

VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE

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

Réunion organisée et animée par la Commission particulière du débat public

—

14 décembre 2010

Issy-les-Moulineaux

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC

Réseau de transport public du Grand Paris :

- François LEBLOND, Président de la CPDP
- Didier SERRAT
- Laurence HENRIOT

MAITRISE D'OUVRAGE :

SGP (Société du Grand Paris) :

- Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris
- Isabelle RIVIERE, Membre du directoire de la Société du Grand Paris
- Fabrice POGGI

La séance est ouverte à 20 h 13 sous la présidence de François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du Débat public « Réseau de Transport public du Grand Paris » : Monsieur le Ministre, Mesdames, Messieurs, je déclare ouverte cette réunion d'Issy-les-Moulineaux concernant le débat public sur le réseau automatique du Grand Paris. Je vais demander à Monsieur SANTINI, en tant que Maire de la ville de bien vouloir nous dire quelques mots en début de cette séance, comme nous le faisons chaque fois avec le maire de la ville qui a la gentillesse de nous accueillir.

Applaudissements

André SANTINI, Président du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris, Député-maire d'Issy-les-Moulineaux : Monsieur le Préfet, Mesdames, Messieurs les membres de la Commission du débat, mes chers collègues, chers amis, ma position ce soir est un peu particulière, puisqu'en tant que Maire d'Issy-les-Moulineaux, je viens accueillir le maître d'ouvrage d'un grand projet qui va transformer profondément la vie des habitants. Je viens aussi leur poser des questions, écouter leurs explications, avancer des propositions au nom de notre ville et de tous les Isséens. Président du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris, je viens donc en tant que maître d'ouvrage pour présenter aux habitants du Grand Paris, que nous sommes tous, les fondements, les principes, les modalités de mise en œuvre d'un projet absolument déterminant.

Comme nous examinons ce soir un tracé, je me suis fixé une ligne, de parler d'une seule voix. Je vais donc être très bref dans ce propos introductif, pour laisser le plus de temps possible au débat. Mais je voudrais rappeler ce point, qui me tient à cœur. Que nous l'aimions un peu, beaucoup, passionnément, à la folie ou pas du tout, le projet du Grand Paris, il faut lui reconnaître le mérite d'exister. Depuis plus d'un siècle, tout le monde sent, tout le monde sait la nécessité de faire le Grand Paris. Notre région souffre du déséquilibre entre un centre dense et puissant et une banlieue trop morcelée. La situation des transports est à la fois la cause, la conséquence de cette situation. Le résultat est un centre complètement saturé, parce que tout converge vers lui. C'est une périphérie de plus en plus gravement sous-équipée au fur et à mesure que nous nous éloignons du centre. C'est un réseau en étoile qui offre trop peu de connexions efficaces pour faire des trajets d'une ville de banlieue à une autre.

Ce constat n'est pas une révélation. Depuis 15 ans, tout le monde le partage. La nouveauté, c'est que l'État a pris ses responsabilités en portant avec les élus des communes concernées un projet d'une ambition exceptionnelle. Non seulement il facilite la vie quotidienne des gens, mais il nous permet aussi de vivre au quotidien la solidarité de destin des habitants de la Région-capitale. En mathématiques, les lignes restent des points. Dans le projet du Grand Paris, ces lignes relient les hommes. Ce projet, nous pouvons l'expliquer, le discuter. Nous l'avons fait à de nombreuses reprises, nous allons encore le faire ce soir. Nous pouvons travailler pour l'amender, l'améliorer encore. C'est ce que nous faisons quotidiennement

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

avec Marc VERON et toute l'équipe de la Société du Grand Paris.

Ce que nous ne devons pas faire, ce que nous ne pouvons pas faire, c'est laisser cette occasion historique s'embourber dans les marécages des querelles vaines et de la pusillanimité. Nous sommes comptables pour les prochaines années et, devant les générations futures, du succès de ce projet. Ce qui se passe aujourd'hui, avec le projet du Grand Paris, est une occasion comme il n'en existe qu'une par génération. Alors, ne la laissons pas échapper, l'Histoire ne repasse pas les plats, elle ne repasse pas non plus les trains. Maintenant, je laisse la place aux échanges, au débat, aux propositions, aux discussions. Je vous remercie, Monsieur le Préfet.

Applaudissements

François LEBLOND : merci, Monsieur le Ministre, pour vos propos. Je vais demander à mon ami Didier SERRAT, membre de la Commission du débat public, qui — je me présente, je suis François LEBLOND, Président de la Commission du débat public sur le réseau automatique du Grand Paris. Je suis entouré à ma droite par Didier SERRAT, membre de la Commission, à ma gauche par Laurence HENRIOT, qui est également membre de la Commission. Nous essaierons de travailler tous les 3, pour qu'il y ait un bon équilibre dans les questions et les réponses. —, dans un premier temps va nous rappeler brièvement ce qu'est un débat public, et en quoi la réunion d'aujourd'hui est importante à cet égard.

Diffusion d'un document PowerPoint

Didier SERRAT, Membre de la Commission particulière du Débat public « Réseau de transport du Grand Paris » : merci, Monsieur le Président. Bonsoir Mesdames, Mesdemoiselles, Messieurs. Bienvenue à cette réunion de proximité dans le cadre du Grand Paris, à laquelle le maître d'ouvrage, la Société du Grand Paris, va participer. Elle est représentée par Monsieur Marc VERON, Président du directoire, Madame Isabelle RIVIERE, membre du directoire et Monsieur Fabrice POGGI, de la Société du Grand Paris également.

Le débat public, ce soir, s'inscrit dans le cadre de l'organisation de la démocratie participative française, qui fonctionne depuis 1995 et dans laquelle se sont déjà organisées plus d'une cinquantaine de grands débats, sur des projets d'infrastructures, soit des gazoducs, soit des autoroutes ou d'autres projets structurants pour le territoire français. Cette loi de 1995 a ensuite été complétée par d'autres dispositions, plus particulièrement par la loi du 3 juin 2010 concernant le projet de réseau de transport du Grand Paris, qui a défini des règles plus spécifiques pour ce débat public. Ces débats publics sont organisés et conduits par une autorité neutre et indépendante du maître d'ouvrage, la Commission particulière du débat public, dont nous sommes 3 des 12 membres, présidée par le Préfet, Monsieur LEBLOND, qui s'inscrit plus largement dans le cadre de la Commission nationale du débat public, qui est une autorité administrative indépendante.

Ce débat respecte 5 principes. Le premier principe est celui de neutralité. La Commission ne prend pas parti sur ce projet. Nous sommes indépendants, comme nous l'avons dit, en

particulier du maître d'ouvrage. Le débat doit être transparent, donc le rôle de la Commission est en particulier de veiller à la qualité de l'information transmise au public, en particulier l'information qui a été fournie par le maître d'ouvrage en amont du débat public. C'est quelque chose sur lequel la Commission du débat public s'est prononcée. Quatrième principe, celui de l'égalité. Aucune parole n'est supérieure à une autre, en particulier celle des élus, des citoyens, toute parole est nécessaire, et dans ce type de débat, toute personne a le droit de poser une question, de donner un avis et de faire une proposition. Enfin, dernier principe, le respect. Nous veillons à ce que les opinions exprimées soient argumentées.

Nous avons 4 mois, plus de 2 mois sont déjà écoulés, pour organiser ce débat public, pour que les citoyens puissent s'informer. Il y a un dossier complet du maître d'ouvrage, des questions ont été posées avec plus de 350 réponses sur le site, plus d'une cinquantaine de cahiers d'acteurs ont été élaborés par un certain nombre d'acteurs, d'associations, d'élus, de sociétés, de citoyens. De tout cela, la Commission fera une synthèse, 2 mois après la fin du débat, le 31 janvier. Après le ce bilan du débat public, le maître d'ouvrage disposera de 2 mois pour tirer les conséquences de ce débat, par un acte motivé et publié.

Les règles du jeu du débat, tout d'abord, la Société du Grand Paris vous présentera son projet, puis la parole sera donnée à la salle. Ce que nous souhaiterions, c'est que pour pouvoir recueillir le maximum d'interventions, celles-ci puissent tenir dans un format d'environ 3 minutes, de manière à ce que chacun puisse s'exprimer. Nous souhaitons que tant élu que citoyen puisse s'exprimer également à cette occasion-là, donc des hôtesse vous distribueront des micros, mettront à disposition des papiers également pour pouvoir formuler des questions par écrit, si vous souhaitez formuler ces questions. Et il est important que chacun puisse se présenter, lorsqu'il présente une question ou bien un avis.

