

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

—

24 novembre 2010

Drancy

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC

Réseau de transport public du Grand Paris :

- Claude BERNET
- Joëlle FODOR ESKENAZI
- Marie-Laure JOUSSET

MAITRISE D'OUVRAGE :

SGP (Société du Grand Paris) :

- André SANTINI, Président du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris
- Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris
- Nicole POUILLY
- Patrick MAUGIRARD

La séance est ouverte à 20 h 02 sous la présidence de Claude BERNET.

Claude BERNET, Membre de la Commission Particulière du Débat Public "Réseau de transport du Grand Paris" : Monsieur le Maire de Drancy présidait ce soir une séance de l'Assemblée Nationale. Comme cela se termine toujours à 19 heures 30, il est sur le chemin, mais il est ici représenté par son premier adjoint Monsieur SALINI. Et c'est à Monsieur SALINI que je vais demander de dire quelques mots pour démarrer cette réunion.

Stéphane SALINI, Adjoint au Maire de Drancy : bonsoir à tous. Bienvenue à Drancy. Nous avons le plaisir de vous accueillir ce soir pour ce grand débat sur les modes de transport en Île-de-France. Comme vous l'avez dit, le Député-maire est actuellement sur la route. Il présidait une séance en tant que Vice-président de l'assemblée nationale. Il ne va pas tarder, et va pouvoir se joindre à nous dans quelques minutes.

Ce débat officiel va permettre d'avoir un certain nombre d'avis, des avis venant des collectivités et venant d'associations, mais également, et surtout, et c'est le but de ce grand débat de ce soir, d'avoir vos avis. Et je vous incite à poser des questions ce soir oralement, et également si vous le souhaitez par écrit, à l'entrée du centre culturel.

C'est un projet, il faut le savoir, qui est le plus important projet de mode de transport en Île-de-France depuis 40 ans. Et depuis 40 ans, la Seine-Saint-Denis, Drancy, mais également les territoires, et je salue Monsieur VEYSSIERE, Maire de Dugny, Monsieur Vincent CAPO CANELLAS, Maire du Bourget et également Président de la communauté d'agglomération, et Monsieur le Maire du Blanc Mesnil, Monsieur MIGNOT. Merci d'être parmi nous. Et pour la première fois depuis des années, on s'intéresse à notre territoire. A Drancy, vous le savez, nous avons effectué plus d'une dizaine de réunions depuis un mois pour essayer que les Drancéens, et à travers les Drancéens, tout le territoire, puissent s'imprégner totalement de ce débat et des conséquences qui vont en découler pour nos habitants en termes d'emploi et en termes de mieux-vivre ensemble dans les années qui suivent.

Encore une fois, merci à tous d'être là. Je vous invite bien évidemment à poser des questions. Je salue, et j'aurai dû le faire en premier, je m'en excuse, Monsieur le Sous-préfet, qui est comme toujours très présent à Drancy. Maintenant merci à tous, et place au débat.

Claude BERNET : merci beaucoup Monsieur le Premier adjoint. Je voudrais moi aussi présenter quelques remerciements, d'abord à vous tous qui êtes ce soir nombreux dans cette belle salle, aux élus qui sont là, Monsieur le Sous-préfet, aux élus notamment Monsieur CAPO CANELLAS, Maire du Bourget, et les autres maires cités à l'instant par Monsieur SALINI, vous dire et vous souhaiter la plus cordiale bienvenue dans ce débat public au nom de François LEBLOND, qui est le Président de notre Commission Particulière du Débat Public sur le réseau de transport du Grand Paris, qui est là ce soir, mais qui a décidé, c'est bien dans son métier de Président, de ne pas être à la tribune, mais d'être dans la salle, et de peut-être mieux comme ça mesurer les réactions, parce qu'il se prépare à l'exercice toujours difficile du compte-rendu du débat. Nous allons y venir dans quelques instants.

Je voudrais saluer aussi bien sûr les représentants du maître d'ouvrage. Vous avez ici Monsieur Marc VERON qui le Président du directoire de la Société du Grand Paris. Madame Nicole POUILLY et Monsieur Patrick MAUGIRARD, qui sont un peu les spécialistes de ce secteur et que je crois tout le monde, beaucoup de gens, beaucoup d'entre vous, connaissent. Et puis je pense que nous allons être rejoints par Monsieur André SANTINI, Président du Conseil de Surveillance de la Société du Grand Paris.

Je voudrais aussi dire qu'en dehors du Président François LEBLOND, nous sommes trois autres membres de la Commission dans cette salle à la tribune. A ma droite, Madame Marie Laure JOUSSET, qui est une spécialiste des problèmes culturels, actuellement chargée de la mise en valeur de la maison Mallet Stevens dans le Nord Pas de Calais par exemple. Il était utile qu'il y ait dans cette Commission, nous nous en expliquerons d'ailleurs dans le compte-rendu, une présence diversifiée et notamment une présence culturelle. Elle en est en partie chargée. Et puis également Madame FODOR qui est à ma gauche, et qui elle, Madame FODOR ESKENAZI, qui est urbaniste, et qui a d'ailleurs exercé une partie de son activité dans un autre secteur de la région Île-de-France, mais pas très loin d'ici, puisqu'il s'agit de Marne-la-Vallée.

Nous sommes tout un ensemble de membres de la Commission à votre écoute ce soir. Nous avons aussi un certain nombre d'invités, et je voudrais citer en premier, parce qu'il va tout à l'heure intervenir à cette tribune pour nous expliquer le cas de Barcelone, puisque Barcelone est une des grandes villes européennes qui est plus loin dans son projet, puisqu'elle est en train de construire une ligne De métro qui fera 55 kilomètres, qui sera, lorsqu'elle sera terminée, la ligne la plus longue du monde en automatique, qui est un métro en rocade. La seule différence entre Barcelone et Paris, c'est que comme il y a la mer d'un côté, c'est un demi-cercle. Mais nous avons tenu à voir cette... C'est toujours bon d'aller regarder les exemples de nos voisins que je n'ose pas qualifier d'étrangers, puisque ce sont nos cousins dans l'Union Européenne, et plus encore en Catalogne. Et nous aurons tout à l'heure une intervention de Monsieur NADAL. Je voudrais aussi dire que sont ici présents un certain nombre de représentants de la préfecture de la région Île-de-France, en dehors de Monsieur le Sous-préfet, mais également de la direction régionale de l'environnement et de l'aménagement de la région Île-de-France, de l'État en région Île-de-France, ainsi que des représentants de plusieurs services, de la SNCF et de la RATP, que je salue parce qu'il est toujours très utile lorsque l'on pose des questions concrètes, comme vous avez tout à fait le droit de le faire, de pouvoir s'adresser aux spécialistes des différents réseaux. Et c'est toujours utile qu'ils assistent à nos réunions de débat public.

Je vais en deux mots vous dire un peu comment nous allons fonctionner aujourd'hui, et peut-être en se référant à la notion de débat public. Des débats publics, il y en a beaucoup fort heureusement, notamment dans la vie locale, dans la vie municipale. Mais celui qui nous rassemble aujourd'hui est un débat qui est organisé avec une certaine solennité, puisqu'il est fondé sur la loi. Et même d'ailleurs cette loi a elle-même un fondement international, qui est la convention d'Aarhus, qui regroupe une quarantaine de pays dans tous les pays de l'Europe. Laquelle convention prévoit que lorsque l'on prépare de grands projets

d'infrastructure, nous devons - ce n'est pas une faculté, c'est une obligation - en informer le public, et non seulement l'informer, mais lui donner l'occasion de s'exprimer et de donner son avis avant que les décisions de principe ne soient prises.

En France, cela a été appliqué dans une loi de 1995, fondamentalement renouvelée en 2002. Et également dans la loi créant le réseau de transport public du Grand Paris, qui est la loi du 3 juin 2010, il y a un article spécial consacré au débat public, et qui organise d'ailleurs le débat sur le réseau de transport du Grand Paris, et qui indique en même temps, et nous allons y revenir tout à l'heure, en même temps, est également tenu le débat public sur le projet Arc Express présenté par le STIF.

Les deux débats publics sont en cours actuellement. Et pour ce soir, il y en a un seul qui est le débat public sur le réseau de transport du Grand Paris. Ces débats respectent un certain nombre de principes. Ils sont organisés par une Commission indépendante qui a comme motifs fondamentaux de son action la neutralité. C'est-à-dire que la Commission n'a pas d'avis sur le projet. Nous sommes aujourd'hui les seuls Français à qui il est demandé de ne pas avoir d'avis sur le projet. Une commission indépendante, cela va de soi. Une Commission qui respecte le principe d'équivalence. Qu'est-ce que c'est que le principe d'équivalence ? C'est un peu le principe un homme-une voix dans les coopérations, qui est qu'au fond, chaque expression a la même valeur. Je salue l'arrivée de Monsieur le Député-maire de Drancy. Chaque expression a la même valeur. Et c'est cela le principe d'équivalence. Et si vous allez sur notre site Internet, vous voyez des contributions émanant de grandes collectivités, de grandes associations mais aussi de petites structures, ou même de personnes particulières. Et nous les traitons de la même façon. Nous les affichons de la même façon, et nous nous en servons au niveau des comptes-rendus d'une façon qui est également identique. C'est cela le principe d'équivalence.

Le principe de transparence, tout ce qui est dans le débat public est publique. Par exemple, quelqu'un m'a posé un jour une question sur la confidentialité informatique. J'ai dit : « il n'y a aucun problème de confidentialité informatique. Nous n'avons rien de confidentiel. Tous les hackers du monde peuvent venir regarder, ça n'a aucune importance. C'est public. » Principe enfin d'argumentation : c'est-à-dire que ce qui est dans le débat doit être en principe argumenté, c'est-à-dire se fonder sur la rationalité. Nous n'allons pas philosopher là-dessus pendant trop longtemps.

Un débat de 4 mois qui a commencé le 1^{er} octobre, et qui se terminera le 31 janvier. 4 mois, c'est assez court. 4 mois pour s'informer. Je rappelle à cet égard l'ensemble des outils dont vous pouvez disposer gratuitement et librement : le dossier complet du maître d'ouvrage ; son évaluation environnementale qui fait pas loin de 1 000 pages, et qui est néanmoins consultable sur le site de la Commission comme il l'est, je crois, sur le site de la société du Grand Paris ; un certain nombre d'études techniques, et bien entendu, ce qui constitue aujourd'hui l'actualité du débat, c'est-à-dire tous les comptes-rendus de toutes les réunions qui ont eu lieu - nous les mettons assez vite sur le site - ainsi que les questions. Et je pense qu'aujourd'hui, nous devons être à environ 450 questions et 350 avis. Qu'est-ce que c'est

qu'un avis ? C'est quelque chose qui n'appelle pas une réponse particulière, qui est simplement une opinion. Tout cela se trouve sur le site Internet, assez bien classé, nous espérons. Consultable aisément, gratuitement, téléchargeable, copiable, enfin tout est à votre disposition pour ceux qui veulent l'utiliser. J'insiste beaucoup là-dessus, parce que c'est l'un des fondements du débat public. C'est la qualité de l'information, la mise à disposition de l'information.

Dans les 56 réunions publiques, j'ai mis 50 là, mais c'est 56 réunions publiques, ainsi que sur le site Internet, vous avez la possibilité de donner votre avis. Et de tout cela, que fera la Commission ? La Commission, le 1^{er} février, aura 2 mois devant elle pour établir une synthèse qui fera une centaine de pages -peut-être un peu plus parce que c'est un débat évidemment de très grande taille - synthèse dans laquelle la Commission ne dira pas ce qu'elle pense elle. Encore une fois, cela n'a aucun intérêt. Elle dira ce que vous pensez, et ce qu'elle a vu à travers l'expression du public dans un grand nombre de réunions et dans l'ensemble des médias du débat.

Après quoi le maître d'ouvrage disposera de 2 mois pour indiquer les conséquences qu'il tire de ce débat, et il le fera par un acte motivé et publié, c'est-à-dire par un acte de son organe directeur. C'est le principe du débat public. Le débat public ne reste pas en l'air. Le maître d'ouvrage n'est pas tenu de tenir compte, mais il est tenu d'accuser réception et de dire ce qu'il retire, quels enseignements il retire du débat.

Ce débat porte sur un projet que vous voyez là. C'est une carte d'ailleurs qui présente... Elle a un certain intérêt, parce qu'elle présente le projet du Grand Paris dont nous parlons aujourd'hui. Et elle présente aussi les différents éléments, les arcs du projet d'Arc Express. Elle a été prévue pour les réunions communes, puisqu'il y a un certain nombre de réunions communes. Le débat porte là-dessus, et pas sur autre chose. C'est-à-dire que la loi dit que le débat porte sur un projet présenté par le maître d'ouvrage. Il ne porte pas sur, par exemple, des contre-propositions qui seraient faites. Elles sont intéressantes et elles font partie... Elles sont d'ailleurs pour nous enregistrées comme des cahiers d'acteur ou des contributions. Mais quel que soit le niveau, l'importance ou l'intérêt qu'elles peuvent présenter, ce n'est pas là-dessus que l'on débat. Nous débattons sur le projet du maître d'ouvrage qui est le pivot du débat.

Sur ce projet, nous nous posons les questions les plus larges. C'est-à-dire que, d'abord il y a un débat de principe. Certes, le législateur s'est prononcé, mais il y a encore un certain nombre d'étapes à franchir, notamment celle du schéma directeur. Le débat se situe entre la loi, entre la décision de principe et le schéma directeur. Des questions se posent : faut-il construire ce réseau, et pourquoi ? Le débat de moyens et de modalité : Quel trajet ? Quels arrêts ? Quelles caractéristiques, vitesse commerciale, pneu ou rail, interconnexions, financement, tarification... Tous ces sujets, dont nous avons d'ailleurs déjà commencé à discuter dans les réunions précédentes, et dont je suis sûr que l'on va discuter ce soir.

Egalement, et je pense que cela intéressera particulièrement, ce soir, Drancy-Le Bourget, qui est un secteur où nous avons évidemment beaucoup travaillé sur les conséquences de la

création éventuelle de l'ouvrage, les conséquences en matière de développement urbain, économique et social. Que faire de cet ouvrage s'il se crée ? Et rien de cela n'est oublié dans ce débat.

Diapositive suivante s'il vous plaît. Et j'en arrive à quelques indications pratiques pour notre soirée. Nous allons d'abord entendre le maître d'ouvrage qui va s'exprimer sur le projet comme il fait à chaque fois. Il va bien expliquer et réexpliquer le projet, bien entendu en mettant une focale particulière, j'imagine, comme il le fait chaque fois sur le territoire où nous sommes aujourd'hui. Puis nous donnerons la parole à la salle pour un premier round de questions. Après quoi, nous demanderons à Manuel NADAL de monter à la tribune tout à l'heure pour nous présenter, avec quelques diapositives, le projet de Barcelone. Voilà.

Et ensuite nous redonnerons, pour les questions qui pourraient s'adresser à lui ou au maître d'ouvrage, la parole à la salle. Nous nous quitterons vers 23 heures. Je suis obligé de dire que nous sommes toujours obligés de jouer au méchant dans ces réunions de débat public, parce que pour recueillir le maximum d'interventions, ce qui est la clé du succès, il faut bien limiter le temps de parole, et demander à chacun de se limiter à environ 3 minutes. Il y a un chronomètre sur la vidéo. Je sais que ce n'est pas toujours évident, mais nous essaierons de faire en sorte que cela se passe bien.

Nous avons des micros baladeurs. C'est-à-dire que quand vous voulez la parole, vous levez la main. Mes collègues et moi, nous essayons - nous avons une bonne visibilité ce soir, ce qui n'est pas toujours le cas dans les salles - de donner la parole dans l'ordre où on nous l'a demandé. Ce n'est pas évident, mais nous y arrivons. En fait, nos hôtesse vous passent les micros baladeurs. Et ce que l'on vous demande, c'est de vous lever pour poser votre question ou émettre votre opinion, et de vous présenter distinctement, afin que nos comptes-rendus, nos verbatim, soient le plus précis possible. Nous avons la responsabilité de garder les traces de ce que nous disons aujourd'hui, et donc nécessairement, il vaut mieux se présenter en un mot, dire son nom ou quelquefois si nous appartenons à telle ou telle association ou pas, ou si nous habitons telle ou telle commune ou tel ou tel quartier. Voilà.

Ce sont de petites indications que je voulais vous donner avant de passer la parole au maître d'ouvrage, à moins qu'il n'y ait des questions sur l'organisation même du débat. S'il y en a, nous les prenons maintenant avant de commencer à parler du fond, parce que dès que le maître d'ouvrage aura commencé à parler, nous serons peut-être saisis par le sujet. Nous donnons la parole à Madame POUILLY, je pense, ou à Monsieur VERON.

Nicole POUILLY, Société du Grand Paris : bonsoir à tous, Monsieur le Député-maire, Messieurs les Maires, Monsieur le Maire de Gonesse que j'ai aperçu là-bas, Mesdames et Messieurs, les élus, Mesdames et Messieurs, au nom de la société du Grand Paris, je vous remercie d'être venus nombreux ce soir, et de l'intérêt que vous portez à notre projet. Pour commencer, nous allons vous projeter un film qui vous donnera un premier éclairage sur notre projet et sur son ambition.

Projection d'un film

Merci. Je vais maintenant vous présenter les principales caractéristiques du métro Grand Paris, puis nous regarderons en détail les tracés des différentes lignes qui le composent, et les bénéfices pour notre vie au quotidien. Enfin, nous verrons comment le projet sera mis en œuvre, son coût, et ses délais de réalisation. Rappelons qu'à Paris, 64 % des déplacements internes à la ville se font par les transports en commun. Aussitôt passé le périphérique, ce taux descend à 23 % pour les déplacements internes à la petite couronne, 21 % pour le département de la Seine-Saint-Denis et s'effondre à 10 % en grande couronne. D'une manière générale, les déplacements en transport en commun de banlieue à banlieue sont difficiles parce que toutes les lignes des RER et des Transiliens convergent en radial vers la capitale. Ceci oblige 10 % des voyageurs à passer par Paris pour effectuer leur trajet banlieue-banlieue. Ce phénomène contribue à la saturation du réseau de métro au centre de Paris. Les voyageurs qui empruntent la ligne A du RER, la ligne 13, vivent ces difficultés au quotidien. Comment s'étonner alors que 80 % de ces déplacements de banlieue à banlieue s'effectuent en voiture, et que Paris soit la ville la plus embouteillée d'Europe avec des bouchons de 150 à 200 kilomètres, matin et soir.

