu'il n'a rien à nous offrir. Vous avez voulu gentiment organiser cette réunion, mais elle ne sert à rien.

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris : ce n'est pas mon sentiment, mais vous avez le droit de le penser.

Question

Sébastien PONCHELET, CODUT : qu'allons-nous faire pour le Sud Seine-et-Marne après cette réunion s'il vous plaît ? Quelles sont les conclusions ? Merci.

Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris : non, mais moi je vous trouve très gentil. La Commission du débat public organise un débat en Seine-et-Marne. Elle sait parfaitement, en organisant un débat en Seine-et-Marne, que le métro ne passe pas à Melun. Je n'apporte aucune novation, je crois. Toutes les observations qui ont été faites ce soir, rassurez-vous, nous nous y attendions. Nous ne sommes pas particulièrement surpris par vos commentaires. J'observe quand même qu'il vous a été dit dans la présentation que certes c'est l'Ouest de la Seine-et-Marne qui est impacté, mais enfin elle est quand même impactée par les projets. Chelles, que je sache, est bien en Seine-et-Marne. Ce que nous avons dit concernant le pôle de Descartes, dans son extension vers l'est, ma Seine-et-Marne est touchée. C'est vrai que Melun n'est pas touchée. Considérons que nous sommes SGP, je répète. En charge du SDRIF, ce n'est pas nous, Schéma Directeur d'aménagement de la Région Ile-de-France. Nous ne sommes pas autorité organisatrice de transport en Ile-de-France, c'est le STIF. Par conséquent, veuillez considérer que, par rapport à ce que nous vous présentons comme projet, dont nous pensons que la dynamique irrigue la totalité de l'Ile-de-France (notre objet est circonscrit), nous ne pouvons pas, sauf à être totalement illégitimes, prendre des responsabilités en dehors de notre champ de compétences, qui est la loi du 3 juin 2010. S'il doit y avoir des réponses en matière de responsabilité ferroviaire, désolé, la loi est claire, c'est RFF. En matière de service ferroviaire, désolé, c'est la SNCF. L'organisation des pouvoirs publics est ainsi faite. Je n'y peux rien. Donc souffrez que un, nous avons parfaitement entendu ce que vous avez dit, cela est d'une clarté limpide, quelle que soit la couleur politique de ceux qui se sont exprimés. Deux, ce projet, je maintiens que quoi qu'il ne passe pas formellement par Melun, intéresse la totalité du territoire Grand Parisien. D'autant plus que, encore une fois, aucune limite administrative n'est posée au Grand Paris. Et trois, que, autant que nous pourrons agir de concert avec le STIF (cela ne peut pas être autrement), sur le jeu des interconnexions et le jeu du maillage, nous pèserons dans le sens des propos que vous avez tenus.

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris : Monsieur, devant ? Alors cela sera peut-être la dernière question.

Yannick BODIN, Sénateur Seine-et-Marne : Yannick BAUDIN, sénateur de Seine-et-Marne. Je crois que cela sera très intéressant de lire le verbatim de notre réunion de ce soir. Car j'ai pu constater que, en fin de compte, nous avons eu une espèce de dialogues de sourds, ou au minimum un malentendu quelque part, dans la mesure où il est vrai que vous nous avez

parlé du Grand Paris, du projet de métro, et que la quasi-totalité, sinon la totalité des questions qui vous ont été posées concernaient la vie quotidienne des habitants de notre région du Sud seine-et-marnais, y compris, d'abord, en matière de transport. Alors il est vrai, quand vous dites qu'il y aura des retombées, que cela va de soi. Mais vous comprendrez très bien qu'un certain nombre de personnes ici puissent être, sinon déçues, tout au moins un peu sur leur faim, lorsque sur les questions qui les préoccupent, vous nous répondez d'aller voir le STIF, d'aller voir le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France. En d'autres termes, vous, vous ne pouvez pas répondre à nos questions. Donc, la conclusion de ce soir est effectivement qu'il y a un fossé. À savoir que vous restez dans vos compétences, vous répondez à travers elles. Et nous (moi je suis habitant de Melun, tout en représentant l'ensemble du département au Sénat), nous n'avons pas de réponses aux questions qui nous préoccupent, en tant qu'habitants de Sénart, de Melun, du Sud du département. Donc ce débat est sans doute très intéressant intellectuellement, parce que vous nous avez appris un certain nombre de choses. Mais comme vous nous vous y avez invité, nous cherchons d'autres interlocuteurs, pour essayer d'améliorer notre avenir.

Applaudissements

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris : Madame, la dernière question.