Le débat public, aujourd'hui, en quelques chiffres. Nous avons déjà eu plus de 100 000 visites sur le site internet de la CPDP, depuis son ouverture le 1^{er} septembre, plus de 500 questions reçues, presque 600 maintenant, presque 300 avis émis par le public, 37 contributions aussi (ce sont des avis très détaillés qui sont possibles), 17 délibérations ont été prises par des conseils municipaux en particulier. Et je profite de cet instant pour rappeler aux élus présents dans la salle qu'ils ont jusqu'au 31 décembre pour réunir le Conseil municipal, pour que celui-ci donne un avis sur le projet de réseau de transport du Grand Paris. C'est ce que nous appelons les avis loi du 3 juin, qui doivent être pris en séance du Conseil et transmis avant le 2 janvier, sinon l'avis sera réputé favorable au projet du Grand Paris. C'est une des dispositions de la loi du 3 juin.

Nous avons encore un certain nombre de réunions prévues en Ile-de-France, demain en particulier le 15 décembre à Gennevilliers. Ce sera une réunion commune avec Arc Express, et puis d'autres réunions sont prévues. Nous pouvons voir la slide ensuite. Vous voyez toutes les autres réunions jusqu'à la fin janvier. Donc près d'une vingtaine de réunions sont encore prévues, pour un total d'une cinquantaine de réunions qui auront été organisées dans la région Ile-de-France. Voilà pour la présentation générale de la manière d'organiser ce débat, dans quel contexte se place ce débat. Merci de votre attention. Monsieur le Président ?

François LEBLOND : oui, je voudrais, avant de donner la parole à la Société du Grand Paris, remercier de leur présence tous les élus qui se sont rendus à cette réunion aujourd'hui, venant d'autres communes, notamment des Hauts-de-Seine, et remercier le Sous-préfet d'Antony d'être présent, remercier la préfecture de Région d'être présente également, remercier aussi la SNCF, avec la présence de Richard DELPIERRE, Directeur des relations institutionnelles de SNCF Transilien, et puis Vincent DESVIGNES, de RFF, qui est très fidèle à nos réunions et que je remercie aussi d'être présent. Je leur ai demandé, aux uns et aux autres, d'être là, pour pouvoir compléter, le cas échéant, sur un sujet ou sur un autre qui ne serait pas de la compétence de la Société du Grand Paris, l'information que vous pouvez souhaiter. Je ne sais pas si la Direction régionale de l'équipement est présente. Non, c'est la préfecture de Région ?

Je voudrais simplement dire que l'esprit dans lequel nous travaillons, bien sûr nous savons qu'il y a un certain nombre d'élus qui peuvent avoir des messages importants à passer. Ce que je leur demande, c'est de les passer de façon très brève, 2, 3 ou 4 minutes comme l'a dit mon collègue Didier SERRAT. Mais ce que nous essayons de faire dans ces réunions, c'est que les interventions soient brèves pour que nous puissions donner la parole au maximum de personnes dans la salle. Donc nous y veillerons, tous les 3, nous essayerons de veiller à ce que cette réunion soit intéressante pour tout le monde, et que nous ne partions pas en nous disant que nous aurions voulu poser une question et puis nous n'avons pas pu, car nous en avons été empêchés, etc. Nous essayons de tout faire pour que ce ne soit pas le cas. Je laisse maintenant la parole à la Société du Grand Paris qui, pendant un temps de 30 à 35 minutes, va nous expliquer son projet. Madame RIVIÈRE, vous avez la parole.

Isabelle RIVIERE, Membre du directoire de la Société du Grand Paris : merci. Monsieur le Ministre, Monsieur le Sénateur, Mesdames, Messieurs les élus, Mesdames, Messieurs, nous avons le plaisir de vous présenter ce soir le projet de Métro Grand Paris. Pour commencer, nous allons vous projeter un film qui va vous donner un premier éclairage sur ce projet d'avenir.

Projection d'un film

Diffusion d'un document PowerPoint

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 surtout les bénéfiques que pourront en tirer les Franciliens, et plus particulièrement les Isséens.

François LEBLOND : Monsieur, si vous voulez bien laisser Madame RIVIÈRE s'exprimer. Vous aurez le temps, tout à l'heure, de vous exprimer à votre tour.

Isabelle RIVIÈRE : donc je vous disais. Je recommence. Je vais vous présenter les principales caractéristiques du Métro Grand Paris. Puis nous regarderons en détail le tracé des différentes lignes qui le composent, et surtout les bénéfiques que pourront en tirer les Franciliens, et plus particulièrement les Isséens. Ensuite, nous ferons un point sur la mise en

œuvre du projet, son coût et ses délais de réalisation.

Rappelons qu'aujourd'hui, à Paris, 63 % des déplacements se font par les transports en commun. Aussitôt passé le périphérique, ce taux descend à 23 % pour les déplacements internes à la petite couronne, et seulement 10 % en grande couronne. En zone dense, le département des Hauts-de-Seine est bien desservi, et 45 % des déplacements se font en transports en commun. Cependant, pour répondre au défi du département, les infrastructures actuelles ne correspondent plus aux besoins des Alto-Séquanais. D'une manière générale, les déplacements en transport en commun de banlieue à banlieue sont difficiles, car le réseau de transports d'Ile-de-France est en forme d'étoile, avec des RER et des lignes de métro qui convergent vers la capitale. Ce qui oblige beaucoup de voyageurs à passer par Paris pour effectuer leur trajet de banlieue à banlieue. Ce phénomène contribue à la saturation du réseau existant. Les voyageurs qui empruntent la ligne A du RER, la ligne 12 du métro et le tramway T2 vivent au quotidien ces difficultés. Il faut savoir que 10 % des utilisateurs du métro sont obligés de passer par Paris pour aller d'une banlieue à une autre. Comment s'étonner, dans ces conditions, que 80 % de ces déplacements de banlieue à banlieue s'effectuent en voiture, et que nous retrouvions dans les Hauts-de-Seine des voiries saturées, notamment les quais de Seine, jusqu'à La Défense ?

Nous sommes aujourd'hui confrontés à un défi : répondre à la demande des voyageurs pour aller de banlieue à banlieue. Notre réponse à ce défi, c'est le Métro Grand Paris. Nous vous proposons un réseau en rocade de 3 lignes de métro automatique, en souterrain, desservant une quarantaine de gares en correspondance avec le réseau de transports en commun. Ces 155 km permettent, d'une part de répondre aux besoins des Franciliens pour leurs déplacements de banlieue à banlieue, et d'autre part, d'assurer une liaison performante entre les aéroports, les gares TGV franciliennes, La Défense, les pôles de recherche et d'enseignement. Le Métro Grand Paris est une réponse globale à ce défi. Les habitants d'Ile-de-France emprunteront ce métro pour aller de leur domicile à leur travail, pour leurs études, pour leurs loisirs et aussi pour leurs démarches de la vie quotidienne. Notre réseau en rocade répond également aux attentes des entreprises qui ont besoin d'un système de transport fiable, rapide et efficace, pour se développer. Nous attendons 2 millions de voyages à l'ouverture du Métro Grand Paris. Par comparaison, c'est 3 fois le trafic du RER A, chaque jour.

Voyons maintenant les performances de ce nouveau métro. Le Métro Grand Paris est un métro rapide, qui va faire gagner du temps aux Franciliens : 65 km/h de vitesse en moyenne, avec un intervalle entre deux trains de 85 s aux heures de pointe, moins d'une minute et demie. Cela équivaut à aller 2 fois plus vite que le métro parisien. Avec des quais de 120 m de longueur équipés de façades vitrées, des trains de 8 voitures pouvant transporter jusqu'à 1 000 voyageurs, le Métro Grand Paris, un métro automatique et souterrain, propose une qualité de service optimale en matière de régularité, souplesse, adaptabilité à la demande, sécurité. Le Métro Grand Paris est également accessible aux personnes à besoin spécifique, personnes à mobilité réduite, personnes avec handicap, visuel, auditif, parents avec poussettes ou voyageurs encombrés de valises.

Voyons maintenant la gare. La gare de demain, c'est un autre type de gare. C'est un espace de vie au service des voyageurs. La gare du Métro Grand Paris est un lieu d'échange avec les autres modes de transport, y compris les modes doux (cheminements piétons et pistes cyclables, dont nous ne parlons jamais). La gare dispose également de connexions avec le réseau bus, de déposes-minute pour les voitures, des services d'autopartage, de covoiturage, des stations d'autolib, de vélib. Au service de la ville, la gare de demain, lieu unique, accompagne le développement urbain dans son nouvel environnement. Nous y trouvons des commerces, des équipements publics au service des habitants, des associations et un travail en concertation avec les collectivités locales qui ont des ambitions pour leurs concitoyens. C'est un repère urbain au service du voyageur et de la ville.