Pour la Seine-Saint-Denis, près de la moitié des déplacements restent internes au département. Mais si 63 % des trajets vers Paris se font en transport en commun, 80 % des déplacements à l'intérieur de la Seine-Saint-Denis se font en voiture particulière. 30 % des échanges avec la petite couronne et 18 % des échanges avec la grande couronne se font en transport en commun. Ces chiffres sont révélateurs des difficultés quotidiennes rencontrées par les habitants pour se déplacer en transport en commun dans le département.

Le métro automatique du Grand Paris a pour vocation d'une part de répondre aux besoins des Franciliens dans leurs déplacements de banlieue à banlieue, d'autre part de relier entre eux les pôles de développement qui sont aussi des pôles d'emploi et des pôles d'habitat. C'est un réseau en rocade souterrain composé de 3 lignes, dont deux en rocade, et une Nord-Sud desservant le centre de Paris. 155 kilomètres de lignes nouvelles, dont 87 % de rocade. 40 gares nouvelles en correspondance avec le réseau de transport en commun, dont 75 % d'entre elles desservent des communes en contrat divers de la politique de la ville. Le réseau Grand Paris assurera quotidiennement 2 millions de voyages à sa mise en service, pour arriver à terme à 3 millions de voyages par jour. A titre de comparaison, le métro parisien assure aujourd'hui 5 millions de voyages au quotidien, et la totalité des RER, 3 millions.

Détaillons maintenant les performances de ce nouveau métro. La vitesse commerciale moyenne sera de 65 km/h compte tenu des temps d'arrêt en gare. A titre de comparaison, le RER roule en moyenne à 45 km/h. Ceci est important pour concurrencer plus efficacement la voiture, et pour réduire considérablement les temps de trajet sur des liaisons jusqu'à présent mal assurées par le réseau existant. Les automatismes permettront d'adapter l'intervalle entre 2 trains en fonction de l'affluence, avec un intervalle minimum de 85 secondes aux heures de pointe. Les quais feront 120 mètres de long, et les trains de 8 voitures pourront accueillir 1 000 voyageurs. Les gares et les trains seront totalement accessibles et équipés des derniers systèmes d'informations voyageurs pour faciliter le

déplacement des personnes à mobilité réduite ou à besoin spécifique. Les trains seront confortables, et offriront la possibilité de circuler entre les voitures. Les quais seront équipés de façades de quai. Elles permettront l'optimisation de la régularité en limitant le temps de stationnement en gare. Les 40 nouvelles gares du métro Grand Paris sont conçues comme des espaces de vie au service des voyageurs. Elles seront des lieux fonctionnels d'échange entre le métro, les RER, les Transiliens, les TGV, les tramways, les bus, les modes doux et les cheminements pour piétons. Elles offriront des services voyageurs indispensables aux déplacements, mais également des parkings de rabattement quand cela sera nécessaire. Elles sont aussi conçues comme des espaces de service au service de la ville. Elles accompagneront les aménagements urbains de proximité. Nous y trouverons des commerces, des équipements publics au service des habitants, ou des services à la personne. La sécurité des voyageurs et des biens publics, tout comme les risques susceptibles d'être produits par le projet lui-même, sont une préoccupation prioritaire du maître d'ouvrage. La réglementation des lieux accueillant du public oblige les maîtres d'ouvrage à identifier ces risques, et à définir les mesures de prévention.

Revenons maintenant sur chacune des 3 lignes du métro automatique Grand Paris. La ligne rouge est une ligne en rocade. Grâce à ses nombreuses correspondances, elle répond aux besoins de déplacement banlieue-banlieue. D'une longueur de 60 kilomètres, elle relie La Défense à l'Ouest, à l'aéroport du Bourget au Nord-Est, et en desservant les secteurs denses du Val-de-Marne. Elle dessert 23 gares, dont 6 en Seine-Saint-Denis. Elle offre une liaison rapide pour accéder au bassin d'emploi du Bourget, Roissy et Pleyel au Nord, et de Marne-la-Vallée à l'Est. C'est le métro attendu par les habitants du secteur compris entre Blanc-Mesnil et Clichy-Montfermeil, non desservi par des lignes de transport rapide. Au Sud, elle reprend intégralement le tracé du projet élaboré par l'association Orbival. Elle met en relation l'Est parisien et les secteurs denses rive gauche de la Seine.

La rocade assure la correspondance avec les principales lignes ferrées. Du terminus du pôle de la gare le Bourget-aéroport, en connexion avec la ligne 7 prolongée, elle dessert les gares de Sevran-Beaudottes et de Sevran-Livry du RER B. A Clichy Montfermeil, elle se connecte au futur T4. A Chelles, elle trouve le RER E et le Transilien venant de Meaux, à Noisy-Champs, le RER A venant de Chessy, à Villiers-sur-Marne, elle se connecte au RER E et au Transilien venant de Provins. A Champigny-le-Blanc, elle se connectera à la future tangentielle Est venant de Noisy-le-Sec et Val-de-Fontenay.

La ligne verte est une rocade de 75 kilomètres desservant 16 gares. Du Nord au Sud, elle dessert Roissy, le parc des expositions de Villepinte, l'aéroport du Bourget, le Blanc-Mesnil, Dugny. Elle dessert ensuite le Bourget-la Courneuve, Saint-Denis, Gennevilliers, le secteur de Nanterre-La Défense et les nouveaux quartiers de Rueil Malmaison. Elle offre un maillage avec les futures gares TGV de Saint-Denis-Pleyel et La Défense, et le RER C à Versailles. Elle va également irriguer le plateau de Saclay qui a vocation à devenir pôle scientifique et de recherche d'envergure internationale. Au Sud, elle se connecte sur le pôle de Massy où elle fait la jonction avec les RER B et C et avec les lignes TGV. Elle contribue enfin à la desserte en transport en commun de la plateforme d'Orly.

La ligne Bleue est la ligne 14 prolongée au Nord et Sud. Elle assurera une liaison stratégique entre les 3 plateformes aéroportuaires de Roissy, le Bourget et Orly, ainsi qu'entre plusieurs gares TGV, gare de Roissy et gare de Lyon, et également les futures gares TGV à Saint-Denis-Pleyel et Orly. Elle conforte ainsi la dimension internationale de la région capitale.

Sa longueur est de 50 kilomètres dont 9 kilomètres correspondent à la ligne 14 actuelle. Elle dessert 22 gares dont 13 gares nouvelles. Elle sera en correspondance avec le réseau existant, métro, RER et Transilien. Elle a un tronç commun avec la ligne verte, entre Saint-Denis-Pleyel et Roissy, et dessert le Bourget-la Courneuve à la gare RER B, le Blanc-Mesnil et Dugny à l'aéroport du Bourget. La ligne Bleue et la ligne verte ont une gare aujourd'hui, optionnelle à Gonesse, proposant une entrée sur le Val d'Oise, et la desserte de la future zone d'aménagement du triangle de Gonesse.

Le métro Grand Paris va apporter des bénéfices pour la collectivité dans les 3 domaines suivants : amélioration des déplacements pour nous tous, habitants, salariés, étudiants ; soutien au développement économique et territorial ; participation au développement durable. C'est la mise en cohérence de ces 3 aspects qui caractérise et fait la force du projet de métro Grand Paris. Le métro Grand Paris améliore les déplacements en transport en commun dans des secteurs encore mal desservis aujourd'hui. Les déplacements internes à la banlieue ont augmenté de 50 % en 25 ans. Le système de transport actuel organisé en faisceau de radiales vers Paris n'est plus adapté à cette nouvelle mobilité. Le métro Grand Paris est un métro de rocade qui veut répondre à nos besoins d'aujourd'hui. C'est un réseau maillé. 85 % de ses gares sont en correspondance, permettant une meilleure accessibilité sur l'ensemble du réseau. Le métro du Grand Paris apporte un véritable ballon d'oxygène au réseau actuel en évitant de passer par Paris. Il désature le réseau ferré existant dans sa partie centrale. Il allègera de 10 à 15 % en moyenne la charge des lignes de métro en correspondance, de 25 % en moyenne la charge de la ligne 13, de 30 % en moyenne la charge du RER B sur son tronçon central aux heures de pointe, et enfin une diminution de plus de 15 % de la charge pour le RER A sur le tronçon central, et autour de 20 % sur les branches Marne-la-Vallée et Boissy-Saint-Léger. C'est donc plus de confort pour tous les voyageurs sur l'ensemble du réseau, et une meilleure régularité.

Le deuxième bénéfice de ce projet est de soutenir le développement économique et social. Sur les 8 grands pôles de développement identifiés et connectés entre eux, 5 concernent la Seine-Saint-Denis. Le projet de métro Grand Paris irrigué par ses 40 nouvelles gares est un levier important pour développer l'attractivité de la région Île-de-France. Si notre projet a pour objectif de stimuler la croissance sur les territoires de développement, il a aussi pour objectif d'améliorer notre qualité de vie. Il créera pour les habitants les conditions d'une meilleure accessibilité aux centres de recherche, universités, entreprises, centres de formation. Les gares seront un atout pour l'implantation d'entreprises industrielles ou tertiaires en capacité de proposer des emplois à la population active résidente. Elles seront aussi un atout pour fidéliser la population résidente, et permettre la valorisation de l'habitat, en favorisant la rénovation urbaine, en améliorant ainsi la qualité du bâti. Cette politique d'aménagement urbain autour des gares du métro Grand Paris s'inscrira dans le cadre des

contrats de développement territorial qui seront négociés entre l'Etat et les collectivités territoriales.

Le projet de métro du Grand Paris a fait l'objet d'une évaluation stratégique environnementale en amont du débat public. C'est une première sur un projet de cette nature. Cette étude a permis la prise en compte des enjeux environnementaux dès la conception même du projet. Cette expertise s'est déroulée en trois temps : connaissance exhaustive de l'état initial dans les domaines de l'air, du bruit, du paysage, de la faune et de la flore, et du patrimoine architecturale ; une modélisation a ensuite été réalisée pour permettre d'apprécier les incidences prévisibles du projet ; enfin, un suivi sera mis en place pendant la durée du chantier, et après la mise en service.

L'étude a été réalisée sur un fuseau d'au moins 3 kilomètres de large. Cette expertise a pris en compte les 14 sites du projet Natura 2000 répartis sur le territoire de la Seine-Saint-Denis. Nous avons pu ainsi proposer un tracé en conséquence, souterrain et aérien, et déterminer la profondeur du tunnel en tenant compte de la nature du sous-sol.

En résumé, le métro du Grand Paris est un projet équilibré et cohérent. En apportant un bouclage complet autour de Paris grâce à son maillage, il crée des capacités nouvelles et de nouvelles alternatives pour les trajets de banlieue à banlieue. Il répond ainsi à nos besoins de mobilité aujourd'hui et demain. C'est également un projet global, économique, en desservant des territoires à potentiel de développement, social en sortant de leur isolement des secteurs mal desservis par les transports collectifs lourds, les ouvrant sur les emplois et l'ensemble des services de la région, oeuvrant ainsi à la réduction des disparités sociales. C'est aussi un projet d'aménagement urbain en favorisant les opérations de restructuration et renouvellement urbain autour des gares réalisées dans le cadre des contrats de développement territorial. Enfin son maillage avec les réseaux TER et les lignes TGV renforce les liens de la région capitale avec l'ensemble du territoire national.

Après cette présentation générale, attachons-nous au territoire sur lequel nous sommes ce soir, et aux bénéficiaires du métro Grand Paris pour celui-ci. Pour l'Est parisien, la rocade rouge et ses nouvelles possibilités de maillage reporte en banlieue les nouveaux lieux de correspondance pour les déplacements de banlieue à banlieue. Ces 9 nouvelles gares du Nord-Est parisien et les 2 gares optionnelles deviennent en quelque sorte les portes d'entrée de la région Île-de-France pour l'ensemble de la Seine-et-Marne et l'Est du Val d'Oise. Plus particulièrement, les 2 gares du pôle d'excellence aéroportuaire ont vocation à devenir la porte d'entrée urbaine internationale de la région Île-de-France. Grâce à ses connexions directes aux réseaux TER et RER, et avec des correspondances au TGV, cette rocade ouvre largement l'Est de la Seine-Saint-Denis, d'Aulnay à Noisy-le-Grand, le pôle de Roissy, les 6 communes du pôle du Bourget, à l'ensemble de l'espace régional, de ses fonctions et de ses bassins de vie. Le métro Grand Paris participe ainsi à la désaturation des lignes de métro de la ligne RER A et des lignes RER B et D, pour une plus grande efficacité du système de transport.

Le choix du tracé de la ligne rouge a pris en compte les lignes de rocade ferrées ou de

tramway existantes ou en cours de réalisation, ou un projet inscrit au contrat de plan Etat-région 2007-2013. Les rocade nouvelles tram-train ou tramway répondent aux besoins immédiats des habitants, salariés ou étudiants des communes de la zone dense. Hormis le T4, nous pouvons constater sur la carte un manque évident de rocade à l'Est de la Seine-Saint-Denis. Le métro du Grand Paris, par sa rocade rouge, vient combler ce déficit. Pour la Seine-Saint-Denis, ce sont 39 à 47 kilomètres de lignes nouvelles selon les variantes, 11 gares supplémentaires, soit 25 à 30 % du projet. Comme le prévoit l'article 7 de la loi du 3 juin 2010 sur le réseau de transport public du Grand Paris, le réseau d'autobus sera réaménagé pour permettre l'accessibilité et les correspondances avec les gares.

Situé à la croisée des axes Nord-Sud, Roissy-Paris, par Pleyel puis Orly, Ouest-Est, Cergy Pontoise à Marne-la-Vallée par la tangentielle Nord, en liaison avec la vallée de la Seine aval par La Défense et le RER E prolongé à l'Ouest, ce pôle d'excellence rassemble 190 000 habitants et 6 communes : le Bourget, Drancy, Dugny, unies dans la communauté d'agglomération de l'aéroport du Bourget, le Blanc-Mesnil, Bonneuil et la commune associée de la Courneuve.

C'est un territoire fortement maltraité par la désindustrialisation, morcelé par les emprises ferroviaires autoroutières et aéroportuaires. Mais c'est un territoire à forte potentialité, à mi-chemin entre Roissy et Pleyel, 2 pôles en développement engagé. C'est le premier aéroport d'affaires d'Europe. C'est un centre d'accueil de grands événements internationaux grâce à son parc des expositions. C'est un site où le savoir-faire est reconnu dans les métiers de l'aérien. C'est un pôle culturel et scientifique avec la cité de l'air et de l'espace. Enfin, c'est un pôle pourvu de disponibilités foncières grâce à la libération d'emprises militaires et industrielles.

A 7 kilomètres de Paris et 20 kilomètres de La Défense, il est en zone urbaine. L'aéroport dessert 800 destinations, dont 8 sur 10 à l'internationale. Une centaine d'entreprises de service aéroportuaire et aéronautique sont présentes sur le pôle. 15 compagnies d'aviation d'affaires sont basées sur la plateforme. 7 opérateurs d'assistance aéroportuaire. Des ateliers de maintenances et activités industrielles. Des centres de formation aux métiers de l'aérien. Les plus grands groupes de l'aviation d'affaires et de construction d'avions d'affaires y sont représentés : Dassault Falcon Service ; Air France Industrie ; Eurocopter ; et bien d'autres.

Pour faire face à la croissance de l'aviation d'affaires, ADP a lancé un plan d'investissement de 8 millions d'euros par an jusqu'en 2023, dont la création d'un village d'entreprises. La zone d'activités aéroportuaires génère 4 500 emplois directs, et 8 000 emplois indirects, soit 27 % des emplois offerts dans les 4 communes d'emprise : le Bourget, Dugny, Gonesse et Bonneuil-en-France. L'arrivée du métro Grand Paris va permettre avec ses 2 nouvelles gares, le Bourget-Blanc Mesnil-aéroport, et le Bourget, de relancer et conforter ces potentiels, d'accompagner le projet de développement urbain et économique, de confirmer le symbole historique pour que l'aéroport du Bourget reste associé à un pôle d'excellence dans le domaine de l'aéronautique.

Cette carte représente les lieux d'implantation des prestataires travaillant pour les entreprises de la plateforme aéroportuaire. Plus la couleur est foncée, et plus les établissements sont nombreux. Les points gris représentent les communes de résidence des salariés de la plateforme.

81 % des employés de Paris-le Bourget habitent en Île-de-France, dont 32 % en Seine-Saint-Denis, et 21 % dans le Val d'Oise. Les activités du pôle le Bourget rayonnent largement sur le territoire de la Plaine de France. Nous remarquons le rôle joué par le RER B et l'axe autoroutier dans la desserte de ce territoire, ce qui confirme le rôle structurant de telles infrastructures, et qui laisse entrevoir l'impact du métro Grand Paris sur le développement des communes desservies.

22 % des Drancéens et Bourgetins travaillent sur le lieu de résidence. Aubervilliers, Bobigny, Aulnay et Roissy sont les lieux d'emploi des salariés de notre territoire. Les Drancéens et les Bourgetins vont aussi travailler à Paris, dans le Nord des Hauts-de-Seine du reste et le la Seine-Saint-Denis, en particulier vers Noisy-le-Grand. S'ils utilisent à 74 % les transports en commun pour se rendre à Paris, ils ne sont plus que 33 % pour aller dans le reste du département. Ils utilisent en priorité la voiture particulière pour se rendre dans les autres communes. Le métro Grand Paris permettra des liaisons directes avec Roissy, le Nord des Hauts-de-Seine et Paris Sud, grâce à ses lignes bleue et verte, et avec Aulnay et Marne-la-Vallée, grâce à la ligne rouge.

Le métro Grand Paris permet un accès plus rapide à l'ensemble du territoire régional. Toutes les zones en vert foncé sont accessibles avec un gain de temps en transport en commun au moins égal à 20 minutes. Citons quelques exemples. Depuis le Bourget-Blanc Mesnil-Aéroport, Roissy est à 11 minutes au lieu de 38 minutes, La Défense à 17 au lieu de 60, Noisy-le-Grand cité Descartes à 18 au lieu de 1 heure 15, l'IGR à Villejuif à 35 au lieu de 1 heure 20.

Depuis Drancy, RER B, Gennevilliers est à 14 minutes au lieu de 42, Noisy-le-Grand cité Descartes est à 23 au lieu de 45, et la Défense est à 20 au lieu de 37.

Depuis le Bourget, RER B, Gennevilliers est à 9 minutes au lieu de 40, La Défense est à 15 minutes au lieu de 35, et Chelles à 21 au lieu de 44. Tous ces gains de temps sur la durée des trajets sont autant de gains de vie pour notre vie sociale et familiale.