Question

Valéri VERNIN, habitante de Melun, utilisatrice quotidienne des Lignes Melun/Montereau et Melun/Paris :

Oui, bonjour Messieurs. Valérie VERNIN. Pour moi, le Grand Paris ce n'est pas uniquement la petite couronne. J'aurais aimé savoir pourquoi vous n'avez pas décidé de faire une ligne de voie ferrée qui passe par les terminus de RER.

Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris : vous m'accablez dans le sens où Monsieur BODIN vient de dire qu'il manquait d'interlocuteurs. C'est typiquement un sujet qui intéresse le STIF. Oui, mais encore une fois, Monsieur BODIN, souffrez que je vous fasse l'observation suivante : nous ne sommes pas les organisateurs de la réunion. La CNDP a convenu du format des réunions et de leur lieu. Vous dites que vous auriez aimé avoir un panel d'interlocuteurs qui soient institutionnellement en qualité de répondre aux questions qui ont été exprimées par la selle. Soit. Mais, pardon, dirigez votre observation vers la CNDP. Moi, je suis en charge de la Société Grand Paris qui, de par la loi, a la responsabilité du réseau de métro automatique. Point. Ma compétence ne va pas au-delà. Si j'y dérogeais, je pense que j'aurais des observations tout à fait fondées. Je retourne la question, pour une fois, vers le Président de la CNDP.

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris : je reprends la parole. Non, Madame, c'est fini parce qu'il est 22 h 57, et nous devons impérativement terminer à 23 h 00 : c'est la règle des

débats publics. Je voudrais simplement vous dire que je suis moins déçu que vous sur la nature de ce débat. C'est moi, enfin, quand je dis moi, c'est tout à fait prétentieux. C'est nous, Commission particulière du débat public, sous l'autorité de la Commission nationale du débat public, qui avons proposé qu'il y ait une réunion à Melun. Nous savions très bien, en organisant une réunion dans l'endroit le plus éloigné de toutes les réunions (sauf que nous ferons peut-être des réunions en dehors de la région Ile-de-France, pour savoir comment la province vit ce sujet), à Melun, que cette ville n'est pas sur le linéaire du dossier qui nous a été présenté. Mais si je ne l'avais pas fait, vous auriez dit que nous ne nous intéressions pas du tout à votre région. Donc si je l'ai fait, c'est parce que je considérais qu'il était bon que nous entendions, la Commission du débat public entende les réflexions qui sont les vôtres, qui peuvent être, le cas échéant, totalement négatives. Mais au moins elles auront été prononcées. C'est ce que je veux dire.

Donc, ne disons pas que cette réunion est inutile. Elle était totalement, à mon avis, bien fondée. Et puis je remercie les uns et les autres pour la courtoisie dont ils ont fait preuve dans leurs propos, même s'ils étaient sceptiques ou négatifs, mais c'est le jeu du débat public. Nous savons qu'il y a des endroits où nous aurons des questions extrêmement chaudes, parce que ce sont des endroits sensibles de l'Ile-de-France. Et il y a d'autres endroits où on nous demande pourquoi nous sommes venus ici. Nous sommes venus justement pour montrer que la région Ile-de-France est quelque chose qui nous paraît un élément tout à fait fondamental de nos institutions, et qu'il est bien naturel que nous donnions la possibilité à des personnes, qui ne sont pas directement sur le site de s'exprimer. Comme je le disais, il y a quand même des interconnexions nouvelles qui sont proposées dans le dossier, et c'est bien à partir de ces interconnexions nouvelles que je me suis dit qu'il était bon de vous écouter. Il est 23 h 00.

Personnellement, je termine cette réunion en me félicitant de ce que vous ayez pu vous exprimer tous, les uns et les autres, en votre âme et conscience. Je remercie beaucoup les 3 personnes de la Société du Grand Paris, Réseau Ferré de France également, pour les réponses qu'ils ont apportées, parce que même si vous considérez que certaines d'entre elles ne vous concernaient pas, elles vous ont tout de même intéressé. Elles vous ont montré ce qu'est ce projet. Il est ce qu'il est. Nous faisons un débat à propos de quelque chose qui a été voulu par le législateur et sur lequel nous avons à dire ce que pensent les populations. Ici, vous êtes des représentants de personnes qui sont un peu loin de certaines infrastructures proposées. Mais ce n'est pas parce que vous êtes un peu loin que vous n'y êtes pas intéressés. Et je sais très bien que, dans le fond, vous êtes très intéressés par le sujet. Merci.

Applaudissements

(Fin de la réunion à 23 h 01)