Le Métro Grand Paris, c'est un réseau bouclé constitué de 3 lignes de métro. Examinons à présente le tracé, ligne par ligne. La ligne rouge, pour les Hauts-Séquanais, c'est une évidence, une nécessité. C'est une rocade qui répond aux besoins des déplacements banlieue-banlieue. Cette rocade, c'est 60 km de voies nouvelles, c'est 23 gares dont 12, dans les Hauts-de-Seine. Cette rocade, c'est 800 000 voyageurs par jour, dès la mise en service. À l'ouest, dans les Hauts-de-Seine, la rocade assure la connexion avec le pôle financier et tertiaire de La Défense. Elle dessert finement les quartiers ouest des bords de Seine, les zones d'activité de Suresnes, de Saint-Cloud, de Boulogne-Pont de Sèvres et d'Issy-les-Moulineaux. Elle accompagne le développement des territoires de bord de Seine, avec des interstations courtes, de l'ordre de 2 km. La ligne rouge est en correspondance avec 4 lignes de métro en terminus (les lignes 1, 4, 9 et 13), 2 lignes du réseau Transilien (L et U), et enfin le tramway val de Seine T2, et le futur tramway T6 Châtillon-Viroflay. Comme vous pouvez le constater, la ligne rouge, grâce à son maillage, est indispensable dans les Hauts-de-Seine. Dans le Val-de-Marne, d'Arcueil-Cachan jusqu'à Villiers-sur-Marne, la ligne rouge de rocade reprend l'intégralité du tracé porté par l'association Orbival. À l'est, la rocade dessert Chelles, la ville la plus peuplée de Seine-et-Marne, à proximité du bassin d'emplois de Marne-la-Vallée.

La ligne verte, avec ses 75 km et ses 16 gares, va permettre de créer une nouvelle liaison directe avec les plateformes aéroportuaires de Roissy, au nord, et d'Orly, au sud. Du nord au sud, elle dessert le Parc des expositions de Villepinte, l'aéroport du Bourget, Le Blanc-Mesnil, Saint-Denis. À l'ouest, elle constitue une rocade de moyenne Couronne et offre un nouveau maillage avec le RER C, à Versailles. Elle va également irriguer le plateau de Saclay, qui a vocation à devenir un pôle scientifique et de recherche d'envergure internationale. Au sud, elle se connecte sur le pôle de Massy où elle fait la jonction avec les RER B et C, et avec les lignes TGV. La ligne verte contribue enfin à la desserte, en transports en commun, de la plateforme aéroportuaire d'Orly.

La ligne bleue, enfin, c'est le prolongement de la ligne 14, au nord et au sud. Elle assurera une liaison stratégique entre les 3 plateformes aéroportuaires de Roissy, Le Bourget et Orly, ainsi que plusieurs gares TGV (la gare de Roissy, gare de Lyon), et également les futures gares à Saint-Denis-Pleyel et Orly. Elle facilite les échanges au sein de notre agglomération et elle conforte également la dimension internationale de la Région-capitale. Elle a un tronç

commun avec la ligne verte, entre Saint-Denis-Pleyel et la plateforme de Roissy. Sa longueur est de 50 km, dont 9 correspondent à la ligne 14 actuelle. Elle comprend 22 gares, dont 13 gares nouvelles.

Maintenant, regardons la ligne rouge au niveau des Hauts-de-Seine. En partant d'Issy-les-Moulineaux, le tracé passe d'abord par le secteur du pont de Sèvre, puis par la gare de Saint-Cloud, Suresnes-centre avant de desservir le quartier d'affaires de La Défense. À La Défense, une correspondance suffit avec la ligne verte du Métro Grand Paris pour desservir la boucle nord des Hauts-de-Seine, en particulier Bécon-les-Bruyères, les Agnettes ainsi que les Grésillons RER C, et relier les aéroports du Bourget et de Roissy CDG. Vers le sud, la ligne rouge dessert le bassin sud des Hauts-de-Seine et les communes proches du Val-de-Marne. Des Moulineaux, nous rejoignons très vite Châtillon-Montrouge en correspondance avec la ligne 13 et le tram T6, le terminus de la ligne 4 à Bagneux-Henri Barbusse, puis le RER B à Arcueil-Cachan. Issy-les-Moulineaux est également reliée aux bassins d'emplois du Val de Bièvre et il devient alors facile de se déplacer de banlieue à banlieue dans les communs du Val de Marne.

Quels sont les bénéfices du projet ? Améliorer les déplacements pour tous. Le Métro Grand Paris facilite les déplacements en transport en commun dans des secteurs encore mal desservis aujourd'hui. En parallèle, c'est un ballon d'oxygène pour le réseau existant, car il va alléger la charge sur le réseau ferré. C'est donc plus de confort pour tous les voyageurs. C'est particulièrement vrai pour Issy-les-Moulineaux, qui malgré un réseau de transports très développé (2 gares RER C, 1 métro, 1 tram, 11 lignes de bus) est en attente d'une meilleure qualité de service, une meilleure régularité des offres de transport en commun. Avec le Métro Grand Paris, nous constatons en moyenne une baisse de trafic de 10 à 15 % sur les lignes en correspondance. Pour le RER B, c'est une diminution de 30 % à l'heure de pointe sur le tronçon central. La ligne 13 verra son trafic allégé de près de 25 %. Pour le RER A, c'est une diminution supérieure à 15 % sur le tronçon central, pour le T2, un effet de désaturation grâce à l'utilisation de la ligne rouge, qui propose un itinéraire alternatif pour rejoindre La Défense.

Pour ce qui concerne le développement économique et territorial, 9 territoires de développement ont été identifiés. Vous les voyez, colorés en ocre, sur l'écran. Les nouvelles gares du Métro du Grand Paris permettront de consolider le développement et de faciliter les déplacements entre ces territoires de projet. Le Métro Grand Paris permettra d'augmenter l'attractivité d'Issy-les-Moulineaux. Les personnes qui habitent ou travaillent à Issy seront ainsi directement reliées aux autres bassins de vie et bassins d'emplois de la région. Les déplacements des Isséens seront particulièrement facilités au sein de la communauté d'agglomération Grand Paris-Seine Ouest. Il sera facile de rejoindre les pôles d'emplois des bords de Seine grâce à cette ligne rouge ?

Pour la première fois dans le cadre d'un projet d'infrastructure de transport, nous avons réalisé une évaluation stratégique environnementale très en amont du débat public. Cette étude a permis la prise en compte des enjeux environnementaux dans la conception même

du projet. L'étude a été réalisée sur un fuseau d'au moins 3 km de large. Nous avons pu ainsi proposer un tracé en souterrain sur Issy-les-Moulineaux et déterminer la profondeur du tunnel, en tenant compte de la nature du sous-sol.

Rappelons maintenant la place qu'occupe Issy-les-Moulineaux dans les Hauts-de-Seine. Issy-les-Moulineaux fait partie de la Communauté d'agglomération Grand Paris-Seine Ouest, née de la fusion des communautés d'agglomération Val de Seine et arc de Seine. GPSO est l'une des 10 grandes communautés d'agglomération de France, qui regroupe les communes de Vanves, Boulogne-Billancourt, Ville-d'Avray, Sèvres, Meudon, Chaville, et ce soir donc Issy-les-Moulineaux. Cette entité à l'Ouest parisien répond à la volonté affirmée de 7 communes de porter des projets communautaires ambitieux dans lesquels proximité avec les habitants, attractivité économique, emploi et développement durable sont au cœur des préoccupations. Avec plus de 300 000 habitants, 160 000 emplois et 20 000 entreprises, 9 établissements sur 10 sont issus du secteur tertiaire. 7 entreprises sur 10 sont des sociétés de services. Nous constatons une augmentation de 43 % du nombre d'emplois en 10 ans. Le réseau de transport est composé de 30 gares et stations de métro, RER, SNCF et tramway. Parmi les projets de GPSO, des opérations d'aménagement majeures et innovantes sont envisagées : la ZAC Seguin-Rives de Seine, les Berges de Seine, les 3 tours du pont d'Issy, ainsi que le Fort numérique. La GPSO s'impose déjà comme une grande puissance économique d'une importance équivalente à La Défense.