Le métro Grand Paris permet d'élargir les choix aux zones d'emploi, réduisant aussi le temps d'accès à celles-ci. Les zones en vert foncé sont celles où sont accessibles 500 000 emplois supplémentaires en 60 minutes.

Le métro du Grand Paris et ses 2 nouvelles gares desserviront directement les zones en développement, les opérations de rénovation urbaine et d'amélioration de l'habitat, les zones d'activité en mutation, comme Mermoz et la Molette. Du point de vue des entreprises et des centres de formation, l'amélioration de l'accessibilité et la création de nouvelles gares nouvelles signifient des salariés ou des étudiants plus faciles à recruter, des clients et des

visiteurs plus faciles à rencontrer. Mais du point de vue des habitants, si l'amélioration de l'accessibilité offre plus de bassins d'emploi, elle permet aussi de rapprocher lieu d'habitat et lieu de travail ou d'étude, en favorisant l'arrivée de nouvelles entreprises, de nouveaux centres de formation. Ainsi, ce pôle d'excellence, en liaison avec les pôles économiques de la région et les 2 aéroports internationaux, est regardé avec intérêt par Eurocopter et l'école d'ingénieurs ESTACA.

Pour terminer, j'ai choisi de regarder avec vous ce que pourrait être l'impact d'une gare du métro Grand Paris sur son quartier, en prenant comme exemple la réflexion menée par Arep Ville sur la gare du Bourget aux limites du Bourget, de Drancy et la Courneuve. Ce lieu est aujourd'hui particulièrement morcelé, avec des secteurs urbains très enclavés. C'est l'un des futurs plus grands lieux d'échange du Nord-Est du Grand Paris. La gare accueillera les lignes verte et bleue du métro du Grand Paris, le RER B modernisé, la tangentielle Nord, et une station de la ligne 7 prolongée.

Future porte d'entrée Sud de nos 6 communes, elle offrira aux habitants une possibilité exceptionnelle de se déplacer, et une desserte locale urbaine efficace. Projet ambitieux, la gare du métro Grand Paris se doit d'être à la hauteur de cet enjeu. Elle devra constituer un lieu structurant de la ville, être le support de la vie urbaine, contribuer au développement et à la requalification de la ville. Le déplacement de la gare à l'Ouest et le réaménagement de l'ex RN2 pourraient permettre de désenclaver la gare actuelle, et rendre le pôle d'échanges plus accessible à tous les modes de rabattement, de créer un lien structurant de la ville en désenclavant les quartiers de part et d'autre du RER B, et en ouvrant la gare et ses services sur la ville. Enfin, elle peut contribuer à la requalification et à la transformation des espaces autour de la gare.

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

Ce soir, nous sommes dans le débat public jusqu'au 31 janvier 2011. A la fin de janvier, à la clôture du débat, la loi impose à la Société du Grand Paris de proposer un schéma d'ensemble avant la fin du mois de mai 2011. Ce schéma d'ensemble devra tenir compte des observations et avis collectés par la Commission du Débat Public, et devra surtout constituer une large base partagée. S'ensuivra alors une période de 18 mois, pendant lesquels les rencontres avec les citoyens, avec les élus et avec les partenaires seront permanentes dans le cadre des enquêtes publiques. Il restera alors à réaliser les travaux dans les meilleurs

délais, les mises en service se succédant de 2018 à 2023. Je vous remercie de votre attention.

Applaudissements

Claude BERNET : merci beaucoup. Monsieur SANTINI souhaite ajouter un commentaire ?

André SANTINI, Président du Conseil de surveillance de la société du Grand Paris : merci Monsieur le Président. Pardon d'abord pour ce retard qui n'est pas imputable à Drancy, mais au périphérique. Vous le connaissez par cœur. Je vous demande donc de me pardonner. Monsieur le Député-maire, Messieurs les Maires, mes chers collègues, Mesdames et Messieurs, chers amis, je suis heureux d'être avec vous ce soir pour ce 23^e débat sur le Grand Paris, le 5^e en Seine-Saint-Denis, après Saint-Denis, la Plaine-Saint-Denis, Noisy-Champs et Clichy-Montfermeil. A mi-chemin de ce débat public, qui comme vous le savez, se déroule sur 4 mois, nous venons de vous le rappeler, je relève une très forte implication des élus, du monde socioéconomique, et des habitants de plus en plus nombreux aux réunions. Depuis le 30 septembre, la Société du Grand Paris est à l'écoute. Et nous avons entendu beaucoup de choses, des avis, des remarques, des propositions, de nature à nourrir et enrichir le projet. Je crois que nous pouvons collectivement être fiers de cette réflexion sans précédent, qui bat son plein en ce moment aux quatre coins de l'Île-de-France. Au moment où je vous parle, nous débattons également du projet à Alfortville et Maison-Alfort dans le Val-de-Marne. Hier, le projet était débattu à Massy, à Clichy Montfermeil. Nous serons demain à Sevran. Pas moins de 5 débats sont programmés la semaine prochaine.

Ce temps de réflexion intense sur l'avenir des transports en Île-de-France est unique. J'ai coutume de dire d'un débat à l'autre que c'est maintenant ou jamais. Le métro ne passera pas deux fois. L'opportunité est à saisir collectivement, et pour chacun d'entre nous.

Comme vous le savez depuis l'ouverture de ce débat, j'en appelle à la convergence des projets. Nous parlons aujourd'hui de rapprochement ou de synthèse. Je me range volontiers à ces choix sémantiques, s'ils conviennent mieux à nos partenaires.

Je note avec satisfaction que nous progressons dans ce débat, que les ambitions du métro Grand Paris sont largement partagées, à la fois par le Président de la région, et par l'atelier international du Grand Paris. L'idée de relier les aéroports du Bourget, de Roissy et d'Orly au centre de Paris, l'idée d'apporter aux territoires marginalisés de l'Est parisien une ligne à haute capacité, puissante et performante, pour permettre aux habitants de relier les pôles d'emploi les plus proches, Descartes d'un côté, Roissy de l'autre, ces idées fondatrices du métro Grand Paris sont aujourd'hui partagées par l'ensemble des acteurs.

Je tiens à souligner que le scénario de transport présenté par les architectes prévoit aussi la desserte du plateau de Saclay. Je me réjouis fortement de cette vision convergente autour des ambitions du métro Grand Paris. Nous sommes ce soir à Drancy, sur le pôle du Bourget, un des grands territoires de projet du Grand Paris. Dans l'esprit pionnier des débuts de l'aviation, Lindbergh, premier navigateur à avoir franchi l'Atlantique, s'est posé sur

l'aérodrome du Bourget en 1927. Nous ne parlons jamais beaucoup d'Issy-les-Moulineaux, je vous signale. Quand je viens ici, j'en apprend de belles, mais Issy-les-Moulineaux, à l'époque, était très important. Il y a même un ministre de l'air qui est mort, décapité par une hélice. Cela ne vous dit rien ? Il s'appelait Berteaux. Et d'ailleurs, c'était drôle parce que l'on a donné le nom de cette rue, et puis des gens sont venus dire : qu'est-ce que c'est que ce clown, nous ne pouvons pas le changer et tout ? Pour une fois qu'un ministre meurt en service, nous n'allons quand même pas débaptiser la rue.

Les Maires de Drancy, de Bonneuil-en-France, de Dugny, le Blanc-Mesnil, le Bourget, ont affiché de façon solide et déterminée leurs ambitions. Ils souhaitent et veulent que l'arrivée du métro automatique soit l'occasion de moderniser les grands équipements que compte le territoire. L'aéroport du Bourget, le salon du Bourget, le parc d'exposition, le musée de l'air et de l'espace, qui entre parenthèses est présidé aujourd'hui par Madame Maunoury, championne du monde de voltige, Mesdames, une femme et une grande gloire de l'aviation.

Le musée de l'air, l'air des vents et le parc départemental de la Courneuve. Ils souhaitent, ces maires, et veulent que leur territoire apporte le chaînon manquant à l'axe de développement Paris-Roissy, qu'il constitue la porte urbaine et qualitative du Grand Paris, qu'il apporte un puissant pôle d'échanges de transports pour toute la partie Nord de l'agglomération. Ils souhaitent et veulent que les gares du métro automatique soient le point de départ de la réalisation de nouvelles centralités urbaines, et contribuent à l'amélioration de la vie quotidienne. Enfin, ils souhaitent et veulent que les projets urbains initiés par la nouvelle desserte s'inscrivent résolument comme réponse aux enjeux du développement durable.

En 2009, les 5 villes ont lancé l'élaboration d'un projet stratégique de développement et d'aménagement de leur territoire à 20 ans, en y associant la Courneuve, de nombreux partenaires institutionnels économiques, le conseil général de Seine-Saint-Denis, Aéroports de Paris, Ville Paris, EPA Plaine de France, etc. Ce projet a été élaboré avec trois des architectes urbanistes qui ont participé à la consultation internationale pour l'avenir du Paris métropolitain : Christian de PORTZAMPARC, Jean-Marie DUTHILLEUL et Rolland CASTRO.

Ces travaux ne figent pas une vision unique, mais ils dessinent un ensemble de projets qui révèlent l'énorme potentiel métropolitain des communes du pôle du Bourget, le vôtre. Les maires ont souhaité que la population puisse donner son avis, réagir par rapport à ces propositions dans le cadre d'une concertation qui est actuellement en cours. Ainsi, en parallèle du débat public sur le métro Grand Paris, ils ont organisé une grande réunion publique d'information le 8 novembre dernier. Une exposition présentant les propositions des architectes est visible dans chacune des mairies. Parallèlement, les discussions sont engagées, entre les élus et l'Etat, sur la poursuite de la démarche qui va nécessiter une ingénierie de projet de haut niveau. Le projet de territoire du pôle du Bourget sera au cœur de la future négociation avec l'Etat, les contrats de développement territorial prévu par la loi du Grand Paris. Ces contrats définissent les objectifs, les priorités dans plusieurs domaines : transport, urbanisme, logement, lutte contre l'étalement urbain, équipement commercial,

développement économique, sportif, culturel, protection des espaces naturels. Je me réjouis que les communes qui composent le pôle du Bourget aient pris la mesure de l'opportunité que représente ce métro, et qu'elles aient pris en main le pilotage de leur avenir. Je peux vous assurer, chers amis, que la société du Grand Paris sera à vos côtés pour faire du Bourget la porte d'entrée urbaine internationale de la Métropole.

Enfin, soyons bien conscients. En 1900, le métro. En 1970, le RER. Depuis, rien. On ne nous transporte pas, on nous roule. Et c'est insupportable. Et si on rate le Grand Paris aujourd'hui, nous ne le ferons jamais. Merci de nous aider. C'est votre avenir.

Applaudissements

Claude BERNET : merci beaucoup. Maintenant, je donne la parole à la salle. Qui engage ? Le monsieur en bleu ? Nous allons lui donner le micro tout de suite. Bonsoir monsieur.

Christian ARTUSO, citoyen : bonsoir Mesdames et Messieurs. Bonsoir la salle. Je m'appelle Christian ARTUSO, je suis Drancéen depuis déjà quelques années. Je travaille à La Défense. Je fais tous les jours, matin et soir, une heure de transport en commun. Et j'avais 3 questions, puisque j'ai 3 minutes. Première question : Madame POUILLY nous indiquait tout à l'heure, elle l'a fait à deux reprises, qu'elle envisageait, enfin que le projet envisageait de mettre une gare TGV à Saint-Denis si j'ai bien compris. Elle a aussi par ailleurs indiqué que le pôle de Dugny-le Bourget, premier aéroport d'affaires d'Europe, était quelque chose d'assez important. Pourquoi donc aller mettre une gare TGV à Saint-Denis ? Certes, il y a le Stade de France, la Basilique, etc. C'est une très jolie ville. Mais à mon avis, la gare TGV sera mieux au Bourget. C'était ma première question. Deuxième question : vous avez aussi indiqué qu'un des buts du Grand Paris et de la rénovation des transports, c'était que les gens prennent de moins en moins leurs automobiles, pour pouvoir prendre des transports en commun, souhait qu'évidemment je partage, puisque moi-même, je prends les transports sauf que pour aller à la gare, comme j'habite dans le centre de Drancy, je prends ma voiture pour aller à la gare. Ma question est : dans vos projets, au niveau des gares, prévoyez-vous des vastes parkings puisque tout le monde n'est pas à proximité d'une gare ? Vastes parkings, c'est-à-dire quid du financement privé-public et quid de la tarification ? Troisième question, et j'en terminerai là : vous n'êtes pas savoir, et ce n'est pas Monsieur le Député-maire qui va me contredire, qu'il me semble que l'on est à peu près tous au courant de la dernière nouvelle, que l'on va travailler plus longtemps. C'est-à-dire que dans les transports en commun, il va y avoir de plus en plus de monde. Je voulais savoir dans vos différentes études, est-ce que vous avez fait une projection par rapport à ces gens supplémentaires qui vont devoir prendre les transports en commun en plus, et malheureusement, et je commence déjà un peu à le sentir, une population un peu plus vieillissante et un peu moins jeune et un peu moins à même d'emprunter des grandes gares avec de nombreux escaliers ? Merci beaucoup de votre attention.

Claude BERNET : félicitation pour votre concision.

Marc VERON, Président du Directoire de la Société du Grand Paris : Mesdames, Messieurs,

bonsoir. Pour nous mettre dans l'ambiance, vous avez évidemment une très bonne observation avec la gare TGV. Je vous dis tout de suite que la position des gares qui figurent sur la carte, gares TGV, est purement indicative. Elle ne participe pas de l'objet de la consultation. Et que s'agissant des gares futures, il y aura pour chacune d'entre elles un débat public du même ordre que celui-ci. Et d'ailleurs la meilleure illustration est qu'il y en a un qui commence le 15 décembre s'agissant de ce que l'on appelle le barreau Sud, et par conséquent de la détermination de la gare d'Orly. Je vous dis tout de suite que cela n'a qu'une vertu indicative. La raison en est qu'au moment précis où le dossier a été élaboré il y a quelques mois, il y avait en effet un certain nombre d'études sur la table, conjointes avec RFF et un certain nombre d'autres partenaires, qui avaient exploré cette possibilité en effet d'un couplage métro-gare TGV à Pleyel. Le débat est donc tout à fait pendant, et certainement pas clos au terme de cette procédure.

S'agissant des parkings, la loi nous crée obligation. Là, il y a un débat entre urbanistes, qui ont des avis extrêmement partagés. Et je pense que cela relève des situations locales. Certains tiennent pour des parkings centraux collés à la gare. Cela suppose évidemment des voies d'accès qui évitent tout phénomène d'engorgement. Sinon, nous avons déplacé simplement le problème. D'autres urbanistes tiennent pour des parkings décentrés, avec des moyens de rabattement vers la gare. Chaque situation fera évidemment l'objet d'une étude particulière de manière à avoir la meilleure optimisation. J'en profite d'ailleurs pour vous dire que les gares évoquées par Madame POUILLY dans son exposé ne sont pas du tout des gares types, des gares standards. Elles participent d'un cousu main propre à chaque territoire. Et par conséquent, leur définition s'effectuera avec la contribution des élus des collectivités territoriales, bien entendu des acteurs locaux, bien entendu aussi des financiers, car accessoirement, le réseau de métro du Grand Paris incorpore dans son coût les gares au sens quai, au sens couloirs de circulation, au sens sorties du type métro parisien, pour tout ce qui concerne évidemment les super structures, et donc des fonctionnalités additionnelles à la fonctionnalité transport. Il y aura nécessité de bâtir un projet spécifique pour chacune d'entre elles, et donc une ingénierie financière spécifique pour chacune d'entre elles.

Concernant les projections de trafic qu'il faudrait évidemment décliner plus finement par liaison, je crois me rappeler qu'il vous a été indiqué tout à l'heure qu'à l'ouverture, la capacité de transport serait 2 millions de passagers, avec une évolution d'un million supplémentaires dans la décennie suivante. Mais il est assez probable que ces projections devront être affinées, notamment à partir de la date de mise en service du métro, c'est-à-dire à partir de 2018.

Claude BERNET : je précise que je propose à Monsieur ARTUSO de regarder sur notre site le compte-rendu de la réunion qui a été consacrée à l'intermodalité, c'est-à-dire aux relations entre ce réseau du Grand Paris et les autres réseaux, et notamment aux problèmes de parking et au problème de gares TGV, qui a eu lieu le 15 novembre. Le compte-rendu en est actuellement sur le site. Cela pourra peut-être vous donner un certain nombre d'éclairages qui vous intéresseront, puisque vous vous intéressez à ce sujet.

J'avais une demande de parole de Monsieur Jean-Christophe LAGARDE. Je vais la lui donner.

Jean-Christophe Lagarde, Député-maire de Drancy : oui, merci. Monsieur ARTUSO a commencé dans le vif du sujet avec des questions fortes pertinentes. Je vais aller très vite sur le projet en lui-même. La municipalité de Drancy y est favorable. Comme vous l'avez rappelé, nous nous sommes associés à nos communes voisines parce que c'est une vraie opportunité de développement économique, de facilité d'accès, de désenclavement pour nous tous. Et c'est un sujet qui entre nous, entre les Maires et au sein de la municipalité, ne fait débat. En revanche, ce projet quand il arrive... Et nous n'avons pu observer tout à l'heure que c'est avec la gare du Bourget, anciennement le Bourget-Drancy, le seul point où les 3 lignes se rencontrent, et où les 3 lignes, verte, bleue et rouge se rencontrent. C'est-à-dire que cela en fait un des principaux lieux de transport de l'Île-de-France demain, et pas seulement du nord de l'Île-de-France, où nous avons un RER certes déficient, mais qui en 2012, fin 2012, est sensé être fiable, où fin 2014, nous devons avoir l'arrivée de la tangentielle, et autour de 2018, puisque j'imagine que nous ferions partie des premiers tronçons, c'est-à-dire pas si longtemps que ça, un pôle important de transport.

Là se pose la question, certes d'y aller en parking, mais d'y aller aussi d'autres façons, puisque vous avez à quelques centaines de mètres de là l'arrivée de la ligne 7 du métro à la Courneuve, qui à mon avis doit être prolongée. J'ai vu d'ailleurs des pointillés sur une de vos cartes, mais ce n'est pas actuellement en projet. Le débat public doit aussi servir à dire quelles conditions sont nécessaires pour la réussite du projet. Il y a la prolongation de la ligne 7 du métro, qui permet à un certain nombre d'habitants de la Courneuve et de Drancy de se rendre effectivement sur ce pôle important qui est en cours de développement. Et de la même façon, la ville de Drancy, vous l'avez montré tout à l'heure, qui est la seule ville du département où plus de 66 000 habitants n'ont pas accès à un mode de transport lourd qui traverserait leur centre ville, et qui n'a le transport en commun lourd qu'en périphérie, les 2 gares RER, plus bientôt une gare tangentielle, nécessite de voir, me semble-t-il, la prolongation de la ligne 5 de métro venir à terme rejoindre la gare du Bourget. Vous auriez là effectivement un pôle majeur.