Issy s'est développée très rapidement pendant les 2 dernières décennies, passant d'une dominance industrielle à une dominance tertiaire. La ville d'Issy est organisée autour de 4 quartiers, regroupant les secteurs suivants : les Iles et la Ferme, le Val de Seine et les Arches, le centre-ville Corentin Celton et Varennes, le Fort d'Issy et les Hauts d'Issy. La ville d'Issy possède de nombreux atouts. Avec plus de 70 000 emplois pour 63 000 habitants en 2010, Issy est une des rares villes françaises à posséder plus d'emplois que d'habitants. Issy est un moteur de l'emploi en Ile-de-France, notamment dans le secteur tertiaire. Il suffit de visiter les quartiers d'affaires du Val de Seine pour s'en apercevoir, quartier qui possède plus de 350 000 m² de bureaux et de nombreux sièges sociaux (HP, Microsoft, Coca Cola). La transformation de la ville en fleuron français des nouvelles technologies lui a valu une renommée internationale.

Sur cette carte, vous voyez les déplacements domicile-travail autour de la ville, en partant et à destination d'Issy-les-Moulineaux. Nous voyons assez clairement que les déplacements des Isséens sont majoritairement vers Paris, à 48 %, et vers le nord des Hauts-de-Seine, pour 32 %. La ligne rouge répond aux besoins des Isséens de se rendre confortablement dans le nord des Hauts-de-Seine, et notamment à La Défense, en 10 min au lieu de 21 min aujourd'hui, par le tramway T2.

Examinons à présent la gare proposée, Les Moulineaux, sur la ligne rouge. La ville d'Issy-les-Moulineaux se caractérise par de nombreuses opérations d'urbanisme, que vous voyez à l'écran. La desserte en transports en commun est attractive sur la commune et accompagne les projets de développement : la ligne de tramway T2, en rose, Porte de Versailles-La

défense, qui irrigue les ZAC des Chartreux, des Bords de Seine et Garibaldi, la ligne 12 du métro, en vert, Mairie d'Issy-Porte de la Chapelle, dessert le centre-ville, la ligne C du RER, en jaune, Versailles-Chantiers-Paris-Saint Martin d'Étampes, qui relie le quartier Val de Seine et dessert le secteur des Épinettes. Ces lignes sont principalement orientées vers Paris. Le Métro Grand Paris propose de compléter ce maillage par la ligne rouge en rocade. Ce dossier, soumis au débat public, propose une gare aux Moulineaux en correspondance avec le tramway T2. Elle permet également de desservir des ZAC, et notamment la ZAC Saint-Germain, la ZAC des Ponts, la ZAC des Chartreux, la ZAC Belle Ferme, la ZAC du Colombier ainsi que le centre commercial des Moulins, une surface de 20 000 m².

Cette carte permet de mettre en évidence la complémentarité entre les modes lourds et les bus. La ville d'Issy est desservie par 11 lignes de bus RATP, dont 3 lignes Mobilien (126, 289, 323) que vous connaissez au quotidien, 2 lignes de réseau Noctilien (N13 et N62) et 2 circuits de service urbain TUVIM. La carte montre qu'Issy-les-Moulineaux, Val de Seine et la Mairie sont 3 pôles de transport importants autour desquels les lignes de bus irriguent le territoire. Lorsque le Métro du Grand Paris sera en service, les lignes de bus seront adaptées afin d'accéder à la nouvelle gare dans les meilleures conditions. Pour résumer, la gare Les Moulineaux répond aux enjeux suivants : d'une part, la desserte locale du quartier des 3 moulins, et d'autre part le maillage avec le tramway T2. Cette connexion au tramway offre une alternative pour se rendre au pont de Sèvres, à Boulogne, et au quartier d'affaires de La Défense.

Lors des échanges avec les élus de Grand Paris-Seine Ouest comme d'Issy-les-Moulineaux, d'autres territoires de projet ont été mis en évidence. Nous allons vous les décrire. Tout d'abord, vous voyez ici de nouveau la carte des ZAC ainsi que les transports en commun et la ligne rouge du Métro Grand Paris. Vous voyez apparaître en vert le secteur autour de la place Léon Blum. Vous voyez aussi apparaître le secteur du Fort d'Issy. Au recensement de 1999, le quartier Léon Blum comptait environ 11 000 habitants, le quartier des Épinettes regroupait quant à lui près de 10 000 habitants. Le dynamisme de la ville en matière de construction se traduit par la livraison de 680 logements par an en moyenne. Cette progression s'est traduite également sur le quartier de Léon Blum, qui compte désormais 25 000 habitants. Poursuivant sa politique volontariste de reconquête de la ville, la municipalité a engagé des études sur certains îlots de ces quartiers. Le quartier Léon Blum donnera naissance à 2 opérations de reconstruction urbaine, de 100 logements nouveaux chacune. Ces opérations sont réalisées en lien avec les établissements publics fonciers du 92. Un deuxième secteur, situé au niveau du 131 avenue de Verdun, fait actuellement l'objet d'études. Sur le secteur Aristide Briand, Seine Ouest Habitat, le bailleur social de la communauté d'agglomération Grand Paris-Seine Ouest travaille actuellement sur une restructuration importante des cités Briand Millon et Verdun. Ces cités, construites dans les années 1950, ne répondent plus aux besoins exprimés aujourd'hui par les locataires et pourraient donc faire l'objet, dans ces conditions, d'opérations d'aménagement et de renouvellement urbain. En matière d'immobilier d'entreprise, le quartier propose également 25 000 m² de bureaux pour la ZAC Sainte Lucie, 27 000 m² pour l'opération Technopolis, ou

encore 10 000 m² pour l'avenue de Verdun, dont l'immeuble le Lombard. L'ensemble de ces études ne prend pas en compte la proximité du développement du quartier du bas Meudon, situé à 600 m de la place Léon Blum, de la ZAC des Chartreux, à 500 m, qui regroupe 17 000 m² de bureaux et 43 000 m² de logements. Enfin, il faut rappeler que le SDRIF prévoit une extension de la ligne 12 du métro jusqu'au quartier Léon Blum et que cette extension est aujourd'hui reprise dans le plan de déplacement de Paris. La proximité de la gare RER C, de la ligne 12 du métro, de la ligne du T2 dont de ce secteur un territoire à enjeux.

Lors de nos échanges, les élus ont également attiré notre attention sur la présence d'un autre secteur en fort développement, un secteur avec une présence de 2 écoquartiers. Vous voyez, ici à l'écran, les nouveaux territoires de projet. Ils sont situés à la jonction de 2 importantes intercommunalités que sont Sud de Seine, qui comprend Clamart, Fontenay-aux-Roses, Malakoff et Bagneux, et votre communauté d'agglomération, Grand Paris-Seine Ouest. À gauche à l'écran, le Fort d'Issy. Ce lieu chargé d'histoire, sur les hauteurs d'Issy, a toujours été interdit à la population. Il sera rendu aux Isséens grâce à une grande opération d'urbanisme : un écoquartier innovant de 12 ha alliant technologie, architecture inédite et respect de l'environnement, combinant 1538 logements, 1600 m² de commerces, des équipements publics et de loisirs, un verger de 4 ha, une crèche de 60 berceaux, une piscine, 2 écoles, un collège, un boulodrome et un centre pour autistes. Cet écoquartier verra également l'arrivée du siège de la Direction générale de la Gendarmerie nationale, et accueillera 1 200 officiers supérieurs. Les premières livraisons sont attendues au premier trimestre 2013, pour une livraison complète à l'horizon 2015. À droite sur l'écran, le projet d'écoquartier dans le périmètre de la gare de Clamart prévoit, à l'horizon 2015, 20 000 m² de bureaux, une résidence étudiante de 5 000 m², 1600 m² de commerces et locaux artisanaux, 600 m² d'équipements publics. Ces 2 écoquartiers sont des secteurs en plein développement. Ils constituent de nouveaux bassins de vie. Les quartiers limitrophes des communes de Vanves et de Malakoff sont également concernés par ces nouveaux territoires de projet. Aujourd'hui, ces secteurs sont desservis pas la ligne Transilien N qui relie Paris Montparnasse à Dreux, Rambouillet et Mantes-la-Jolie, via notamment Versailles. De plus, 3 lignes de bus desservent également ces territoires de projet, les lignes 189, 323 et 394. Comme pour le secteur Léon Blum, évoqué précédemment, les élus nous ont demandé de prendre en compte ces projets d'écoquartiers et de vous les soumettre ce soir, afin de positionner au mieux la future gare du Grand Paris à Issy-les-Moulineaux.