Je veux dire un mot, vous n'y échapperez pas et vous le savez bien, Monsieur le Président du directoire, de la gare TGV. Parce que l'on peut dire que c'était indicatif, mais enfin quand nous ne savons pas, nous ne mettons pas d'indication. Puisque aujourd'hui, la crainte des élus municipaux et des élus du secteur, c'est de dire puisque l'on l'a positionnée de façon indicative... Nous savons comment sont les plans de l'État. Ils ne sont jamais rénovés. Or, s'il y a nécessité d'avoir une gare à La Défense pour se relier à la Normandie, s'il y a peut-être nécessité d'arriver à Pleyel, je ne vais pas me battre contre Pleyel... Ce que je sais, c'est qu'arrêter à Pleyel est un cul-de-sac. Venir au Bourget est la possibilité donnée au réseau TGV d'être connecté à la Normandie, au Nord de la France, à l'Est et au Sud-Ouest. Il serait absurde d'arriver dans un cul-de-sac. Je tiens à le dire maintenant, même si le débat se prolongera l'an prochain. Je souhaiterais que l'on arrête de faire des indications qui n'ont pas de sens. Et si nous devons faire des indications, il y a une gare TGV au Bourget qui viendrait compléter l'ensemble que je viens de décrire. C'est à la fois le fait que pour nous

aujourd'hui, il est plus difficile de se rendre dans certaines villes de France depuis chez nous jusqu'à la gare qui se trouve dans Paris, que depuis Paris jusqu'à Nantes ou à Bordeaux, ou que sais-je. Et puis deuxièmement, c'est la possibilité de développer - cela accompagne le projet sur lequel nous allons travailler pour les gares du Grand Paris - 5 000 000 de mètres carrés d'activité encore mieux que nous pouvons le faire, pas seulement sur l'aviation d'affaires, pas seulement sur le tourisme, mais simplement sur l'activité qui a besoin des gares TGV. Je conclus en disant que quand je vais à Nantes, je vois que le TGV a tout développé. Nous avons été les oubliés des modes de transport en 1900, et en 1970. Nous avons encore été les oubliés lorsque Roissy Charles-de-Gaulle s'est développé, encore les oubliés lorsque nous nous sommes retrouvés avec le développement de la Plaine-Saint-Denis, et c'est tant mieux. Pour une fois, si nous faisons les choses complètement et jusqu'au bout, effectivement le projet aurait apporté la totalité de ce que l'on peut en espérer.

Applaudissements

Marc VERON : Monsieur le Député-maire... Non, je ne veux pas répondre à Monsieur le Député-maire. Je ne me le permettrai pas. Il est sur son territoire. Vous imaginez que mon succès serait limité dans cette joute. Je ne m'y hasarderai pas. En revanche, deux observations : d'abord s'agissant de l'exemple que nous allons connaître dans très peu de jour, la consultation au Sud de Paris pour la position d'une gare TGV dans l'environnement d'Orly, il y a exactement trois variantes. C'est dire que le principe même du débat public, c'est effectivement un éventail de propositions. Et trois variantes qui sont vraiment des variantes totalement en rupture les unes par rapport aux autres. Vous voulez une indication : nous sommes entre le MIN de Rungis pour la variante la plus excentrée, et une position entre les terminaux Est, Ouest et Sud d'Orly pour la plus rapprochée.

Vous voyez que le principe de large consultation est tout à fait inhérent à la procédure de débat public. Le sujet Pleyel a été étudié. Bien entendu, le sujet du Bourget peut l'être également, et doit l'être.

Maintenant, une considération sur laquelle nous n'avons pas beaucoup de divergence, c'est que lorsque le projet du Grand Paris a été élaboré... Comme vous l'a dit Madame POUILLY tout à l'heure, 30 % des gares sont dans la Seine-Saint-Denis. C'est-à-dire que c'est l'énorme proportion en réalité du projet. Cela participait de quoi ? Ce n'est pas simplement pour récupérer un retard. C'est vrai, vous avez raison. C'est pour récupérer un retard. Mais c'est aussi dans les projections que nous faisons en termes, que nous avons faites en termes d'activité et de démographie : la Seine-Saint-Denis d'après nous est le département de l'hexagone qui est promis dans la génération à venir au plus fort développement. C'est la raison centrale pour laquelle nous avons armé à la fois la rocade et le prolongement de la ligne 14, donc la colonne vertébrale en réalité du schéma de transport et les gares qui sont placées sur ces deux éléments du réseau.

André SANTINI : mais Monsieur VERON, tout le monde est d'accord, mais lui ce qu'il attend avec tous ses copains... Tout le monde est d'accord que la Seine-Saint-Denis va exploser, que

les Hauts-de-Seine vont se tasser, etc. Très bien. Mais le problème, c'est où ? Ce qui est posé par mon ami LAGARDE, ce n'est pas idiot, c'est une convergence de toutes les lignes. Cela peut être porteur. Évidemment, pour l'instant, le projet est comme ça. Pour faire plaisir à nos amis, afin que l'on puisse sortir décemment de cette salle, nous verrons ce que l'on garde sur les projets. C'est la guerre. Je voyais tout à l'heure Monsieur BRAOUEZEC qui a évidemment un avis exactement inverse. Monsieur VERON a promis de regarder cela de très près avec ses équipes.

Claude BERNET : en tout cas la Commission promet elle de faire son miel de cette affaire dans son compte-rendu parce que c'est les deux premières propositions, l'une d'un citoyen, l'autre du Maire, qui sont arrivées sur le même sujet. Il y a une troisième invention là qui se prépare au fond de la salle, avec un monsieur en rouge. Bonsoir Monsieur.

Serge RIGO, Habitant de Drancy, ancien professeur d'Université à la retraite : bonjour Messieurs, Dames, je me présente, je suis Serge RIGO. Je suis Drancéen. Je suis né à Drancy, et j'y habite toujours alors que je suis en retraite. J'étais professeur des universités, et pendant les diverses fonctions que j'ai exercées, j'ai été directeur scientifique au sein du Ministère chargé de l'enseignement supérieur et de la recherche. J'ai été directeur d'un département qui expertisait tous les établissements d'enseignement supérieur et de recherche publique dans le domaine des sciences et technologies de l'information. Aussi je vais poser deux questions, une en tant que simple habitant de Drancy, et une en tant qu'ancien professeur des universités dans mon domaine. La première question, c'est en tant qu'habitant de Drancy. Nous parlons beaucoup du transport des personnes, mais certaines voies ferrées servent aujourd'hui au transport des matières dangereuses. Il faut quand même imaginer que la zone dense où nous sommes n'a pas vocation à être traversée par ces marchandises. N'est-il pas indispensable que des voies de contournement soient créées pour ne plus exposer les populations à des nuisances et risques graves ?

Je passe à ma deuxième question : le pôle du Bourget présente une grande attractivité en raison de sa potentialité, en plus de son activité aéronautique. Ne convient-il pas de le développer grâce à une implantation d'enseignement supérieur et de recherche de haut niveau ? Aussi ne faut-il pas envisager d'y transplanter l'université Paris XIII actuellement située à Villetaneuse ? Cela fait 30 ans que je m'interroge sur la pertinence de sa localisation. Et au moins une école d'ingénieurs telle que l'École Nationale Supérieure Technique avancée qui est située boulevard Victor à Paris.

Claude BERNET : ce sont des questions passionnantes, mais j'ai l'impression qu'elles sont un peu difficiles pour le maître d'ouvrage qui n'est pas tout à fait dans sa compétence. Si j'ai bien compris la première, Monsieur, elle a trait à la circulation des poids lourds, ou du fret. Nous avons un représentant de la SNCF ici. S'il veut bien, est-ce que sur les affaires de fret ? Voilà. Bonsoir Monsieur.

Vincent PICHOU, SNCF – GEODIS : sur le territoire du Bourget, il y a effectivement la grande ceinture qui est une infrastructure qui est extrêmement nécessaire au service ferroviaire de fret, dont nous sommes un des opérateurs. Nous ne sommes pas les seuls. Il y

a un ensemble d'opérateurs de fret aujourd'hui en France. Et effectivement, la grande ceinture est une infrastructure sur laquelle, qui est aujourd'hui essentielle et indispensable pour le transport de fret. Il faut rappeler également que le transport de marchandises, c'est aussi une activité qui est forcément nécessaire à la collectivité. Elle y apporte bien évidemment des services qui sont essentiels.

Sur les itinéraires de contournement, nous sommes... C'est aussi un sujet qui est un sujet d'infrastructures. Je ne rentrerai pas, je ne vais pas intervenir sur un sujet qui est plutôt celui du gestionnaire d'infrastructures. Mais effectivement, il y a eu RFF également. Mais nous sommes, nous soutenons des projets d'itinéraire de contournement de l'Île-de-France qui sont repris dans le cadre de l'engagement national pour le fret ferroviaire, qui doivent permettre effectivement de faire circuler et faire transiter un certain nombre de trains, du Nord ou Sud de la France, sans les faire passer nécessairement par la grande ceinture. Il y a des projets en ce sens-là, repris à l'engagement national pour le fret ferroviaire en tant qu'opérateur de transport ferroviaire, que nous soutenons. Voilà en quelques mots.

Claude BERNET : je reformule en un mot. Ce que dit Monsieur le représentant de la SNCF, c'est que l'idée de la SNCF, c'est d'essayer d'avoir des itinéraires de contournement au large, c'est-à-dire hors de la zone urbanisée de la région parisienne. Monsieur CAPO CANELLAS peut apporter quelque chose puisque... On n'a toujours pas répondu à la seconde question, mais sur la seconde question, j'ai un peu tendance à dire que nous notons cette idée. Il faudrait y réfléchir avec toute une série de gens qui ne sont pas nécessairement, qui ne font pas partie du débat public aujourd'hui. Nous ne sommes pas dans le domaine du transport. Nous sommes dans le domaine des conséquences lointaines. C'est sûr que si ce pôle se développait, je pense que l'idée de l'enrichir avec des éléments universitaires pourrait venir à tout le monde. Le seul problème... Je ne prends pas partie sur l'emplacement de l'université de Villeteuse. Je sais que c'est un débat. Je lis les journaux comme tout le monde. Monsieur le Maire du Bourget.

Vincent CAPO CANELLAS, Maire du Bourget : merci. Monsieur le Ministre, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, je crois que la mobilisation de ce soir montre tout l'intérêt que nous portons collectivement à ce projet de métro automatique du Grand Paris. Madame POUILLY a rappelé tout à l'heure que nous avons travaillé avec l'équipe de Christian BLANC à l'époque, autour de Marc VERON également, sur ce projet de développement du territoire que nous avons choisi d'accès, Jean-Christophe LAGARDE le rappelait à l'instant, sur les transports. Nous savons tous que les transports sont à la base des projets de développement et de vie commune sur un territoire, et que c'est un levier qui nous a très longtemps manqué.

Nous avons longtemps été délaissés de ce point de vue là. Ce projet est une chance. Arc Express, l'autre projet, nous évite. Celui-ci permet de nous desservir, et de nous desservir utilement avec deux gares. Il y a un franc appui de l'ensemble des élus de la communauté d'agglomération. Je représente le Bourget. Dugny est présent. Pour Drancy, Jean-Christophe s'est exprimé. Nous avons également travaillé avec le Blanc Mesnil. Didier MIGNOT est

présent. Nous avons travaillé avec Bonneuil-en-France. Nous avons travaillé également avec la Courneuve sur un projet d'ensemble autour de cela. Et la question qu'on avait à résoudre ensemble, il y a un peu plus d'un an, lorsqu'on a lancé une consultation d'architecte était la suivante : au fond, il y avait une gare au Bourget, qui est une gare RER, qui va bientôt voir arriver la tangentielle Nord. C'est un point d'appui important pour les territoires. C'est déjà un élément d'interconnexion. Y amener le métro du Grand Paris, c'était important. C'était majeur, parce que dans ce cas-là, nous avons trois modes de transport. Nous avons le B, nous avons la tangentielle, et nous avons le métro du Grand Paris. Mais simplement, nous savions qu'il y avait un deuxième pôle de développement qui était l'aéroport, et où chacun a fait le parcours ici en arrivant aux gares du Bourget... Vouloir monter au musée de l'air qui est quand même le premier au monde par ses collections, vouloir monter au salon du Bourget qui est aussi le premier au monde, vouloir aller travailler sur l'aéroport d'affaires, ce n'était pas une évidence. Nous avons un problème à résoudre qui était : comment, au fond, nous nous accrochons sur un hub de transport très puissant au Sud, qui est la gare RER du Bourget, et enfin comment nous desservons l'aéroport ? Nous avons fait travailler un certain nombre de cabinets d'architectes qui sont présents : l'atelier de PORTZAMPARC, l'atelier CASTRO et puis Jean-Marie DUTHILLEUIL, AREP, spécialiste des transports. De cela est sortie une proposition qu'on a travaillée ensemble, et qui est la proposition à deux gares. Nous sommes heureux de ce travail de coproduction qui a été fait, également en partie avec l'État, pour arriver à cela.

Maintenant, Jean-Christophe a dit les choses : c'est-à-dire qu'autour de ces deux gares, nous allons pouvoir structurer des projets de territoire. Maintenant, tout n'est pas gagné, et tout n'est pas réussi. La ligne 7 au fond, il faut 200 millions d'euros à peu près pour la ramener là, et nous aurions là quatre modes de transport, c'est-à-dire un des modes, un des hub les plus puissants du Grand Paris, et que notre territoire qui a longtemps été délaissé en matière de transport, devienne un des territoires les mieux desservis de l'Île-de-France. Autour de cela, il y a beaucoup d'emplois, et il y a beaucoup d'équipements à la clé. C'est pourquoi nous nous battons. Premier élément, la ligne 7 doit venir. Nous irons au bout de l'interconnexion.

Deuxième élément, Jean Christophe en a dit un mot tout à l'heure, la gare TGV. Nous ne sommes pas là à une querelle de clochers. Nous sommes là simplement à nous dire que dans un projet de territoire qui a beaucoup d'espaces à aménager, c'était un tort, c'était un problème hier, d'avoir des friches. C'est une chance demain. Dans ce projet de territoire là, amener le TGV, cela change la jauge globale du projet. Et il y a besoin d'une gare TGV au Nord de l'Île-de-France. Elle peut être chez nous. Cette gare, nous l'avons fait dessiner. Jean-Marie DUTHILLEUIL a proposé une gare qui permet en gare RER du Bourget d'accueillir le B, la tangentielle, la ligne 7, le métro automatique du Grand Paris et le TGV. Cette gare, vous avez vu un certain nombre de visuels, reste un débat à ouvrir entre nous, une concertation à mener. Mais nous avons prouvé qu'on savait, ici, créer tout cela, et en plus du TGV, faire une gare, enfin humaine, enfin accessible, enfin utile.

Utile à la fois aux populations, et utile parce qu'elle sera un levier de développement. Voilà ce que je voulais dire. Plein accord sur le projet de l'ensemble. Penser à la ligne 7 qui est

indispensable, et penser aussi à la dimension TGV. Voilà. C'est un élément de vie quotidienne pour nous. C'est un élément aussi qui montrera que ce secteur-là, globalement, peut être utile à toute la métropole. Nous le sommes déjà, premier salon au monde en aéronautique, premier musée au monde, et puis, premier aéroport d'affaire d'Europe. Il faut maintenant nous donner tous les éléments qui nous permettent d'aller encore de l'avant. Merci.

Applaudissements

Claude BERNET : merci. Alors, j'ai une question par là. Madame, vous avez la parole.

Éliane ASSASSI, Conseillère municipale de Drancy, Sénatrice de la Seine-St-Denis : je suis usagère au quotidien de la ligne B du RER et du bus 143. Certains ici doivent connaître cette galère. Nous la vivons ensemble. Mon point de vue, c'était d'abord pour dire qu'il est vrai que le projet du Grand Paris a suscité beaucoup d'attentes. Pour preuve, les milliers et les milliers de personnes qui se rendent à la cité de l'architecture pour voir les projets. Et c'est vrai que beaucoup sont celles et ceux qui, comme moi d'ailleurs, ont alors imaginé un Grand Paris moderne, solidaire, soucieux du bien-être de tous et de leur environnement. Cela dit, il y eu la loi qui a été adoptée. Et c'est vrai que la loi en a déçu un certain nombre, et qu'elle s'arrête principalement sur les questions de transport et de gouvernance du Grand Paris. Cela dit, les transports, c'est fondamental, surtout, cela a été dit, pour une région comme la nôtre qui a été malmenée ces 30 dernières années. Il y a du retard en matière d'investissements dans les réseaux de transport collectif. Et c'est encore plus vrai pour un département comme la Seine-Saint-Denis puisque ce sous-investissement a contribué à aggraver, voire à nourrir des inégalités, mais aussi à marginaliser des quartiers et à handicaper le développement économique.

Alors, chacun le sait, se déplacer, se loger et travailler sont des actes fondamentaux de notre vie, mais je voudrais dire surtout, devraient être des droits. Je pense qu'il y a un lien de vie évident. Or, je ne le retrouve pas dans ce qui nous est proposé. Alors, que les choses soient claires : je ne suis pas opposée du tout à la création du Grand 8, ce métro automatique, comme je ne suis pas opposée à la création de deux gares au Bourget et au musée de l'air. Mais je pense quand même que la vocation première de ce métro automatique, tel qu'il existe aujourd'hui, c'est de relier des pôles de, ce qu'on appelle des pôles de compétitivité, entre eux. Or aujourd'hui, penser les transports collectifs, c'est donner la priorité aux déplacements travail-habitat, ce qui reste le besoin majeur de déplacement pour des milliers et des milliers de nos concitoyens. Et je pense que le G8 ne le prend pas en compte, et je le regrette. Je ne répète pas. Beaucoup ici connaissent la galère au quotidien des transports en commun pour aller à Paris, mais pas que. Pour aller à Montreuil, le plus souvent, il faut passer par Paris. Pour aller à Clichy-sous-Bois, je ne vous raconte pas. Pour aller à Gagny par exemple, il faut prendre au moins trois transports en commun pour enfin arriver à destination, et en plus nous changeons de zone, donc cela coûte plus cher. Je trouve que là le G8 en l'état, il a quand même une tendance à opposer les territoires entre eux, donc à opposer les populations entre elles. Deux gares, enfin une gare au Bourget et une gare au

musée de l'air, pourquoi pas ? Mais pourquoi pas une gare à Bobigny ou une autre qui desservirait, comme cela est demandé à Blanc-Mesnil, un quartier comme le quartier des Tilleuls et une zone d'activité...

Voilà. Le G8, pour moi, enfin, le Grand 8, est imparfait. Et la raison pour laquelle... Je sais bien qu'il ne faut pas en parler, mais moi j'ai une proposition, c'est de ne pas s'opposer au projet d'Arc Express, qui est présenté par la région Île-de-France, parce qu'il me semble que ces deux projets sont nécessaires et complémentaires. Avec ces deux projets conjugués, nous aurions ainsi une rocade passant notamment par le cœur de notre département, Bobigny, une rocade de l'Est et du Nord métropolitain, et une liaison nouvelle vers Roissy qui desservirait Saint-Denis-Pleyel et le Bourget. Et je pense que là, il y aurait de quoi répondre aux besoins et aux aspirations des populations qui vivent et travaillent sur ce territoire, à condition aussi de ne pas oublier la construction de logements - et parmi ces logements, la construction de logements publics - mais aussi de favoriser la création d'emplois, et que ces emplois soient destinés à la population de notre département. Et je pense plus particulièrement aux jeunes de notre département. Nous n'allons pas, j'ai passé mon temps...

Voilà, je conclus. Je sais bien qu'il ne faut aborder la question des financements, mais quand même. J'oserai dire quid des 4 milliards que l'État devait investir ? Nous travaillons sur le projet de loi de finance 2011. Je dois vous avouer que j'ai des doutes. J'ai d'autant plus de doutes que le rapporteur spécial du budget au Sénat, Monsieur MARINI a proposé un amendement qui laisse supposer, s'il était adopté, je ne sais pas s'il l'a été ce soir, que les choses ne seraient pas comme celles qui avaient été envisagées. En premier lieu déjà, que celles qui avaient été envisagées en premier lieu étaient hypothétiques. J'ai des doutes sur le fait que ce métro soit réalisé dans les meilleurs délais, Je vous remercie.

Claude BERNET : merci beaucoup. Alors, il y a peut-être un certain nombre de points qui appellent une réponse. Et je précise que nous n'interdisons pas de parler des problèmes du financement même si, effectivement, le débat à l'assemblée n'est pas terminé. C'est un problème qui, évidemment, intéresse tout le monde. Monsieur le directeur.

Marc VERON : les arguments développés par Madame ASSASSI me rappellent un débat au Sénat au printemps dernier, je crois qu'on s'y retrouverait assez facilement. Moi ce que j'observe quand même... Le président SANTINI disait tout à l'heure que nous en sommes à la 22^e réunion ce soir, des salles nombreuses comme celle-ci, parfois encore plus nombreuses d'ailleurs parce que les villes étaient plus grandes, et un processus de légitimation du tracé de métro du Grand Paris et de localisation des gares. C'est-à-dire que nous sommes loin de la période où nous pouvions débattre au Sénat, et où le reproche était entendu qu'il s'agissait en réalité d'un réseau de métro conçu en chambre par une équipe de technocrates, sans lien avec le réel, c'est-à-dire le besoin des habitants. Moi, ce que j'observe, c'est que les réunions, les unes après les autres, et encore une fois avec un public nombreux, démontrent que ce projet reçoit l'adhésion, et que les débats qui ont lieu montrent que les problèmes des habitants des villes en question ont été pris en compte.

Souvent, les propositions enrichissent bien entendu le dossier initial, mais nous sommes sur une vaste convergence. Si nous n'étions qu'à desservir des territoires économiques, ce qui ne serait déjà pas mal quand même... Parce que quand même le projet a aussi une vertu, c'est celui de pousser la croissance, donc de pousser la création d'emplois. S'il n'était que cela, je pense que nous n'aurions pas ce type de réaction, ce type d'accueil. Et il était fait allusion à des réunions récentes, quel que soit l'endroit... Nous constatons la même chose au Sud. Nous avons été à Arcueil Cachan, à Bagneux, à Champigny. A l'Ouest, nous avons été à Asnières avec les communes de Gennevilliers, de Courbevoie, de la Garenne-Colombes. Nous avons été au Nord. Tout à l'heure, il a été rappelé que nous étions hier à Clichy-Montfermeil. Nous avons été à l'Est à Chelles, etc. Je pourrais continuer. Je crois qu'il ne faut pas se tromper d'époque, ni de moment. Le temps du reproche global, général, probablement injuste d'ailleurs, est totalement dépassé. Là, nous sommes dans du concret. Et séance après séance, ce dont il s'agit, c'est encore une fois d'un processus de légitimation du tracé et de la localisation des gares.

Claude BERNET : en tout cas, nous notons soigneusement votre position Madame la Sénatrice. Alors, j'ai une intervention par ici, et puis ensuite, nous allons interrompre quelques instants le débat avec la salle, puisque l'on va demander à Manuel NADAL de nous parler de l'expérience barcelonaise. Je lui propose de se préparer. Je vais lui céder ma place d'ailleurs. Alors, Madame ?

Danielle DUBRAC, CCIP 93 : oui, bonsoir, Danielle DUBRAC, Chambre de Commerce et d'Industrie Paris, délégation de Seine-Saint-Denis. Bien entendu, nous soutenons sans faille le projet de métro automatique, que ce soit la ligne rouge qui dessert des quartiers qui ne sont pas des pôles économiques majeurs, puisque quand nous parlons de Clichy-sous-Bois, cela désenclave quand même des quartiers, et puis bien entendu toute la ligne verte et bleue, notamment le nœud majeur que représente la station du Bourget-Aéroport. Nous soutenons aussi la convergence des projets, que ce soit celui d'Arc Express sur les parties en débat, l'arc Sud et l'arc Nord. Sur le tronçon commun, nous pensons qu'il y a une convergence possible des projets. Je ne sais pas si c'est un problème de sémantique entre complémentarité et convergence, mais en tout cas, nous pensons que c'est possible. Ma question est la suivante : sur la ligne bleue, qui donc est le prolongement de la ligne 14, qui est une ligne qui peut peut-être... Est-ce que vous avez étudié techniquement... Nous nous interrogeons sur la capacité à absorber le trafic, puisqu'on voit bien que cette ligne est fondamentale quand nous allons d'Orly-le Bourget à Roissy, notamment pour desservir les aéroports. Et donc là, est-ce que cette ligne 14, en termes de saturation, même si nous rajoutons des rames, etc., est-ce que vous nous donnez des précisions là-dessus ?

Sur l'offre de service 24h/24, là nous avons bien compris qu'il peut y avoir des problèmes de maintenance, et que cela renvoie peut-être aux choix techniques qui n'ont peut-être pas été faits. Est-ce qu'on peut avoir des précisions là-dessus ? Sur la garantie qu'on ne va pas faire qu'un petit bout à un endroit, et puis qu'après, nous ne ferons pas l'autre petit bout après, parce qu'on a quand même beaucoup de chance sur ce projet-là, notamment sur la Seine-Saint-Denis, mais il faudrait que tout se fasse en même temps puisqu'il y a quand même

beaucoup de retard qui est en train de se rattraper. Sur le pôle d'excellence du Bourget, du territoire sur lequel nous sommes, Drancy, Dugny, c'est vraiment une excellente nouvelle, parce que comme vous l'avez rappelé, il y a plein de choses qui sont actuellement très mal desservies. Bien entendu, nous soutenons ce projet. Nous soutenons aussi une deuxième gare TGV, y compris d'ailleurs celle de la Plaine. Et nous soutenons aussi le prolongement de la ligne de métro ligne 7. Cela fait des années qu'on soutient ça. Et ma deuxième question, sur la station le Bourget-Aéroport, est-ce que par rapport à l'intermodalité et à l'aéroport en tant que tel, est-ce qu'on peut avoir des précisions sur la situation, la localisation de cette station par rapport à l'aéroport ? Voilà.

Marc VERON : Nicole POUILLY va répondre à la deuxième question. Sur la première, nous pouvons projeter peut-être... Je ne sais pas si c'est très lisible ? Nous avons des estimations de trafic, vous voyez, par segment. Alors, tout à l'heure Monsieur LAGARDE insistait sur, avec humour, sur l'avantage pour le Bourget, étant situé sur le prolongement au nord de la ligne 14, de la priorité qui s'attacherait à la construction en premier de ce prolongement. Ce qui est vrai, c'est que la ligne 14 se conçoit comme la colonne vertébrale de l'ensemble du réseau de métro. C'est clair. Alors vous savez que pour augmenter la capacité de la ligne 14 dans Paris, nous ajoutons 2 wagons à la rame, donc nous passons à 8 wagons, ce que permettent parfaitement les stations existantes aujourd'hui, car elles ont été précisément conçues pour cet ajout de capacité. Et que par ailleurs, ce qui est une performance tout à fait exceptionnelle, il a été tout à l'heure rappelé qu'à l'heure de pointe, nous aurons une capacité de rame toutes les 85 secondes. Vous voyez pourquoi d'ailleurs nous sommes en métro automatique, pour atteindre évidemment une performance pareille, ce qui situera très certainement ce réseau de métro comme un des tous premiers au monde en termes de performance technique et en termes surtout de capacité d'emport. Sur le deuxièmement, Nicole, ou Patrick ?

Nicole POUILLY : si vous voulez, aujourd'hui, la gare se situe au niveau de la place d'entrée de l'aéroport. Maintenant, bon, c'est sûr que, comme dans tout projet, nous sommes dans le débat d'opportunité, et c'est donc une proposition du projet. Après, bien sûr, nous pouvons en débattre et voir en fonction du développement des projets qui sont en cours et souhaités par les collectivités territoriales, et y compris par l'évolution de la zone d'activité d'ADP... Nous pouvons effectivement, dans le cadre du schéma d'ensemble du projet qu'on présentera, qu'on sera tenu de présenter avant le mois de mai 2011, nous préciserons effectivement, en fonction de tous les éléments qu'on aura accumulés, à la fois pendant le débat et puis dans les volontés des partenaires économiques du secteur, nous préciserons l'emplacement de la gare.

Marie Laure JOUSSET, membre de la Commission Particulière du Débat Public "Réseau de transport du Grand Paris" : il y a une autre question à laquelle vous n'avez pas répondu, c'est le service 24H/24.

Marc VERON : oui, pardon. Le service 24h/24... J'ai effectivement sauté cet aspect de votre question. Nous avons en effet fait une étude. Il est assez probable qu'on n'assurera pas un

service 24h/24. Pourquoi ? Parce qu'il faut tout simplement des plages d'entretien, des plages de maintenance, et que ces plages de maintenance ne peuvent se situer que la nuit. Il faut absolument que les voies soient fermées dans les deux sens. Et on voit la nécessité de ces actions de maintenance, d'autant plus que les infrastructures vont être terriblement sollicitées. Je rappelais tout à l'heure les fréquences. Il est assez possible que, par contre à tel ou tel moment de l'année, en raison d'événements particuliers, nous puissions ouvrir en effet exceptionnellement 24h/24.

Claude BERNET : il y avait une question aussi que posait madame, puisqu'elle en a décidément posé beaucoup, et que je sais que vous y êtes attachés, c'est l'affaire du phasage, de faire tout ensemble, de réaliser tout ensemble.

Marc VERON : oui. Alors, nous sommes contre le phasage pour les raisons suivantes. C'est qu'on sait très bien ce que cela veut dire. Les sémantiques, en France, il y a le Littré, et puis il y a les dérives du sens des mots par l'application qui en est faite. Phasage, cela veut dire en réalité tronçon. C'est-à-dire qu'on découpe un projet en autant de tranches de saucisson. Et à l'issue de chacune de ces tranches, nous désarmons les moyens humains et matériels. C'est comme cela que les projets mettent plusieurs dizaines d'années, 40 ans par exemple pour le bouclage de l'A86. Cela coûte évidemment des fortunes. Au demeurant, plus personne ne se rappelle d'ailleurs des enveloppes initiales. Je signale que la Cour des comptes vient de pointer, la semaine dernière même, cette dérive des coûts s'agissant des projets de transport, et d'une façon assez sèche. Nous sommes clairement pour une opération en continu. Comme un tunnelier avance à raison de 3 kilomètres par an, en général nous lui donnons 2 ans de travail à peu près, cela veut dire qu'il faut évidemment placer en batterie plusieurs tunneliers. Cela veut dire qu'on a entamé, que nous entamerons à plusieurs endroits la construction de ce réseau de métro. Alors vous imaginez que, bien entendu, après avoir dit ça, j'ai encore un tout petit peu plus stimulé les envies d'être dans le premier groupe de construction. Mais sérieusement, si je ne m'abuse d'ailleurs, Monsieur NADAL pourra nous le dire, c'est comme cela qu'on a fait en Espagne, pour le métro de Madrid. Nous avons mis en batterie, en simultanément, je crois que c'est 8 tunneliers, mais il nous le dira. C'est une pratique usuelle. Travail en continu. Jamais nous ne posons, pardon, la pioche. Travail en continu avec une batterie de tunneliers. Plusieurs endroits sont entamés de façon simultanée, et nous n'arrêtons le projet qu'à terminaison totale.

Claude BERNET : très bien, merci beaucoup. Vous m'avez donné une transition pour présenter notre invité de ce soir qui est Monsieur Manuel NADAL. Alors je vous dis en deux mots les fonctions très importantes qu'il occupe. Vous savez qu'il existe en Espagne une organisation régionale très forte qui est celle des autonomies, notamment en Catalogne, qui bénéficie d'un statut très particulier. Et il se trouve que l'autonomie de Catalogne, c'est-à-dire la grande région de Catalogne, dispose de l'ensemble des compétences de transport public. Et c'est à ce titre que Monsieur NADAL, qui est le Directeur général du service des transports et de la mobilité au sein de l'administration de l'autonomie, a eu à gérer le projet de réalisation d'un métro en rocade à Barcelone. Et nous avons pensé que même si la géographie est un peu différente entre Barcelone et Paris, c'était tout de même très

intéressant qu'il vienne nous expliquer cette expérience barcelonaise qui est peut-être plus avancée que la nôtre puisque si j'ai bien compris, 9 des 55 stations sont déjà ouvertes au public. Monsieur NADAL a la parole.

Manuel NADAL, DG Transports et mobilité de la Catalogne : merci Claude. Mesdames et Messieurs, Monsieur le Député-maire de Drancy, Monsieur le Maire du Bourget, les élus qui sont ici aujourd'hui, Monsieur le Président de la Commission du Débat Public qui se trouve dans le public, et tous les membres de la Commission du Débat Public, je vais faire une petite présentation du métro de la ligne 9 à Barcelone avec mon mauvais français. J'espère que vous comprendrez ce que je vais vous expliquer.

Je vais avancer beaucoup, parce qu'on n'a pas le temps. D'abord Barcelone, c'est plus petit que Paris. Vous parliez du Grand Paris. Et Barcelone, c'est beaucoup plus petit. Ici, quelques données du transport en commun à Barcelone. Nous avons un réseau de 714 kilomètres, avec le RER aussi, seulement 100 kilomètres de métro, et 914 000 000 de voyages par an. C'est beaucoup plus petit, une relation très modeste en relation à ce que vous avez fait ici à Paris, et avec le projet que vous faites de cette ligne nouvelle : le grand métro de Paris. Nous allons voir un peu ce que nous avons fait sur la ligne 9, sur la ligne 2, 10. C'est à peu près la même idée que vous avez à ce moment-là. Ça, c'est les lignes de métro qu'on avait à Barcelone l'année 2000. Cela veut dire qu'on avait 5 kilomètres de métro. Et comme vous voyez aussi, toutes les lignes de métro vont au centre de Barcelone. C'est tout radial. Il n'y pas de lignes qui font le contournement de Barcelone. Nous devons passer toujours par le centre de Barcelone comme ici à Paris, comme votre projet. Ça, c'est un premier problème. Et dans ces 5 kilomètres de ligne de métro, il y a seulement 17 correspondances entre différentes lignes. Il y a très peu de correspondances, et toutes les correspondances se trouvent au centre de Barcelone. Nous allons voir cela.

Alors qu'est-ce qu'on doit faire ? Nous devons faire une nouvelle ligne qui contourne Barcelone, qui relie toutes les lignes, et qui évite le passage au centre de Barcelone. Ici, vous voyez : nous devons éviter de passer par le centre de Barcelone. Nous avons 17 ou 16 correspondances seulement au centre de la ville. Nous n'avons pas de correspondance à d'autres endroits. Alors, nous avons beaucoup de vides dans les vallées de Barcelone, les principaux quartiers qui ne se trouvent pas au centre, ces endroits qui sont en jaune, et encore plus... Si vous voyez, ça, c'est l'aéroport de Barcelone, ça, c'est le port et la zone d'activités logistiques de Barcelone. Nous avons la gare TGV vers le Nord. Nous avons une autre gare TGV ici vers le Sud. Il y a 5 villes qui n'ont pas de métro. Alors, nous devons penser à servir aussi ces villes avec les nouvelles lignes de métro. Nous voulons relier 5 municipalités qui n'ont pas de métro.

Et encore plus... C'est une petite différence avec votre projet. Votre projet travaille beaucoup avec les pôles du futur, les pôles de compétitivité dans cette grande région de Paris, pour la compétitivité globale. Mais nous pensons que notre ligne doit être une ligne aussi qui sert aux territoires. Et c'est pour cela que nous avons beaucoup plus de stations, beaucoup plus de gares que votre projet. C'est une différence importante parce qu'ici, nous

voulons servir aussi... Vous voyez, ça, c'est l'aéroport, ça, c'est une station de grande vitesse, le port et les zones d'activité de logistique, la foire, là où nous faisons des salons commerciaux et tout ça, la cité de la justice, le stade de football club Barcelone, les universités, les hôpitaux, une autre gare de grande vitesse... Alors, nous ne travaillons pas seulement pour les grands pôles stratégiques et de compétitivité, mais aussi pour servir ces espaces de service des populations. Alors si nous voulons servir tous ces endroits, vous voyez, pour relier tous ces espaces, c'est-à-dire les espaces vides, les villes, la cité de la justice, les pôles, l'aéroport, le port, les gares TGV, nous aurions fait quelque chose comme ça.