Regardons à présent les bénéfices en termes de gains de temps pour les Isséens. Sur cette carte, vous voyez apparaître Les Moulineaux, le Métro Grand Paris est en service. Plus c'est foncé, plus vous gagnez du temps dans vos déplacements en transport en commun. Lorsque vous allez dans une zone en vert foncé, vous gagnez au moins 20 min par rapport à aujourd'hui. Si vous l'appliquez aux déplacements des Isséens qui transitent pour leur travail et leurs loisirs, cela donne des gains de temps de vie importants. Nous voyons bien sur cette carte les gains de temps sur les bassins d'emploi du plateau de Saclay, du Val de Bièvre, et du secteur Seine-Amont. Si nous regardons précisément les gains de temps au départ de la gare Les Moulineaux, en allant vers le sud, nous sommes à 3 min seulement de Châtillon-

Montrouge, et à 20 min de Créteil-L'Échat. En utilisant la ligne rouge, puis la ligne bleue, Orly n'est plus qu'à 17 min des Molineaux, alors qu'aujourd'hui il faut plus d'une heure pour se rendre à Orly. Si nous nous déplaçons vers le nord, le quartier d'affaires de La Défense n'est qu'à 11 min des Molineaux, et au-delà, avec une correspondance à La Défense, nous rejoignons l'aéroport de Roissy en 43 min avec la ligne verte.

Pour conclure, voyons la mise en œuvre du projet. Le projet que nous vous présentons est un projet ambitieux, d'intérêt national. Il nécessitera entre 21 et 23 milliards d'euros, selon les variantes de tracés, le nombre de gares retenues et la proportion de sections aériennes finalement choisies. Ce montant prévisionnel comprend le coût des infrastructures, celui du matériel roulant et également celui des acquisitions foncières. C'est évidemment un effort financier de première importance que nous devons envisager. Cela correspond à une troisième génération d'investissements. Chaque grande période a été marquée par un défi à relever en matière de transport, le métro en 1900, ensuite le RER dans les années 1970, et aujourd'hui le Métro Grand Paris. Le Métro Grand Paris est la réponse au défi de la région Ile-de-France du XXI^e siècle. À la fin janvier, à la clôture du débat, un schéma d'ensemble devra tenir compte des observations et avis collectés par la Commission du débat public. S'en suivra une période de 18 mois pendant laquelle les rencontres avec les citoyens, avec les élus, les partenaires seront permanentes pour élaborer la programmation et concevoir finement les ouvrages. Les travaux pourront alors démarrer dans les meilleurs délais, dès 2013, pour des mises en service à partir de 2018 et jusqu'en 2023. Je vous remercie de votre attention.

Applaudissements

François LEBLOND : nous allons maintenant ouvrir le débat. Monsieur, une petite seconde, vous aurez la parole. Nous avons l'habitude, dans ces débats, de partir de ce qui est l'endroit même où nous situons pour élargir progressivement, au cours de la soirée, le débat sur d'autres sujets, et arriver à parler, en fin de soirée, de la philosophie même du Grand Paris. Là, je vais faire une toute petite modification. Monsieur le Maire de Vanves m'a demandé la parole. Il m'a écrit avant ce débat pour me dire qu'il avait l'intention de parler 3 min, et je ne demanderai pas à la Société du Grand Paris de lui répondre après. La réponse sera faite dans le cadre du débat. Monsieur le Maire de Vanves, vous avez 3 min pour vous exprimer.

Bernard GAUDUCHEAU, Maire de Vanves : merci beaucoup, Monsieur le Préfet, Monsieur le Président. D'abord, je voudrais remercier André SANTINI de nous accueillir ici, à Issy-les-Molineaux, et puis lui dire aussi, en tant que Maire de Vanves, deuxième ville de la circonscription d'André SANTINI, qui en est le député, que nous sommes très fiers de le voir à la présidence de la Société du Grand Paris. C'est un grand espoir pour notre territoire.

Depuis la fin du mois de septembre, plus de 12 millions de Franciliens sont invités à exprimer leur avis sur 2 projets de rocade ferrée devant améliorer les déplacements quotidiens, le réseau de transport public du Grand Paris et Arc Express. En tant que Maire de Vanves, j'ai tout naturellement souhaité participer activement à la réflexion générale sur ce sujet. Lors de plusieurs réunions publiques, d'octobre à novembre 2010, l'équipe municipale a consulté

les Vanvéens. Il est apparu, au cours de ces échanges, un avantage certain pour le réseau de Grand Paris, grand huit, confirmé lors d'une séance de notre Conseil municipal le 8 décembre dernier. Vanves et le territoire de sa communauté d'agglomération sont directement concernés par ce réseau en double boucle de 155 km, reliant La Défense au Bourget, en passant par le Sud et l'Est franciliens. C'est la raison pour laquelle, avec mes collègues Maires de Grand Paris-Seine Ouest, nous avons défini, au nom de nos 300 000 habitants, une position commune penchant pour le réseau de transports public du Grand Paris. La rocade du Grand Paris donne incontestablement un nouvel élan au territoire francilien et une position majeure sur le territoire européen, comme cela a été merveilleusement montré dans la présentation du début de séance. Il contribuera utilement à la réduction du phénomène de saturation des lignes, en reliant entre eux les grandes zones d'activités économiques et les bassins d'emplois. Force est de constater sa capacité à désenclaver certaines zones de la métropole au nom de l'égalité des citoyens et de l'équilibre territorial.

Cependant, Vanves souhaite la création d'une connexion à ce réseau au sud de Vanves. Si vous nous suivez dans cette voie, cette gare aurait plusieurs avantages. Elle desservirait près de 200 000 habitants, en prenant en compte la population vanvéenne et celle des villes limitrophes. Par exemple, au niveau du Fort d'Issy, cela vient d'être dit, plus de 1 500 logements sont en cours de construction dans le cadre de la réalisation d'un écoquartier. Les premières livraisons sont prévues en 2012. Plus de 5 000 nouveaux habitants sont attendus, l'équivalent d'une ville dans la ville. Elle permettrait ainsi de desservir un secteur de notre agglomération aujourd'hui en déficit réel de transports de passagers, en pleine mutation. Elle permettrait aussi une connexion du futur réseau avec la ligne SNCF Paris Montparnasse-Versailles-Chantiers, transportant chaque jour 117 000 usagers, en favorisant les déplacements entre Paris, les Hauts-de-Seine et les Yvelines. Cette nouvelle interconnexion viendrait de plus rééquilibrer l'espacement moyen prévu actuellement entre les stations sur le réseau proposé par la Société du Grand Paris. Le projet de la Société du Grand Paris nous pousse à aller de l'avant. Ce chemin est historique, car adapté aux besoins présents et futurs de nos concitoyens. La Société du Grand Paris nous propose de franchir un formidable pas vers l'avenir, il lui appartient d'y associer le plus grand nombre ; je vous remercie.

Applaudissements

François LEBLOND : merci, Monsieur le Maire. Alors, Monsieur, qui avez demandé la parole tout à l'heure, je vous la donne pour 3 min.

Didier HERVO, Conseiller municipal d'opposition écologie : les pouvoirs publics doivent répondre aux besoins urgents de la population francilienne : se loger, se déplacer dans de bonnes conditions. Didier HERVO, Conseiller municipal vert historique à Issy-les-Moulineaux. Monsieur SANTINI peut en témoigner.

Intervention salle hors micro

Préhistorique.

Didier HERVO : après-demain, nous avons à nous prononcer sur un plan Grand Paris. Grand Paris n'existe pas puisque nous aurons à faire la synthèse de Grand Paris, d'Arc Express, et du travail des architectes, Castro (etc.), qui ont fait un excellent travail. Il faut répondre aux besoins urgents de la population, c'est-à-dire des transports réguliers à bas coûts. Il n'y a pas de phasage dans votre projet. Il faut une première phase qui réponde aux problèmes urgents. C'est-à-dire, comme Monsieur CASTRO l'a proposé, des transports en site propre sur les voies autoroutières, sur l'A118 (nous avons vu les problèmes de la neige, il y a quelques jours, etc.). Ensuite, penser aux transports du futur, doubler les autoroutes par des transports en commun, en superposition. Monsieur SANTINI ne m'écoute pas, cela ne m'étonne pas, c'est traditionnel.

François LEBLOND : Monsieur SANTINI vous écoute, Monsieur.

Laurence HENRIOT, Membre de la Commission particulière du Débat public « Réseau de transport du Grand Paris » : terminez votre question, Monsieur.