On a dessiné 2 lignes que vous voyez ici en rouge ou en orange, et en bleu. C'est la ligne 9 qui commence à l'aéroport de Barcelone et qui arrive au Nord de Barcelone. Barcelone, c'est une ville qui se trouve entre 2 fleuves, alors va d'un côté à l'autre, traverse les 2 fleuves et va jusqu'au Nord. Ça, c'est la ligne 9. Et en bleu la ligne 10, qui a un tronçon commun au centre de Barcelone qui fait ce contournement. Vous vous demandez pourquoi nous faisons cela ici. Parce qu'ici, c'est la gare de TGV. Alors, nous pensons à servir la gare. C'est pour ça qu'on fait ce contournement. C'est un peu drôle, mais nous pensons plus au service et à la population, et avec beaucoup de gares, avec beaucoup de stations. Ça, c'est un métro. Ce n'est pas un RER. Je crois que votre projet se trouve au milieu, entre un métro et un RER. Alors, nous, c'est exactement un métro. Ça, c'est le projet : 50 kilomètres, 52 stations, 17 stations de correspondance, tous les stations adaptées aux handicapés et un budget, maintenant de presque 7 milliards euros, 6,829 millions d'euros.

Mais quand nous avons fait le projet en 2003, c'est-à-dire il y a 7 ans, 8 ans, le budget, c'était la moitié. C'était 3 milliards. Alors ça, nous devons y penser, mais pourquoi ? Parce qu'on a fait le projet avant des élections, et nous sommes allés très vite pour faire le projet. Nous n'avions pas un bon projet. C'est pour ça. Nous n'avions pas un très bon projet. Le train passait par ici, et nous ne servions pas la station de grande vitesse. Alors, nous avons dû changer le projet quand nous avons déjà commencé. Et c'est pour ça qu'on a dû faire beaucoup de changements. Et ça, c'est peut-être une recommandation. Nous devons commencer les travaux après avoir fait tous les travaux techniques, tous les projets, tous les travaux parfaitement. C'est plus important de passer beaucoup d'années à travailler avec les projets parce que quand nous n'avons pas un bon projet, après, nous pouvons le faire avec vitesse, avec un budget assez juste. Autrement le budget, ça change beaucoup et nous avons beaucoup de problèmes. Autrement, le budget change beaucoup, et on a beaucoup de problèmes.

Ceci, c'est le réseau. Notre projet prévoit de servir 130 000 000 de passagers en 2020. Tout ceci, c'est un peu le résumé de ce qu'est la ligne 9. Mais si vous voulez, je vais vous expliquer aussi d'autres problèmes que nous avons eus. Ce n'est pas tellement facile de creuser un tunnel à Barcelone, comme le faire à Madrid, ou peut-être de le faire ici à Paris. Alors nous avons eu beaucoup de problèmes technologiques parce qu'à Barcelone, nous avons la mer, nous avons les plaines de Vich . Nous avons des montagnes et des sols très différents. C'est un problème technique. Nous avons aussi une zone très peuplée, très densément peuplée.

Nous devons faire le métro au-dessus des maisons. Nous devons faire le métro, la ligne 9, à un niveau plus profond que les autres lignes. Nous devons éviter les services, c'est-à-dire le gaz, les égouts, l'électricité. Alors, nous devons aller très profondément pour faire la ligne 9. Il y a des stations qui se trouvent à 80 mètres de profondeur. C'est très compliqué de construire cette ligne. C'est pour cela que c'est assez cher. Mais quand j'ai vu votre budget, je crois que c'est à ce moment-là, c'est assez juste. Parce que nous calculons à ce moment-là que 1 kilomètre de métro, c'est à peu près 110, 120 millions d'euros, avec tout. C'est au complet, le tunnel, la ligne, les voies, les trains, les stations, tout. Alors je crois que ces 23 milliards que vous avez calculés, c'est à peu près ce que nous devons investir à ce moment-là pour construire notre ligne métro. Je crois que c'est assez bien calculé ce que vous avez fait.

C'est une zone très densément peuplée, et vous voyez, nous devons construire une station ici, une station de métro. Comment nous le faisons ? Nous n'avons pas une grande avenue. Alors nous avons dû faire un vide ici, une place, faire un puits. Et vous verrez que la conception technique de la ligne 9, c'est assez compliqué. Ça, c'est la station, une autre station qu'on doit faire là bas. Les solutions sont... Nous avons fait ce qui est rouge, c'est un mètre conventionnel. C'est-à-dire que c'est un tunnel avec les deux voies en parallèle. Ce qui est en vert, c'est un viaduc, et ce qui est bleu c'est un tunnel avec les deux voies l'une sur l'autre, avec deux niveaux de voie. Nous avons fait cela pour faire les stations et occuper moins d'espace. C'est très important cette solution. C'est la solution de la ligne 9. Ça, c'est les stations. Vous voyez, ça, c'est le tunnel avec les deux voies et les stations dans le tunnel. Ça, c'est les stations.

Ça, c'est la place où il y avait tous les bâtiments. Nous avons creusé. Nous avons fait un vide ici pour permettre à cette population qui était très dense de respirer un peu plus, et ici nous faisons une place. Et ici, nous faisons le puits pour faire la station. Nous allons avancer. Nous demandons tout à l'heure comment nous avons fait le tunnel, comment nous faisons le tunnel. Nous avons eu 5 tunneliers qui ont travaillé ensemble en différentes parties - c'est ici, vous voyez - 5 tunneliers qui travaillent ensemble. Alors nous pouvons avancer beaucoup rapidement sur la construction de cette ligne métro.

Il peut-être important d'expliquer aussi un peu comment nous avons organisé la construction de cette ligne 9 du métro, parce que cela a des conséquences pour le budget pour tout faire. Alors le gouvernement de la Catalogne, c'est le propriétaire de la ligne, celui qui fait le projet. Mais nous avons une entreprise qui est le propriétaire de toute la ligne ferroviaire de la Catalogne, et qui fait la construction et l'entretien de cette ligne de métro. Mais alors nous avons divisé les stations et le tunnel. Les stations sont construites en concession, collaboration public-privé. Pourquoi ? Parce qu'on n'a pas d'agent budgétaire à ce moment-là, et parce qu'on fait une concession pour la construction et pour la maintenance des stations. C'est très important, parce que nous pensons qu'investir 7 milliards d'euros en 2010, pour notre budget, c'est impossible, et parce que notre génération ne doit pas payer un métro qui sera utilisé pour les générations successives. Nous faisons une concession. Nous construisons le métro aujourd'hui, mais nous le payons en

35 années, la construction, la maintenance. Les stations sont des concessions et les infrastructures sont construites aussi par une société publique qui fait des projets. Mais après, ce sont des opérateurs privés qui la construisent. Et concernant l'exploitation, les transports métropolitains de Barcelone, c'est une société publique qui a l'exploitation.

Ça, ce sont les concessions des stations. Comme vous voyez, la partie du tunnel en bleu, ce n'est pas concédé. La partie en jaune, c'est la concession. C'est-à-dire la construction et la maintenance des stations est faite par les concessionnaires, et aussi des stations avec les ascenseurs, les escalators, tout, les portes, tout ça, c'est pour les concédés. Ça, ce sont les différents tronçons de concession, mais ce n'est pas tellement intéressant.

Ça, c'est le budget. Comme vous voyez, 7 milliards euros à peu près. Avec le budget de la sécurité, un peu de plus de la moitié, c'est-à-dire 4 milliards à peu près, mais il y a des fonds d'investissements qui nous donnent 2 milliards d'euros en crédit. Et alors les stations qui sont en concession, c'est 3 milliards d'euros. C'est le système budgétaire et financier de la ligne 9 et la ligne 10.

Ça, c'est la situation actuelle de la ligne 9. Ces tronçons sont déjà opérationnels. Nous avons ouvert il y a une année, et cela fonctionne parfaitement. Je ne vous ai pas écouté quand vous parliez la dernière fois, mais nous avons décidé de ne pas commencer toute la ligne 9, les 50 kilomètres ensemble, mais de commencer par tronçon. Parce pour commencer, si tout fonctionne, si tout marche bien, les portes, les portes des stations, les portes des trains, les portes pour éviter que les personnes tombent, tout ça, les escalators, les ascenseurs, c'est très compliqué, la conduction automatique, c'est très compliqué. Nous avons eu des compagnies françaises, métro de Paris, métro de Lyon, que vous connaissez très bien, qui sont des métros automatiques, et cela a fonctionné très bien. Mais avec un investissement de 7 milliards d'euros qui a commencé sa construction en 2003, et qu'on va la finir en 2014, nous croyions que c'était mieux pour la population de commencer à le faire fonctionner par tronçon. L'idée initiale c'était de le faire tout ensemble. Mais après quelques temps, nous avons décidé de faire par tronçon. Et ça, c'est je crois un grand succès. Je crois que c'est une très bonne décision qu'on a prise de le faire par tronçon.

Je vais finir déjà. C'est une réalité déjà la ligne 9. Nous voyons les parties qui sont déjà en fonctionnement et nous allons le finir en 2014.

Ici, je crois que c'est peut-être intéressant parce que parfois chez nous, parce qu'on passe par des zones très humbles, nous croyions que la population aurait un peu peur de la conduction automatique. Alors quelle est l'opinion de la population quand le métro a déjà fonctionné ? La population était tranquille, très satisfaite de cette ligne automatique.

En résumé, je crois que la ligne 9 et la ligne 10 de Barcelone sont différentes de ce métro du Grand Paris. Mais nous avons quelque chose en similitude : nous, c'est 50 kilomètres de ligne automatique, mais qui sert la population avec beaucoup plus de stations que votre ligne. Nous travaillons aussi sur les grands pôles de compétitivité, les aéroports, les ports et tout ça, comme vous. Mais nous ne sommes pas une ville globale au niveau de Tokyo, Paris,

ou je ne sais pas quelle autre ville vous avez dit. Nous sommes un peu plus humbles en 2^e division. Merci, et je dois vous dire que nous croyons que maintenant, nous avons beaucoup de connaissances sur la manière de faire une ligne. Cela a marché très bien. La population est très contente. Et nous avons eu la collaboration de beaucoup de Français qui ont travaillé à la ligne 9, à Barcelone. Les trains sont Alstom. Je viens de dire aussi que la ligne Météor et la ligne de Lyon sont des lignes qui nous ont servi comme expérience. Merci beaucoup.

Applaudissements

Claude BERNET : est-ce que vous avez des questions pour Monsieur NADAL ? Est-ce qu'il y a des choses qui vous paraissent... Il a dit beaucoup de choses, et il les a dites très vite, ce dont je le remercie. Oui ? Alors il y a une question de la part du monsieur au deuxième rang.

Vincent BOURJATICAT, Préfecture de région IDF : oui bonsoir. Ma question portait sur les dessins où vous mettez les deux rails l'un sur l'autre. Est-ce que cela existe déjà dans le métro actuel, ou est-ce que c'est vraiment une nouveauté ?

Manuel NADAL : cela existe déjà et fonctionne déjà.

Vincent BOURJATICAT : non, mais dans les autres lignes, est-ce que cela existait dans les autres lignes ?

Manuel NADAL : non. Nous l'avons fait exprès pour cette ligne, parce qu'on doit aller à cette profondeur, à 80 mètres de profondeur, parce qu'on ne pouvait pas faire les stations avec tout l'espace qu'on a besoin pour faire une station conventionnelle. Pour faire une station conventionnelle, on doit la creuser. Et après, nous faisons la couverture. Et là, nous ne pouvions pas faire ça. Nous devions creuser à 80 mètres et occuper le minimum d'espace. Alors nous avons fait le puits, et nous avons fait cette invention de la ligne à deux niveaux.

Vincent BOURJATICAT : je prolonge. Est-ce que ça a posé des problèmes d'adaptation en termes d'usage ? C'est-à-dire que les usagers du métro qui prenaient classiquement un métro classique ont eu des difficultés pour s'adapter ?

Manuel NADAL : non, pas du tout. Et c'est pire parce que maintenant, dans cette ligne, nous arrivons dans une station avec des ascenseurs. Et cela va plus vite que l'escalator. Et dans des autres lignes, si nous avons des ascenseurs pour les personnes à mobilité réduite, tout le monde veut prendre les ascenseurs maintenant, et pas l'escalator. Alors c'est un petit problème, parce qu'on a désigné des lignes de métro pour les escalators et pas pour les ascenseurs. Et maintenant, la population veut des ascenseurs.

Claude BERNET : autres questions. Monsieur le Maire de Gonesse ?

Jean Pierre BLAZY, Maire de Gonesse : bonjour Monsieur le Président. Monsieur le Président, mes chers collègues, simplement une remarque avant de poser ma question à Monsieur NADAL. Je crois que c'est toujours intéressant de venir sur un territoire qui n'est pas le sien, mais qui est si proche. N'est-ce pas Monsieur le Maire du Bourget ? Et nous

avons des conversations. Et je pense que nous sommes tous intéressés par le projet du Grand Paris et du métro automatique. Et je crois que c'est pour nous, ici, ce qui se passe au Bourget et à Drancy et autour, quand nous sommes à Gonesse... Il faut rappeler quand même que l'aéroport du Bourget est aussi sur le territoire de Gonesse. Cela a été dit d'ailleurs tout à l'heure. Tout cela nous intéresse, et ce sont des leviers pour un développement futur de nos territoires majeurs. C'est vrai des territoires, cela a été dit ici, mais c'est valable aussi pour nous. Nous avons aussi l'aéroport de Roissy, mais finalement, l'accès aux 90 000 emplois en matière de transport reste difficile, et donc l'accès à l'emploi.

Ma question, c'est : puisque vous avez à Barcelone une longueur d'avance sur nous... Et j'ai bien compris que vous avez utilisé le système du partenariat public-privé et le dispositif de la concession. Et je voulais savoir, puisque c'est en service maintenant, en tout cas le début, en termes de tarification, quel est le système de tarification ? Parce que j'imagine que ce n'est pas tout à fait une tarification publique à partir du moment où il y a le régime de la concession et le partenariat public-privé.

Manuel NADAL : je ne sais pas si j'ai compris très bien la question. Mais d'abord, sur la tarification normale, c'est-à-dire le système de transport en commun de la région de Barcelone, ce qui est le ticket paie 40 % du système, et 60 % est payé par le système public, par les administrations publiques. Ça, c'est le système normal. Et nous avons créé cette nouvelle ligne, les lignes 9 et 10. Et cela va nous coûter peut-être 5 millions euros de fonctionnement chaque année, mais nous n'avons pas modifié le tarif. Alors, nous devons penser comment arriver à maintenir cette situation 60-40, et je crois qu'on devra augmenter un peu les tarifs de la population et aussi les subventions de l'État. Mais après ça, comment nous payons aux concessionnaires ? Nous ne payons pas une seule fois en 2010, mais nous payons pendant 35 années un tarif d'exploitation aux concessionnaires. Ça, nous le payons pendant 35 années. Et ça commence. Nous fonctionnons. Nous ne payons pas par le numéro de train pour le numéro de voyageurs, mais on le paie pour la disposition de l'infrastructure, par la disposition des escalators, des ascenseurs et tout ça. D'accord ?

Claude BERNET : bien. Je crois qu'on va peut-être revenir sur notre, sur le projet, à moins qu'il n'y a encore une question pour Manuel NADAL. Alors nous avons plusieurs demandes là, oui Monsieur le Maire, et puis je donnerais la parole là et ensuite là. Allez-y.

André VEYSSIERE, Maire de Dugny : Monsieur NADAL, quand même une question : le Camp Nou, il y a une station ? Le stade, il y a une station ? Vous avez la plus belle équipe du monde, le FC Barcelone. Vous ne l'avez pas oublié ?

Manuel NADAL : non, j'ai montré qu'il y aura une station dans le stade.

André VEYSSIERE : d'accord. Donc quand nous allons passer à Barcelone, nous pouvons prendre votre métro, et nous arrivons à la porte du stade.

Manuel NADAL : en 2014.

André VEYSSIERE : merci Monsieur NADAL. C'est la boutade, merci beaucoup. Simplement

pour revenir au projet du Grand Paris, et notamment du réseau de transport, moi je suis plus que satisfait. Monsieur le Ministre, Mesdames, Messieurs, merci Madame POUILLY pour votre introduction tout à l'heure et la présentation que vous avez faite parce que vraiment, nous élus, nous connaissons le projet, et nous le suivons. Mais là, ce soir en plus, vous nous avez apporté beaucoup d'autres choses parce que vous avez bien enfoncé le clou, et je vous en remercie. C'est un Maire satisfait. Comme mes collègues, nous sommes très satisfaits du projet, et moi à plusieurs titres. Comme nous le savons, je regarde, et il ne faut pas que je passe 3 minutes, je ne passerai pas 3 minutes... Simplement vous dire que c'est la commune du département la plus enclavée, et vous le savez. Ce qui nous arrive est donc un joyau pour nous, pour les Dugnisiens, pour les 11 000 Dugnisiens qui, depuis l'après-guerre, ont un bus qui s'appelle le 149 et le 133. Sorti de là, cela n'a jamais changé. Et s'il n'y avait pas eu l'opportunité aujourd'hui du Grand Paris et du réseau qui nous arrive, le transport, je crois qu'on aurait pu attendre encore des années et des années. C'est donc un projet que l'on approuve. Alors naturellement, cette gare du Bourget qui... Tous les Dugnisiens, les 11 000 Dugnisiens passent par ici. Et aujourd'hui de savoir tout ce qui va s'y passer... Parce que comme vous l'avez signalé, nous faisons nos réunions chez nous à notre niveau, et on martèle tout ce qui va se passer. Alors maintenant, à force de le dire, ils commencent à être inquiets, de dire, mais ce sera quand. Alors naturellement, quand nous leur parlons de 2020, de 2030, etc. Non, cela va se faire. Alors justement, des réunions comme aujourd'hui, j'ai des Dugnisiens dans la salle. Demain, le bouche à oreille va bien circuler. Et aujourd'hui justement, comme c'était uniquement pour le transport, j'ajouterais simplement, mais ça a été dit ce soir, c'est vrai que, regardez bien, techniquement, est-ce que c'est vraiment possible d'avoir le TGV à Pleyel ? Je crois que techniquement, c'est plus facile de l'avoir au Bourget. Je vous remercie.

Applaudissements

Claude BERNET : merci. Et voilà, par là.