Didier HERVO : je termine en disant qu'il faut faire, c'est un marronnier, la synthèse entre Grand Paris, entre Arc Express, entre le travail des architectes qui ont phosphoré, Monsieur PORTZAMPARC, Monsieur CASTRO, Monsieur DE VILLERME, Monsieur Djamel KLOUCHE que nous avons invité il y a quelques semaines à Issy-les-Moulineaux, pour répondre aux problèmes urgents des Franciliens. Grand Paris ne répondra pas à l'étalement urbain, il l'accentue. L'étalement urbain est le fait que le foncier, à Paris et en Ile-de-France, augmente sans arrêt et que le prix du m² augmente sans arrêt. Un système de transport ne peut pas répondre à cela. Ce sont les politiques qui doivent dire que nous arrêtons la spéculation foncière. Or Grand Paris accentue la spéculation foncière. OK, vous êtes d'accord ? Tout le monde est d'accord avec moi ? Oui ? Je refuse, après-demain, en conseil de municipal, de voter sur un système Grand Paris qui n'existe pas puisque devra lui succéder la synthèse entre Grand Paris, Arc Express. Entre parenthèses, Grand Paris ne répond pas à la desserte de Clamart, il n'y a pas d'arrêt à Clamart. Je prends cela comme une provocation. Je laisse la parole à ceux qui le prendront pour parler plus précisément des dessertes. Je pense que tout le monde a compris mon message. Je laisse la parole à mon camarade.

Applaudissements

Laurence HENRIOT : nous avons compris votre message. Nous allons essayer de prendre d'abord peut-être les questions qui concernent Issy-les-Moulineaux.

François LEBLOND : ce n'est pas vous qui donnez la parole, Monsieur. C'est Madame HENRIOT qui va donner la parole à des personnes qui sont d'Issy-les-Moulineaux et qui doivent d'abord parler d'Issy-les-Moulineaux.

Laurence HENRIOT : au deuxième rang, Monsieur, au troisième rang ? Est-ce que vous pourriez vous présenter, Monsieur, s'il vous plaît ?

Philippe GIBEAULT, Militant MODEM Malakoff : bonjour, je suis de Malakoff, je suis Monsieur GIBEAULT Philippe et moi, je tiens à dire, en ce qui me concerne, je suis contre le projet du grand huit, pour plusieurs raisons.

François LEBLOND : attendez Monsieur, nous venons de dire, nous allons vous redonner la parole après, que nous parlons d'abord d'Issy-les-Moulineaux. Nous parlerons de Malakoff après. Qui veut parler d'Issy-les-Moulineaux ? Nous vous donnerons la parole, ne vous inquiétez pas, nous allons vous la donner. Il faut un peu d'ordre dans un débat, sinon nous n'en sortons pas. Alors Monsieur, vous parlez d'Issy-les-Moulineaux ?

Laurence HENRIOT : oui, au troisième rang.

André CHAMPEAUX, Salarié du quartier d'affaire Val-de-Seine, Bouygues : tout à fait. Merci beaucoup, je m'appelle André CHAMPEAUX, je travaille chez Bouygues Immobilier. DE nombreuses entreprises installées à Issy-Val de Seine attirent l'attention des concepteurs du réseau Grand Paris, sur les enjeux de l'implantation d'une nouvelle gare pour le quartier d'affaires. Comme vous l'avez souligné, il s'agit bien d'un quartier d'affaires, d'un pôle économique mûre de la région parisienne, qui se veut de haute qualité environnementale, et d'un bassin d'emplois de plus de 15 000 salariés encore en développement. Nous sommes de nombreuses entreprises, dont la plupart de référence internationale, mais le matin et le soir, il faut bien le dire, c'est la pénibilité des embouteillages en provenance de la périphérie, voire du grand Ouest parisien. De même, se rendre à Roissy ou Orly ne peut s'improviser à n'importe quelle heure de la journée. Comme la plupart des Franciliens, nous passons en moyenne 120 min dans les transports et très majoritairement en voiture, faute d'alternative adéquate, soit 30 000 heures par jour pour nous tous. Comme vous le soulignez dans le dossier de consultation publique, c'est bien la desserte des zones d'activités par un réseau de transport performant et bien connecté qui permettra d'avoir un impact significatif sur la densité de la circulation en Ile-de-France, lors des mouvements pendulaires de pointe, le matin et le soir. C'est pourquoi, sans voir le désintéret pour vous d'autres implantations des gares, en ce qui nous concerne, la station Léon Blum aurait de multiples avantages. Elle est en interconnexion avec le RER, le futur prolongement de la ligne 12, à proximité du T2, et la gare sera à coup sûr très fréquentée et donc rentabilisée. Elle permettrait de trouver un moyen de transport alternatif à la voiture pour une majorité de salariés. Elle contribuerait à réduire de façon significative la fatigue individuelle liée à la durée et aux conditions de transport domicile-travail du centre d'affaires. Elle aurait un impact majeur sur le bilan carbone des entreprises, car il faut savoir qu'aujourd'hui, 30 à 40 % de ce bilan résulte des déplacements des salariés. Des statistiques récurrentes montrent qu'environ 80 % des salariés basés à La Défense utilisent les transports en commun, et ce, malgré un réseau complètement saturé et pas toujours fiable. Attendez Monsieur LEBLOND, pas encore, je suis à 2 min 30 s. J'ai fini, je conclus. Cela pourrait être un objectif individuel ou collectif pour les entreprises et les salariés du quartier d'Issy-Val de Seine si le réseau Grand Paris offrait une gare au niveau ou à proximité de Léon Blum. Merci de nous avoir écoutés.

Applaudissements

Laurence HENRIOT : Madame RIVIÈRE, peut-être, ou Monsieur VERON, pourriez-vous répondre à ce Monsieur ?

Isabelle RIVIÈRE : oui, comme vous l'avez vu, nous avons ouvert le débat puisque nous avons vu que votre territoire est riche et permet de pouvoir imaginer une gare du Grand Paris à différents endroits. Nous vous avons expliqué le pourquoi des Molineaux, parce qu'il nous semblait important de pouvoir mailler au T2 et de proposer une alternative pour pouvoir aller au quartier d'affaires de La Défense. Mais le secteur Léon Blum est une zone de pertinence très intéressante, puisqu'il permet une connexion avec le RER C, comme vous l'avez dit, pas très loin du T2. Donc nous savons l'importance et le poids économiques des entreprises qui sont autour, et nous enregistrons votre souhait de pouvoir avoir cette gare à cet endroit-là. L'objet du débat, ce soir, est justement de vous écouter, puisque comme vous l'avez vu, les élus d'Issy-les-Molineaux ont été extrêmement ouverts. En fait, au-delà de la gare des Molineaux que nous avons, nous, placée sur une carte, ils vous laissent la possibilité, ce soir, de vous exprimer sur l'implantation de la gare qui vous semble la plus adéquate par rapport à vos besoins. Donc, nous enregistrons que pour votre entreprise, en tout cas pour le secteur d'affaires, il vous semble intéressant de pouvoir positionner la gare à cet endroit.

Fabrice POGGI, Membre de la Société du Grand Paris : une précision, s'il vous plaît. En fait, si la SGP a proposé l'implantation de la gare aux Molineaux, c'est le fruit d'un équilibre entre le maillage et le développement local. Comme nous l'avons dit dans la présentation, et comme vous l'avez souligné, la place Léon Blum a un intérêt en termes de développement et de desserte, et aussi un intérêt en termes de correspondance avec le RER C. Par contre, ce qui fait aussi la qualité d'un réseau, c'est la qualité du maillage et notamment celle des correspondances. Et comme vous pouvez le voir sur les photos, il ne nous a pas échappé que le RER C est en viaduc. Ce qui pose un problème dans la mesure où le Métro Grand Paris étant souterrain, nous aurions un dénivelé important pour pouvoir faire des correspondances. Donc, il y a un vrai problème à Issy RER C, il ne faut pas se le cacher, en ce qui concerne l'insertion de la gare et l'articulation de la nouvelle gare avec la gare de Lyon, RER C.

Laurence HENRIOT : Madame RIVIÈRE ?

Isabelle RIVIÈRE : juste pour répondre à notre premier intervenant, qui nous parlait de phasage et qui nous disait que cela irait plus vite. Malheureusement, c'est le contraire. Quand nous faisons un phasage, cela va moins vite parce que cela nécessite des moyens humains et techniques supplémentaires. Donc justement, l'objet du projet du Grand Paris est de ne pas tronçonner et essayer de faire la totalité du projet en même temps, donc pas de phasage. J'essaierai de vous le réexpliquer. Si nous faisons des phasages, c'est comme les travaux de l'A86, cela nécessite des années et des années, parce qu'en fait nous avons besoin de plus de personnes, et d'une technicité sur le long terme. Nous, nous estimons qu'il faut faire le réseau du Grand Paris en une seule fois, autrement c'est plusieurs projets mis bous à bout.

François LEBLOND : nous reviendrons sur ce sujet, après.

Laurence HENRIOT : une question d'un Isséen ?

Arnaud GHARBI, Mouvement démocrate Issy-les-Moulineaux : bonjour, Arnaud GHARBI, je suis du Mouvement démocrate d'Issy-les-Moulineaux, qui a contribué à ce débat par un cahier d'acteurs, que vous trouverez à l'extérieur de cette salle. Dans mon intervention, je ne vais pas revenir sur ce qui a été dit, par contre nous avons constaté plusieurs enjeux.

Nous avons, à Issy-les-Moulineaux, 2 quartiers qui sont plus isolés, les Épinettes et le Fort. Il ne faut pas oublier non plus que la ville va se densifier grâce (ou à cause) des projets dont nous avons parlé et que la ville va passer à 70 000 habitants. Nous avons aussi un gros problème dans la ville aujourd'hui, c'est la circulation. Et c'est quelque chose qu'il faut absolument prendre en compte. À l'avenir, la circulation doit absolument être contenue. Ce n'est pas le projet de 2 X 2 voies, qui a été voté par le Conseil général, qui va régler le problème, bien au contraire. Nous sommes pour un projet de 2 X 1,5 voie, qui permet une circulation plus apaisée et qui est en cohérence avec le projet parisien qui est en discussion actuellement.

Applaudissements

N'oublions pas également l'Île Seguin, et le trapèze à Boulogne, ainsi que le projet de pentagone qui va importer 10 000 personnes supplémentaires à proximité d'Issy-les-Moulineaux, et enfin l'alto triangle qui elle aussi va apporter 5 000 personnes, ce qui va provoquer une zone de transhumance gigantesque à Issy-les-Moulineaux. Donc, ajoutée à ce que nous avons dit précédemment, la question des transports est un enjeu crucial. Nous avons donc quelques propositions à faire, bien sûr le prolongement de la ligne 12 à Léon Blum. Nous regrettons que dans son plan d'investissement annoncé le 8 décembre, le STIF n'ait pas repris cette proposition. Nous proposons aussi de désenclaver le Fort, donc il y a un projet dans le SDRIF qui est un projet de T10, qui reliera Clamart à la Croix de Berny. Nous proposons que ce projet soit allongé jusqu'à Léon Blum et que Léon Blum devienne un pôle multimodal avec une création d'une station avenue de la Paix également. La ligne SNCF de la gare de Clamart, nous proposons qu'elle soit rénovée, que la fréquence des trains soit plus importante, avec évidemment l'arrivée des habitants du Fort. Et nous proposons également un arrêt à la gare de Percy, dont nous demandons la réouverture.

Au niveau des 2 projets, nous sommes plutôt pour la variante verte Arc Express, avec une interconnexion au T2 de Meudon, le pôle multimodal d'Issy-ville et la gare de Clamart, avec l'interconnexion du Transilien. Je vais essayer de terminer rapidement. Nous avons proposé également, pourquoi pas, d'ouvrir le débat sur la ligne 12 et un prolongement jusqu'à Seguin ou au moins à la ligne 9 du métro. Sur l'aspect Grand Paris, nous souhaitons évidemment que les 2 projets, Arc Express et Grand Paris, soient regroupés. Nous envisageons, pourquoi pas, que le projet Grand Paris soit poussé au-delà du terminus d'Arc Express et qu'il continue jusqu'à La Défense, comme le tracé rouge l'indique, et de l'autre côté, que le tracé du Grand Paris soit repris à partir de Villejuif pour desservir les zones aéroportuaires.

Laurence HENRIOT : merci de conclure.

Arnaud GHARBI : donc, ces 2 projets actuellement en discussion sont trop importants pour que cela fasse l'objet d'une querelle politicienne vaine. Ce sont les habitants qui sont aujourd'hui concernés.

Laurence HENRIOT : merci, Monsieur.

François LEBLOND : je vais peut-être dire un mot avant de donner la parole à la Société du Grand Paris. Moi, je vous remercie de toutes les précisions que vous avez données sur votre intervention. La SGP va vous répondre. Simplement, quand vous avez parlé du réseau routier, nous savons très bien que c'est un sujet pour l'Île-de-France, mais nous travaillons sur un projet ferroviaire et nous n'entrons pas dans le débat sur les projets routiers. D'autres instances pourront parfaitement le faire, mais pas ce soir.

Laurence HENRIOT : est-ce que sur ces propositions, vous pouvez intervenir et éclairer ce propos ?

Isabelle RIVIÈRE : oui, nous avons écrit les propositions de Monsieur, sachant que la SGP vous propose ce soir ce qui est soumis au débat public, les tracés que vous avez vus apparaître sur les cartes. En ce qui concerne vos souhaits, ce n'est pas la SGP qui peut les exaucer. En Île-de-France, il y a le STIF qui lui, est là pour décider, organiser et financer les transports. Donc, c'est à lui de prendre en compte vos attentes, qui sont certes légitimes, mais cela ne peut pas être la Société du Grand Paris qui peut y répondre. Par contre, nous avons effectivement noté votre souhait concernant les différents tracés et les dessertes aéroportuaires réalisés par le Grand Paris, et puis une gare à Clamart pour répondre à ce quartier qui nécessite, d'après vous, d'être désenclavé.

Laurence HENRIOT : au fond de la salle, toujours une question d'un Isséen peut-être le monsieur qui lève le doigt depuis un bon moment ?

Dominique TALBOT, Parti communiste Issy-les-Moulineaux : merci. Bonsoir, Dominique TALBOT, du Parti communiste d'Issy-les-Moulineaux. Je crois que les déplacements professionnels et personnels des Franciliens sont un enjeu incontournable. Ils sont d'autant plus importants que les distances domicile-travail ne cessent d'augmenter, notamment avec l'explosion du marché de l'immobilier, qui fait que les gens se logent de plus en plus loin. Il est donc urgent d'avoir une réelle politique de transport qui améliore les déplacements de banlieue à banlieue. Si notre préférence va sur le projet Arc Express, nous pensons qu'il faut prendre le meilleur des deux projets pour construire un réseau de transport qui permette un maillage entre les départements d'Île-de-France, désenclave des villes de l'Est parisien (je pense à Clichy-sous-Bois, Montfermeil, il y en a d'autres), rééquilibre les transports entre l'est et l'ouest de l'Île-de-France, se conjugue avec une politique de logements, logements sociaux abordables notamment, et une politique d'urbanisme à visage humain et qui soit porteuse d'une politique écologique ambitieuse. Les 2 projets en débat aujourd'hui sont aussi des projets qui peuvent apporter du plus sur Issy-les-Moulineaux, avec par exemple la

possibilité de prolonger le métro ligne 12 avec correspondance avec le RER C à Issy-ville, et pourquoi pas à la gare des Moulineaux, pour rejoindre le T2. La rénovation du Fort peut aussi être une opportunité pour créer une liaison entre Clamart et Issy-Val de Seine, en prolongeant la ligne T10, qui part d'Antony. Cela serait peut-être plus judicieux que de détourner les bus 190 et 169. Il nous semble aussi qu'il y a besoin d'augmenter la fréquence du bus 169 pour qu'il circule plus tard en soirée, et aussi pour réduire le temps d'attente en journée.

Pour conclure, quel que soit le projet retenu, les projets réalisés, le réseau de transport Ile-de-France ne peut pas continuer de souffrir du manque d'entretien des infrastructures existantes, de la diminution continue des effectifs et du retard pris sur la rénovation du matériel. Je vous remercie.

Laurence HENRIOT : la Société du Grand Paris, sur toutes attentes, peut faire un éclairage supplémentaire ?

Isabelle RIVIÈRE : je pense que Monsieur, vous avez repris exactement les objectifs du Grand Paris, qui sont de désenclaver certains quartiers, ce que nous faisons, notamment à Clichy-Montfermeil puisque c'est le Grand Paris qui y passe, relier les zones d'emplois les uns aux autres, desservir de la population, des quartiers denses, comme nous pouvons le faire à Bagneux, Gennevilliers ou même ici. Puisque les propositions qui sont faites passent au cœur des quartiers. Ce que nous recherchons, c'est un report modal, c'est-à-dire faire en sorte que les personnes qui utilisent aujourd'hui la voiture particulière, parce qu'elles ne peuvent pas faire autrement, puissent utiliser les réseaux de transport en commun. Nous voyons que les objectifs que nous avons sont les mêmes que les vôtres. Il est effectivement urgent que nous ayons un projet de transport. C'est la raison pour laquelle nous sommes là devant vous ce soir, à vous écouter, pour faire en sorte que ce projet se fasse dans les meilleurs délais et correspondant surtout à vos attentes ce soir, que vous puissiez nous dire exactement là où vous souhaitez votre gare.

Laurence HENRIOT : au troisième rang, à droite.