Laurent HUEZ, Citoyen de Drancy : bonsoir. Laurent Huez, je suis Drancéen depuis 18 ans. Simplement, je voudrais participer un tout petit peu au débat ce soir, et expliquer les deux raisons pour lesquelles c'est un grand oui au projet du Grand Paris. La première raison tient au fait que je suis habitant de la Seine-Saint-Denis. Tout à l'heure, quelqu'un a parlé de complémentarité entre le projet Arc Express et Grand 8. Ce que je constate simplement, c'est qu'il y a un seul grand projet, et un seul projet qui va désenclaver Clichy Montfermeil dont nous parlons beaucoup en ce moment. Ces projets de transport public sont hyper structurants.

Deuxième raison, et là c'est un peu plus égoïste, je suis Drancéen, j'exerce un métier qui fait que l'on suit à la trace la migration des sièges sociaux. Si nous objectivons un peu les choses, très récemment, il y a 5 grands groupes internationaux qui ont décidé de s'implanter qui à Saint-Ouen, qui à la Plaine Saint-Denis. J'ai eu l'occasion de rencontrer les gens qui ont décidé de ces implantations, qui en ont discuté avec leurs représentations du personnel du reste, au sein de leurs groupes. Cela n'a pas été des décisions unilatérales. Et quand j'ai eu

l'occasion de leur expliquer que sur une commune comme le Bourget, il y avait des mètres carrés disponibles, ok, mais la ligne de métro, ça va être à la Courneuve, ok, et dans le futur la tangentielle, ok, et dans le futur etc. Pensons bien qu'un réseau de transport public du Grand Paris, c'est quelque chose de structurant, que l'aéroport du Bourget, c'est un aéroport international, qu'aujourd'hui les 5 grands groupes auxquels je faisais allusion sont 5 groupes internationaux qui ont besoin d'aéroports à proximité et qui ont aussi, excusez-moi, besoin de gares TGV à proximité. Merci.

Claude BERNET : merci beaucoup. C'est simplement une prise d'acte. Alors sur la droite là.

Edgar Garcia, Conseiller municipal de Drancy, conseiller communautaire de l'Agglomération de l'Aéroport du Bourget (PCF) : bonsoir. Edgar Garcia. Je suis Conseiller municipal communiste à Drancy et Conseiller communautaire. Je siége donc à la Communauté d'Agglomération sous la présidence avisée de Monsieur CAPO CANELLAS avec mon collègue René PRACHT. je ne sais pas si René est là. Quelques mots, commentaires et questions. Quelques mots d'abord pour dire qu'au Conseil communautaire, René PRACHT et moi-même avons régulièrement voté évidemment, mais accompagné la réflexion naissante, parce que tout ça est allé assez vite finalement. Mais dès le début, nous avons bien manifesté notre désir que nos communes s'inscrivent dans, d'une part, l'agglomération qui est en train de se constituer, et ensuite la façon dont l'agglomération accueillait et prenait en main les dispositifs dont nous parlons ce soir. Et nous avons souligné la nécessité impérieuse d'avoir des débats publics. Nous sommes ravis qu'il y en ait un ce soir. Il y en a eu un il y a quelques jours qui traitait davantage de l'agglomération, enfin qui du coup englobait tout ça au Bourget, et je pense que d'autres seront à venir, parce que si vous me permettez cette parenthèse, il est question effectivement... Ce soir, nous prenons date pour un avenir de notre territoire, un avenir que nous ne verrons peut-être pas tous, 20 ans, 30 ans, 40 ans. Mais contrairement à ce que dit notre ami Barcelonais, je pense que nous avons à prendre maintenant les responsabilités, et même à commencer à payer ce dont les générations futures bénéficieront, parce que finalement, ceux qui nous ont précédés ont un peu fait pareil. Voilà, Donc, nous prenons acte, et nous nous engageons dans ce projet.

Reste que la légitimation publique dont vous parlez, Monsieur VERON, est en cours, et c'est tant mieux. Cette légitimation publique doit s'accompagner d'une réflexion de fond sur tout ce qui entourera le réseau de transport. Ce n'est pas ce soir l'objet de notre réunion, je vous l'accorde. Néanmoins, il faudrait que nous ayons une réflexion sur quels services publics accompagneront ce déploiement sur notre territoire, hôpitaux, écoles etc. Nous attendrons là que l'État prenne ses responsabilités, l'État, les collectivités bien sûr, mais l'État en premier lieu.

Alors le financement, je n'ai pas bien compris la réponse que vous avez faite tout à l'heure à Madame ASSASSI Monsieur VERON, mais vous ne l'avez peut-être pas faite. L'État, concernant les 4 milliards, pour l'instant la loi de finance 2011 est un peu incertaine sur cette question-là. Quel sera le coût de ce projet d'une part, et quel sera son mode de financement d'autre part ? Enfin, je constate et je pense qu'il faut que nous dépassionnions le débat ou

l'opposition entre Arc Express et le Grand Paris, le Grand 8 comme nous disons, le métro automatique, parce que je pense que notre région a besoin des deux. Faisons attention aujourd'hui à ne pas cliver les choses, ce qui nous ferait prendre à tout le monde quelques années de retard alors que nous en avons déjà tant pris. Effectivement, il faut désenclaver Montfermeil et Clichy comme vient de le dire Monsieur, mais il faut aussi tenir compte du fait que la deuxième couronne qui est très dense a besoin de liaisons propres. Et je crois qu'Arc Express propose cela. Ce à quoi je suis d'accord pour dire qu'Arc Express pêche par une absence de concertation. Il y a concertation ici ce soir sur la Grande Boucle. Il n'y en a pas eu sur Arc Express, et c'est un véritable problème. Reste qu'une motion votée au Conseil général, y compris par Messieurs SALINI et CAPO CANELLAS, appelle à ce qu'une bonne addition soit trouvée. Je pense que c'est une chose à laquelle il faut réfléchir sous peine de risquer de prendre à nouveau un retard que nous aurions à payer, peut-être pas nous, mais les générations à venir. Voilà. Questions donc : quel est le coût et comment le financement est-il organisé ? Et je sais bien que ce n'est pas la responsabilité de la société, et que ce sera celle du STIF, mais enfin, quand même : quelles seront les tarifications ? Je suis partisan d'une tarification unique en Île-de-France.

Claude BERNET : alors, je vais donner la parole à Marc VERON. Je voudrais simplement... Comme je suis bon camarade, je voudrais simplement rappeler qu'il y a actuellement, exactement dans le même temps que le débat public sur le Grand Paris, un débat public sur Arc Express, qui comporte je crois une douzaine de réunions dont un certain nombre de réunions communes d'ailleurs avec nous. Il y en a une à Saint-Denis au Stade de France il y a quelques semaines. Vous pouvez aller sur leur site, et vous y trouverez là aussi de l'information et du débat. Et je vais passer la parole sur les problèmes financiers à Monsieur VERON.

Marc VERON : d'abord un point formel si vous voulez. La Commission Nationale du Débat Public, je parle sous le contrôle de notre Président et du bureau, a été saisie de deux dossiers, et donc il y a deux Commissions Particulières du Débat Public qui ont été créées, dont l'une sur Arc Express. De quoi s'agit-il ? De deux arcs, l'un au Sud, disons pour faire court d'une partie des Hauts-de-Seine à la ligne frontalière entre le Val-de-Marne et la Seine-Saint-Denis, avec trois variantes. Mais il n'est pas possible de dire trois tracés variant. Trois variantes. C'est-à-dire qu'il y a des variantes à différents endroits de cette progression. Et le deuxième arc est au Nord entre Aubervilliers et La Défense, avec là encore trois variantes, mais encore une fois, pas trois tracés. Trois variantes à différents endroits. C'est ça donc qu'est Arc Express dans le dossier qui a été déposé, et qui a permis l'ouverture de cette consultation simultanément à celle du Grand Paris.

Alors, il est évident, le Président SANTINI a clairement fait allusion dans son propos tout à l'heure, il est évident que s'agissant de ces portions, quand nous regardons la géographie, à priori, il ne devrait pas y avoir d'incompatibilité pour faire un rapprochement sur ces parties-là qui sont soumises à débat public entre ce que nous proposons et ce que propose Arc Express, d'autant plus qu'il devrait y avoir d'autant moins d'incompatibilité que réunion après réunion, et ce n'est pas très étonnant, les Maires des communes qui sont sur ces

tracés se prononcent pour non seulement les tracés, mais la localisation des gares, et de façon précise. Ce n'est pas un gros trait sur la carte. C'est dans leurs villes à des endroits très précis qu'ils proposent ces localisations de gare. Et c'est toujours assorti d'arguments. Moi, je suis extrêmement frappé... Je pense qu'au terme des quatre mois, j'aurais vu non seulement les Maires des communes traversées, mais tous les Maires des communes adjacentes. Je suis extrêmement frappé par le professionnalisme des dossiers avec lesquels ils nous rencontrent pour expliquer leurs projets, pas seulement les projets de transport, des projets de développement économique, des projets urbains, etc. Je suis extrêmement impressionné, et je le dis sans effet du tout. Ce sont de la part des communes des propositions terriblement argumentées. Je ne vois pas au nom de quoi demain les décisions prises seraient *in abstracto* sans tenir compte de ces dossiers, de ces expressions fortes des Maires, des communes et des acteurs locaux. Il me semble donc que sur ces portions-là, nous devrions avoir une convergence de bonne foi entre les acteurs.

Maintenant, le tracé du Grand Paris est autrement ambitieux que le projet Arc Express. Pardon, si nous sommes ici ce soir, c'est parce qu'il y a un schéma de métro du Grand Paris. Il n'y avait pas dans Arc Express la jonction avec les aéroports. Cela n'existait pas. Il n'y avait pas le tracé à l'Est et les désenclavements. Tout à l'heure, Monsieur le Maire de Gonesse s'est exprimé. Il conviendrait peut-être aisément avec moi que l'option Gonesse qui est un vrai projet... Je le dis parce que nous en avons parlé ainsi qu'avec ses collègues de Sarcelles et de Villiers-le-Bel. C'est une chance de désenclavement formidable pour ce territoire. Ce n'était pas dans le dossier, etc. Je pourrais continuer comme cela longtemps sans être polémique. Il y a un projet structurant d'envergure t ambitieux pour la région parisienne, c'est le réseau du métro du Grand Paris. Et bien entendu, il est accueillant à ces propositions d'Arc Express. Bien entendu, il est accueillant. Tout cela devrait se terminer en bonne logique par un tracé unique. Mais encore une fois, je me tourne vers le Président de la séance : l'article 3-5 - Monsieur LAGARDE le sait bien, puisqu'il a largement amendé le texte du Grand Paris, notamment sur ce point-là - du projet de loi explique clairement qu'à l'issue du débat public, et fort de la synthèse qui aura été remise de la commission du débat public, le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris qui devra prendre sa décision - je rappelle que dans le conseil de surveillance, outre notre éminent président, il y a le Président de région, les Présidents de conseils généraux, ce n'est quand même pas tout à fait rien – devra justifier de ses choix par une argumentation... pardon...

Claude BERNET : et 11 très hauts fonctionnaires.

Marc VERON : et onze très hauts fonctionnaires bien entendu, mais je parle des élus, devra justifier de ses choix par une argumentation publique. Et comme si cette précaution ne suffisait pas, Monsieur SANTINI devra aller vers les Commissions compétentes des deux chambres pour expliquer les raisons qui ont fondé les choix de la Société du Grand Paris. Et comme si cela ne suffisait toujours pas, car le législateur est vraiment très précautionneux, il y a une procédure d'exception qui fait que la décision du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris passe en Conseil d'État qui doit prendre un décret. Et comme le Conseil d'État se considère comme tout sauf un notaire, il n'est pas douteux

que l'examen que fera le Conseil d'État sera avec d'un côté avec la loi, de l'autre la synthèse qui lui aura été remise par la Commission Nationale du Débat Public, et des justifications des choix du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris. Et c'est fort de cet examen qu'il prendra son décret. Il me semble que la loi est très claire de ce point de vue.

Voilà. Vous voyez que nous sommes dans un processus qui est extrêmement encadré avec des étapes et un calendrier extrêmement précis qui doit conduire bien entendu à ce tracé pris par décret. Sur les coûts, le problème n'est pas... Bien entendu, nous devons argumenter au cours de la séance du 5 janvier sur les modes de calcul qui ont permis d'aboutir aux 23 milliards dont parlait tout à l'heure Madame POUILLY sur la base bien sûr du tracé tel qu'il est aujourd'hui, et du nombre de gares tel qu'il est aujourd'hui. La question est celle de savoir à partir du moment où l'on va emprunter dans la durée, comment, par quelles ressources pérennes allons-nous asseoir le remboursement des intérêts et bien entendu du principal de la dette ? C'est cela la question. Ce n'est pas tellement le coût que les modalités de remboursement jusqu'à extinction complète de la dette. Je signale d'ailleurs que pour le métro de Paris, le métropolitain parisien, il n'a pas été fait autrement. Ils ont emprunté au début du siècle, et les emprunts sont venus à échéance à remboursement complet au début des années 70, ce qui était connu. Vous voyez donc que nous n'avons pas du tout innové en imaginant cela. Maintenant, au cours de la réunion du 5 janvier, je pense qu'on donnera un petit peu plus de détails puisque notamment, nous aurons eu la délibération du Parlement sur le projet de loi de finances rectificatif.

Claude BERNET : voilà. Vous avez donc bien noté qu'il avait une réunion thématique le 5 janvier à 20 heures - je ne sais pas encore en quel lieu, cela va être fixé, à Paris sans doute, pas très loin - sur les problèmes du financement puisqu'on a voulu attendre la fin de... Cette réunion qui sera d'ailleurs commune à Arc Express et au réseau de transport du Grand Paris. Alors, j'ai beaucoup de demandes de parole et il est 11 heures moins 20. Le maître d'ouvrage souhaite, non... Alors, nous allons les prendre, Madame ?

Florence FRAHET, SNCF : bonsoir. Je profite justement de ce débat pour expliquer la position de la SNCF. La SNCF défend un service ferroviaire maillé, ce qui signifie que pour favoriser la mobilité, il lui semble extrêmement important de construire un réseau de transport qui puisse être maillé entre tous les modes, que ce soit le mode ferroviaire, le métro, ou d'autres modes éventuellement. Nous pouvons d'ailleurs constater qu'il y a un certain nombre de gares qui sont prévues dans le grand métro, une quarantaine et qu'il est envisageable une interconnexion avec des gares du réseau Transilien pour environ 25 d'entre elles. C'est donc un enjeu très important.

Par ailleurs, il y a eu beaucoup de questions concernant le projet de gares TGV. La SNCF défend effectivement un projet de rocade TGV tout autour de Paris. C'est une rocade complète qui, sur le territoire du Nord, permettrait de relier l'axe entre l'aéroport de Roissy et La Défense. Et effectivement, dans le projet, il est prévu une gare en Seine-Saint-Denis. Je ne pourrais malheureusement pas apporter plus de détail sur l'implantation de cette future gare TGV. Et toujours par rapport je dirais justement au projet de transport sur du court

terme, la SNCF est mobilisée pour qu'on puisse améliorer très rapidement le réseau Transilien. Et donc sur le territoire de Seine-Saint-Denis et aussi du Bourget et de Drancy, il y a donc deux actions qui sont en cours, dont le projet du RER B+ qui devrait permettre d'améliorer la régularité des trains. L'objectif est d'avoir une fréquence des trains toutes les 3 minutes à la gare du Bourget. Et parallèlement, il y a aussi donc un autre projet qui est en cours avec la tangentielle légère Nord. Il s'agit d'un tram-train qui longe la grande ceinture, et qui sera mis en service en 2014 entre Épinay et le Bourget. Effectivement, le Bourget va devenir un pôle intermodal à un horizon court terme puisque dès 2014, il y aura une interconnexion entre la TLN et la gare du RER B.

Claude BERNET : merci Madame. Alors, je ne fais pas de commentaires parce qu'il y a tellement de demandes de... Alors, au troisième rang, mademoiselle, nous allons donner d'abord... Puis ensuite Monsieur. Ne vous inquiétez pas, c'est la fois prochaine.

Sébastien MONCOURT, Responsable d'association sportive : vu ce que je viens d'entendre de la dame de la SNCF, le TGV c'est une idée géniale. Mais c'est vrai que pour nous, proches de la région parisienne, c'est dur d'y aller. Parce que pour aller à la gare de Lyon ou de Montparnasse, nous mettons autant de temps pour y aller que pour aller à Lyon ou à Poitiers après. C'est vraiment... La position idéale, ce serait le Bourget. C'est vrai. Et après, j'aurais une question par rapport au prix du prolongement de la ligne 5 et de la ligne 7. Quel serait ce prix puisque cela a été étudié. Apparemment, nous avons pris la ligne 7. Nous l'avons fait prolonger par la ligne 5, via Drancy jusqu'au Bourget. Il y a une grosse différence de prix. Pourquoi faire la ligne 7 et pas la ligne 5, ou la ligne 5 et pas la ligne 7 ?

Claude BERNET : en attendant de trouver quelqu'un pour répondre à votre deuxième question, je voudrais non pas meubler, mais je l'ai depuis un certain temps, il y a eu, je le rappelle, le 15 novembre une réunion sur l'intermodalité où le représentant de la SNCF a dit clairement, nous l'avons noté, que la SNCF réfléchissait à l'idée d'une dizaine de gares autour de Paris, car l'idée qu'il faille se rendre dans le centre de Paris pour aller prendre un TGV est une idée qui paraissait dépassée à la SNCF. Et il a dit : nous y réfléchissons. Il en existe déjà trois, et qui marchent très bien : Roissy-CDG ; Massy et Eurodisney. Et la SNCF a véritablement dans ses idées de maillage un projet de maillage en petite couronne. Et donc, tout ce qui a été évoqué ici est utile là-dessus. Sur le problème du prolongement, je pense que c'est un sujet qui n'est pas encore étudié sur le plan technique. Il y a un représentant de la RATP ici, Monsieur CLAUSTRE. Voilà. Nous lui donnons le micro.

Benjamin CLAUSTRE, RATP - Directeur Agence Développement Territorial Seine-St-Denis : bonsoir. Effectivement, ces projets ont été étudiés de façon extrêmement amont pour l'instant. Il n'y a donc pas de chiffrage qui a été établi. De toute façon, ce sont des sujets qui sont sous la responsabilité du Syndicat des Transports d'Île-de-France pour le moment. Il faudrait donc trouver quelqu'un du STIF pour y répondre. Je profite de ce moment de parole pour dire que la RATP se réjouit bien sûr de ce projet de liaison banlieue-banlieue. C'est une attente que la RATP formule et pousse depuis plusieurs années déjà. Donc aujourd'hui, nous sommes très contents de voir que les pouvoirs publics se mobilisent encore plus pour que ce

soit réalisé. Et pour répondre sur le plus court terme pour tous les habitants de ces villes, nous avons avec nos partenaires, donc le STIF, la région, l'État, le département, de nombreux projets qui sont aussi en cours pour améliorer non pas dans huit ans, mais dès maintenant et dans les années qui viennent, les transports pour les habitants et les personnes qui travaillent en Seine-Saint-Denis. Alors juste des chiffres pour donner un petit peu ce qui va se passer dans les années qui viennent. Aujourd'hui, nous avons 18 stations de métro en Seine-Saint-Denis. Nous sommes en train d'en préparer 11 nouvelles en ce moment, d'ici 2019, dans neuf ans, en dehors du projet bien sûr de rocade. Cela montre un petit peu ce qui est en train de se passer dans le département pour améliorer les transports. Côté tramway, c'est un peu équivalent. Alors, je ne parlerais pas des tramways SNCF, mais des tramways qui vont être exploités par la RATP. Aujourd'hui, nous avons 24 stations de tramway en Seine-Saint-Denis. Nous allons en faire 49 de plus dans les sept ans qui viennent. Nous allons tripler le nombre de stations de tramway et cela illustre bien à la fois le besoin qu'il y avait dans ce département, mais aussi tout l'effort qui a été consenti par tous les partenaires de ces projets pour améliorer les transports vraiment dans les mois et les années qui viennent, puisque les premiers projets sont prévus d'ouvrir en 2012. Voilà, merci.

Claude BERNET : merci. Alors Monsieur devant qui attend depuis un moment là. Merci beaucoup.

Michel TOURDEMOULI, Habitant de Drancy : bonsoir. J'habite à Drancy. Je travaille à Drancy, et j'espère y mourir joyeusement. Moi, je vais parler un peu surtout de tracés. Tout ça est bien. Si des gens n'ont pas encore compris que c'est ce qu'il nous faut... Moi, ce qui m'intéresserait, c'est une question à laquelle je ne sais pas si vous allez pouvoir y répondre. Ce projet va générer des emplois. Personne n'en parle. Est-ce que vous avez chiffré le nombre d'emplois que va générer ce projet, et est-ce qu'il sera donné aux communes traversées la priorité pour avoir les emplois, justement assurer le fonctionnement de tout cela ?

Claude BERNET : la Société du Grand Paris sur les emplois ?

Nicole POUILLY : il y a deux choses en fait. Il y a les emplois générés par la construction elle-même de l'infrastructure. Nous avons des ratios qui sont des ratios équivalents pour toutes les infrastructures de ce type-là. Nous pouvons dire que par exemple 1 milliard d'euros investi en infrastructure génère 1 500 emplois par an pendant dix ans. Nous pouvons dire aussi que chaque dépense de 10 millions d'euros d'achat de matériel roulant, c'est-à-dire le métro, ou les bus ou les tramways plutôt, génère 125 emplois par an pendant huit ans. Voilà. C'est une première réponse. Toute infrastructure nouvelle construite donne évidemment du travail aux entreprises de construction, et donc génère des emplois pendant toute la durée de construction. D'autre part, nous pouvons dire aussi qu'une ligne comme la ligne 14 - que l'on connaît et qui est une ligne automatique - ne fonctionne pas toute seule, évidemment. Bien sûr, il n'y a pas non plus de conducteurs, mais il y a quand même 300 agents qui travaillent pour faire tourner cette ligne, pour une ligne qui a neuf kilomètres aujourd'hui. Je ne compte pas non plus dedans les personnes et les entreprises qui assurent le nettoyage et

tout ce qui va autour du fonctionnement de la ligne.

Claude BERNET : Monsieur LAGARDE, vous souhaitez dire un mot ? Passez-lui le micro. Merci.

Jean-Christophe LAGARDE : oui juste un morceau de réponse quand même. Nous ne pouvons pas réserver les emplois aux gens du secteur puisque vous avez le droit de travailler... Même si vous souhaitez rester à Drancy très longtemps, nous avons le droit de travailler partout, et nous ne pouvons pas interdire aux gens d'ailleurs de venir. Par contre, tous les Maires de la zone ont dit dès le départ que nous souhaitions éviter ce qui s'est produit à Saint-Denis, c'est-à-dire où en fait nous voyons arriver des rames de RER amenant des gens d'ailleurs venant travailler à cet endroit, même si nous savons tous qu'il y a eu un développement économique formidable de Saint-Denis. Mais la question à partir du pôle aéroportuaire, du pôle technologique que nous pourrions imaginer, mais cela ne dépend plus du métro... Le métro est nécessaire, mais ensuite, c'est à nous de faire le boulot. A partir du pôle d'exposition d'accueil international, la question est plutôt de parvenir à ce que la carte des formations chez nous, des formations continues pour les adultes et des formations initiales pour nos jeunes qui sont encore en établissement scolaire, soit adaptée aux besoins d'emplois dans le secteur. Je dis toujours que c'est invraisemblable que nous n'ayons pas ici de formations aux métiers de l'aéroportuaire et de l'aérien quand nous avons 100 000 emplois dans le secteur. Les gens qui sont responsables de la formation, il y en a aussi bien dans l'État qu'au niveau des collectivités locales, en l'occurrence la région, c'est dingue de ne pas penser que nous devrions former ici des gens à ça. Pas plus d'ailleurs que l'on a beaucoup de formations aux métiers de l'image alors que l'on a la plaine de Saint Denis qui s'est développée formidablement. J'en ai un exemple dans ma propre circonscription à Bobigny.

Deuxième chose quand même : moi, je voudrais adresser une requête à la Commission Particulière du Débat Public. J'ai bien entendu que l'on était consulté sur le réseau de transport public du Grand Paris, et pas sur Arc Express. Et l'objet n'est pas de les opposer. Mais comme Maire de Nancy, je peux constater que, un, on ne nous demande pas notre avis sur Arc Express, et c'est regrettable. Et c'est regrettable parce qu'à partir du moment où il y a un projet qui concerne les transports de la région que nous utilisons, nous n'utilisons pas que ceux qui sont au pied de chez nous, j'estime que l'on devait nous poser la question de savoir s'il ne manquait pas quelque chose, d'autant plus que Monsieur VERON y faisait allusion tout à l'heure, nous avons fait une ligne au Nord qui grosso modo revient à donner un second métro à ceux qui en ont déjà un, permettant certes de les connecter entre eux. C'est en général la zone la plus proche de Paris, c'est-à-dire la plus propice à la spéculation immobilière, ce qui pour nous qui sommes un peu plus loin est assez choquant. Et troisièmement, ici, il y avait complétude, entre guillemets, d'un projet. J'aimerais bien que l'on puisse en discuter.

Je vois sortir dans la presse des cartes. Tout au long de la consultation, vous avez précisé que nous n'étions pas été consultés. Moi, je me plains du fait que nous n'avons pas été consultés

ne serait-ce que pour dire pourquoi est-ce que nous sommes oubliés. Pourquoi est-ce qu'il n'y a pas la prolongation ? Et vous comprenez la perplexité des citoyens quand ils voient dans le Parisien quasiment tous les dix jours de nouvelles cartes sortir qui, des architectes, c'est normal, c'est leur rôle d'acteur de la région, qui nous disent que maintenant, il va y avoir une autre carte dont nous ne savons même pas où sont les gares. Même si le projet Arc Express nous a oubliés, je regrette que l'on ne nous ait pas consultés parce que oui, nous pouvons fusionner des tronçons qui existent. Mais la position - et j'y suis favorable comme parlementaire, je veux dire en charge de l'intérêt national - comme Maire en charge de l'intérêt local, je ne suis pas pour la fusion en tout cas complète si j'ose dire, parce que la partie qui nous concerne, elle serait complètement oubliée. Et je trouve que même dans le projet Arc Express, nous avons le droit de le faire savoir. J'essaie de le faire à travers vous ce soir.

Applaudissements

Claude BERNET : d'accord. Monsieur le Maire, nous le notons, mais je vous signale que bien sûr que votre ville a toute possibilité de déposer un cahier d'acteurs dans le débat public Arc Express. D'ailleurs, c'est vrai aussi, j'allais le dire, de toutes les villes du territoire national. Ce n'est pas réservé aux Franciliens. Mais pour ce qui concerne les Franciliens, c'est encore plus légitime. Bien noté en tout cas, et vous le retrouverez dans le compte-rendu. J'avais une demande de parole par ici, donc voilà. Bonjour Monsieur.

Benoît PENINGUE, Habitant du Bourget, Étudiant à l'université Paris 13 Villetaneuse : bonsoir. Benoît PENINGUE du Bourget et je suis étudiant aussi à l'université de Paris XIII Villetaneuse. J'ai plusieurs questions en fait. Tout d'abord, quand nous voyons la desserte du réseau de transport public du Grand Paris, nous ne pouvons qu'être d'accord avec. Ceci étant, j'ai peur en fait que quand toutes les stations seront ouvertes, pardon, cela entraîne une pression fiscale sur les communes concernées. Et j'aurais voulu savoir justement si ça allait entraîner ou pas une pression fiscale ?

Claude BERNET : je peux vous donner un micro si vous voulez parce que l'on pourrait faire un débat démocratique là. Oui, continuez.

Benoît PENINGUE : deuxième question. Comme je l'ai dit, je suis étudiant à l'université Paris XIII Villetaneuse, et j'ai bien entendu qu'il y a un projet de desserte de la gare d'Epina-sur-Seine. Qu'en est-il de la gare de Villetaneuse, et notamment de l'université de Paris XIII car comme, je ne sais pas s'il est encore là, mais comme l'ancien professeur d'université l'a dit, Paris XIII est mal située et mal desservie, très, très mal desservie, alors que c'est quand même la principale université de Seine-Saint-Denis ? Une faculté de médecine et 2 IUT, ce n'est pas rien. Voilà. Alors je voudrais savoir est-ce qu'il est prévu que cela rejoigne notamment directement la fac de Villetaneuse. Et enfin dernière question. Nous n'en n'avons pas beaucoup parlé, voire quasiment pas, enfin non, si, nous en avons très, très peu parlé : je voulais savoir si ces transports allaient être de grands consommateurs d'énergie. Nous sommes dans une phase où le développement durable augmente de plus en plus. L'écologie politique fait son entrée. Et à mon avis, elle ne doit pas être négligée. Et je voulais

savoir qu'est-ce qu'il en sera pour ces transports en termes de consommation d'énergie. Enfin, je voudrais juste essayer de nuancer les propos qui ont été un petit peu dits concernant l'opposition entre Arc Express et Grand 8. Vous êtes issus de la Société du Grand Paris. Puisque vous êtes plus ou moins étatisés, il est normal que vous défendiez un projet du gouvernement. Ceci étant, l'Île-de-France est quand même la région la plus puissante d'Europe en termes de croissance économique. Elle dépasse de très loin la Lombardie et la région de Londres. Je trouve dommage que l'on oppose, ou du moins que vous cherchiez à justement ne pas forcément être très objectifs et donc que vous opposiez tout le temps le projet issu de la région et le projet issu de l'État, je dirais, centralisateur. Je ne sais pas forcément si l'un est meilleur que l'autre. Je n'entrerai pas dans ce débat. Mais justement, j'aurais voulu peut-être aussi avoir un tout petit peu plus d'objectivité de votre part.

Claude BERNET : alors je vais donner la parole à la SGP pour vous répondre. Simplement, je voudrais vous dire qu'au niveau du débat public, il n'y a absolument aucune opposition. C'est-à-dire que la Commission Nationale du Débat Public a été saisie de deux projets. Elle a été saisie du projet Arc Express, je dirais, selon le droit commun, comme tous les débats publics. Vous savez qu'il y a une dizaine ou une vingtaine de débats publics chaque année. Elle a donné une réponse. Elle a constitué une Commission. Et par ailleurs, la Commission du Débat Public a été saisie du projet Grand Paris, et là par le fait de la loi. Mais cela ne change rien ou presque rien sur l'organisation des débats. La seule différence, c'est que nous sommes douze membres à la Commission au lieu d'être sept, tout simplement parce que l'on a un territoire qui est énorme à couvrir. C'est purement pratique. Les deux débats se déroulent en même temps, du 1^{er} octobre au 31 janvier. Et je dirais que les résultats des deux débats seront présentés aux deux maîtres d'ouvrage, le STIF d'un côté, la Société du Grand Paris de l'autre. Et ensuite, la loi s'appliquera. Et je suis bien sûr, mais c'est un commentaire, qu'il y aura des nécessités de concertation. Alors maintenant, je voudrais donner la parole sur le problème de Villetaneuse et sur le problème de la consommation d'énergie. Monsieur MAUGIRARD ?

Patrick MAUGIRARD : oui. Alors premièrement, sur l'université de Villetaneuse, je pense que la SNCF ou la RATP pourrait répondre puisque l'université Paris XIII doit être desservie à la fois par la tangentielle légère Nord dont l'exploitation doit être mise en place, dont l'exploitation est prévue courant 2014. La tangentielle reliera donc la gare d'Épinay-Villetaneuse à la gare du Bourget. Au passage, je souligne que pour par exemple les jeunes habitants de Drancy ou d'Épinay, ils auront donc à partir de la gare du Bourget la possibilité de se rendre directement sur l'université de Villetaneuse, que de la même façon, l'université Paris XIII va être desservie par un tramway, gare de Saint-Denis, porte de Paris, ligne 13 Saint-Denis, RER D, ligne H, et ensuite donc dessert une branche qui dessert l'université de Villetaneuse. Je rappelle aussi que c'est TLN qui maille à la ligne H à Épinay-Villetaneuse, la ligne H étant elle-même en lien sur la gare de plaine Saint Denis au réseau du Grand Paris. Je pense donc que le maillage entre le réseau de Grand Paris, les lignes existantes comme la ligne H ou la ligne D, et les projets de tramway ou de tramway léger Nord améliorent l'ensemble du maillage pour, je dirais même, les jeunes étudiants de ce site, de ce territoire.

Claude BERNET : bon, je ne vais pas rajouter aux réponses. Sur la consommation d'énergie, c'est une question importante qui est traitée notamment dans l'évaluation environnementale. Je pourrais peut-être vous renvoyer puisqu'il est très tard, il est onze heures, je pourrais peut-être vous renvoyer à l'évaluation environnementale qui a été faite par la Société du Grand Paris.

Marc VERON : vous nous laissez vos coordonnées. Nous allons vous répondre, parce que nous sommes en train de regarder les bonnes pages en question. Honnêtement, moi, je n'ai pas cela en mémoire. Je ne peux pas vous les restituer comme ça, mais par contre, si vous acceptez de nous donner vos coordonnées, nous vous ferons naturellement la réponse écrite qui va bien.

Claude BERNET : parfait. Alors, il est 11 heures moins une. Même pas d'ailleurs, il est 11 heures. Théoriquement, nous devrions commencer à nous séparer à l'amiable. Et comme je ne voudrais pas que les gens qui ont envie d'aller dormir ne soient pas contents, est-ce que j'ai encore des demandes de parole ? Alors au fond de la salle, Monsieur, à qui nous allons donner un micro.

Monsieur MARUE, Drancy : Mesdames et Messieurs, bonsoir. Je suis assez marri que dans ces deux grands projets, nous n'ayons pas inclus la prolongation de certaines lignes de métro et l'amélioration de certaines lignes d'autobus. Ainsi depuis quand même dix jours, nous avons évalué puisque l'on commence à parler de la prolongation de la ligne 5. Et il faut savoir que dans une commune qui est bien desservie, nous pouvons être à la fois loin de tout, du RER du Bourget, du RER B également, ex-Blanc-Mesnil qui est Drancy. Nous pouvons être loin du tramway et loin de la future tangentielle. Il y a donc quelque chose à faire en priorité, c'est moi à mon avis de prolonger la ligne 5 du métro jusqu'à Drancy centre, que l'on ait enfin le métro à Drancy. Et pour terminer sur l'amélioration des lignes d'autobus, il y a une ligne d'autobus qui a été créée, tenez-vous bien... Quand nous avons prolongé le métro de l'église de Pantin à Pablo Picasso Bobigny, nous avons créé en même temps une ligne d'autobus, le 620, qui traverse Drancy et qui va au Bourget en partie Nord maintenant. Et bien quand nous prenons ce tronçon qui dure à peu près sur la totalité trois quarts d'heure, le petit bout de dix minutes d'une partie de Drancy à Bobigny, à Pablo Picasso, pardon, n'est pas assuré aux heures creuses et les week-ends. Je crois donc que c'est tout à fait nécessaire une fois pour toutes d'assurer le trafic de cette ligne d'une façon continue comme de l'autre côté. Je terminerai par une anecdote. La semaine dernière, au guichet de Bobigny, j'ai demandé un horaire du 620. On m'a dit : nous vous donnons le dernier, car nous, nous sommes RATP. Alors, je comprends maintenant. Je pense qu'il faudrait simplement changer de numéro, de remplacer le 6 par un autre chiffre. De cette façon, nous aurions une ligne RATP. Merci.

Claude BERNET : Merci beaucoup. Je ne crois pas que cela appelle des réponses particulières. Simplement, nous allons le noter. Le débat public sert aussi à ce que soient posées un certain nombre de questions concrètes même si elles sont en marge. Mais les prolongations de ligne, ce sont des choses tout à fait importantes. Alors, je pense que l'on va

s'arrêter là. Je voudrais simplement au nom de la Commission vous remercier pour la qualité du travail de ce soir. Nous avons enregistré beaucoup de questions. C'est très important et c'est très bon pour nous. Je crois aussi que je peux dire que nous avons enregistré ici une expression assez énergique, notamment « aller jusqu'au bout de l'interconnexion », s'agissant de la ligne 7, la ligne 5, la gare TGV. Aller jusqu'au bout des projets de développement, c'était un message qui était notamment passé par les élus, et notamment un message sur la convergence des projets que nous retrouvons absolument dans toutes les réunions. Mais cette ambiance énergique est évidemment assez intéressante à noter. C'est le ressenti que nous avons entre nous. Voilà. Je vous remercie beaucoup. Et comme il est d'usage, je crois que l'on va faire passer une slide qui donne les prochaines dates de réunion. Il y en a une dès demain à Sevrans. Ce n'est pas très loin, et je vous invite. Alors si cela vous intéresse, il y a trois réunions thématiques, dont l'une à Jouy-en-Josas. C'est un peu loin, mais il y en a une autre qui est à Champs-sur-Marne le 3 décembre sur les affaires d'environnement, et il y en a une dont nous avons parlé tout à l'heure, le 5 janvier, sur les affaires de financement, coût, financement et tarification. Voilà. Merci beaucoup de votre attention, et bonne fin de soirée.