Joseph DION, Conseiller municipal PS à Issy-les-Moulineaux : merci. Bonsoir, Joseph DION, Conseiller municipal PS d'Issy-les-Moulineaux. J'espère qu'il y aura aussi des citoyens qui s'exprimeront. Donc je vais aller très vite.

François LEBLOND : oui, nous aimerions qu'il y ait d'autres personnes.

Joseph DION : écoutez, on m'a donné la parole, je la prends. Je me permets simplement de dire que je regrette que le projet Arc Express n'ait pas pu être présenté de la même manière que celui du Grand Paris.

Applaudissements

Nous assistons quand même à une évolution dans le débat, notamment de la part de la Région, vers l'intérêt général. Le projet Arc Express, ce sont des stations beaucoup plus

proches les unes des autres, 1,5 km de distance entre chaque station, 40 stations, 60 km pour la rocade entière et un temps d'attente entre 2 trains d'une minute trente. Si vous avez l'occasion de consulter la carte Arc Express, vous verrez qu'il y a un meilleur équilibre entre la desserte de la proximité de la banlieue sud-ouest et de la banlieue nord-ouest. Moi, l'analyse du projet tel qu'il nous est présenté ce soir, c'est que nous sommes quand même face à un projet qui va plus dans le sens des entreprises que des salariés. L'avantage du projet Arc Express, c'est que nous avons une desserte extrêmement importante de beaucoup de lignes existantes ; c'est-à-dire que nous n'avons pas un projet hors sol. Or, à l'heure où les salariés peinent beaucoup dans les transports — j'en suis —, la priorité est de soulager le réseau existant. Arc Express est beaucoup moins cher que le projet qui nous est présenté ce soir. Pour autant, je pense qu'il y a des convergences qui peuvent s'exercer. Et je regrette un petit peu que Madame, qui représente la Société du Grand Paris, ait parlé des élus comme ayant été consultés, puisque moi-même élu minoritaire, je n'ai pas été consulté. Ce qui me permet d'intervenir ce soir, mais je pense, au-delà de ces aspects un peu ennuyeux, mais qui ne doivent pas nous empêcher de viser l'intérêt général, il faut que sur Issy-les-Moulineaux nous désenclavons le Haut d'Issy, puisque comme cela a été dit ce soir, des projets urbanistiques extrêmement importants vont peser sur des trafics de transit déjà très imposants. Par ailleurs, une station à Léon Blum me paraît tout à fait pertinente, dans le cadre d'une prolongation de la ligne 12. Mais ne rêvons pas, comme cela a été dit, tous les problèmes ne seront pas résolus seulement avec un super métro. Merci.

François LEBLOND : Monsieur, je voudrais dire une chose. Nous avons le plus grand respect pour les élus de la République, c'est évident. Mais il y a dans cette salle des personnes qui ne sont pas élus, qui sont probablement plutôt au fond de la salle. J'aimerais entendre des personnes qui ne sont pas élus, aujourd'hui. Madame HENRIOT, si vous voulez regarder.

Laurence HENRIOT : tout au fond de la salle, il y a un Monsieur qui fait des grands signes. Nous allons lui donner la parole.

Thierry FREYD, Isséen : bonsoir, Thierry FREYD. J'habite les Épinettes, donc les Hauts d'Issy. Moi, je ne suis ni PS ni UMP, je suis apolitique. Je suis citoyen, contribuable, habitant d'Issy-les-Moulineaux depuis 30 ans, pour me situer vis-à-vis de l'assemblée et de vous-même.

Ce que je vois, c'est que vous créez effectivement une nouvelle gare aux Moulineaux, qui sur la ligne rouge, va jusqu'à Châtillon. Mais entre les deux, il n'y a rien. Alors nous disons que c'est bien parce que cela va être une zone fortement dotée en entreprises, bureaux, HQE. Si nous sommes si bien en HQE, ici, à Issy-les-Moulineaux, je ne vois pas pourquoi nous avons retiré la sonde Airparif, au passage. Je vous remercie.

Applaudissements

Je ne suis soutenu par personne, je suis complètement indépendant et libre. D'autre part, habitant les Épinettes, à côté du Fort, nous sommes 5 000 habitants. Il y avait eu un projet démentiel de téléphérique, qui heureusement a été abandonné, pour desservir cette zone. Mais je ne vois rien de nouveau concernant le Haut d'Issy, les Épinettes, le Fort. Ceci, cela

passé à côté, cela passe à travers, c'est dessous peut-être, mais il n'y a pas de station. Donc les gens d'Issy, là-haut, ne seront pas améliorés au niveau de leurs conditions de transport. D'autre part, nous voyons les mouvements des Isséens, mais ce que je vois c'est qu'en faisant une gare des Molineaux comme cela, c'est peut-être très bien, mais c'est pour amener les salariés des entreprises dans Issy-les-Moulineaux, mais cela ne prend pas en compte le mouvement des Isséens dans leur quotidien, matin et soir, qu'ils aillent vers le nord-ouest des Hauts-de-Seine ou qu'ils aillent vers Paris. Donc, pour moi, en tant qu'Isséen du Haut d'Issy, cette chose n'apporte rien, si ce n'est d'apporter plus de monde dans Issy-les-Moulineaux, mais rien pour les habitants que nous sommes. Et je ne dis pas cela pour soutenir un tout autre projet, je ne parle que de ce que je vois ce soir.

Laurence HENRIOT : la Société du Grand Paris peut répondre sur le quotidien des Isséens du haut d'Issy ?

Isabelle RIVIÈRE : comme nous vous l'avons dit, ce soir, nous faisons une ouverture, c'est la raison pour laquelle nous avons présenté une planche qui correspond en fait à ces 2 écoquartiers qui sont desservis aujourd'hui par la ligne N, uniquement du Transilien. Donc nous ouvrons le débat ce soir pour savoir si effectivement vous avez besoin d'une gare dans ce secteur. C'est un secteur à enjeux. Comme nous l'avons entendu, il y a des secteurs qui s'expriment aussi en faveur de Léon Blum. Nous sommes là, à votre écoute, pour répondre à vos besoins, sachant qu'en fait, comme vous l'avez vu sur une planche, la plupart d'entre vous travaillent soit sur Paris soit sur le nord des Hauts-de-Seine, beaucoup travaillent à La Défense ou sur Boulogne, et nous voyons bien qu'avec la ligne rouge, que nous avons placée aux Molineaux (donc, nous verrons là où le consensus se fait à l'issue de cette réunion), nous rejoignons quand même La Défense en 11 min. Et quand nous parlons de qualité des transports, un itinéraire alternatif au T2 permettra d'arriver au quartier d'affaires de La Défense en 11 min dans des conditions qui sont quand même tout à fait agréables ; pour comparer ce qui est comparable, notre réseau c'est 155 km au lieu de 60 km...

Intervention salle hors micro

Laurence HENRIOT : merci d'écouter les réponses.

Isabelle RIVIERRE : ... avec des quais de 120 m de longueur et des trains qui peuvent accueillir 1 000 personnes. Donc nous voyons bien que nous apportons de la régularité, mais pas uniquement, de l'efficacité et surtout du confort pour les voyageurs qui vont utiliser ce nouveau mode de transport.

François LEBLOND : Monsieur, nous considérons qu'il y a une personne qui parle, et les autres qui écoutent. Et c'est chacun à son tour.

Laurence HENRIOT : il y a un monsieur, au cinquième rang, je lui ai promis.

Christian GREZES, Association ACTEVI : Christian GREZES, je suis de l'association ACTEVI, qui a édité un cahier d'acteurs. Je ne vais pas énoncer les propositions qui sont dans ce cahier d'acteurs, mais je voudrais poser une question, que je me pose moi-même, sur la cohérence

du projet Grand Paris. Quand nous voyons, au plan local, il y avait eu le choix de la gare des Molineaux, pour l'interconnexion avec le T2. Et là, on nous dit que cela pourrait être la station Blum. Mais là, il n'y a plus de connexion avec le T2. Donc quid de cette connexion au T2 ? Ce n'est pas si près que cela. Idem, il y a une liaison Châtillon-Les Molineaux, et on nous dit qu'il y aura peut-être une gare à la gare de Clamart parce qu'elle répond à un réel besoin. Je crois que toute la salle est assez consensuelle sur ce point. Et parallèlement, dans le projet, on nous dit que la grande qualité du Grand Paris est la vitesse. Or là, nous allons rajouter une gare, qui correspond à un besoin, mais donc va réduire la vitesse. Et sur la problématique de la vitesse, je voulais souligner que la vitesse de gare à gare n'est pas la vitesse importante. La vitesse importante est celle du domicile au travail. Donc, si les gares sont extrêmement espacées et que nous sommes obligés de les faire à pied, que nous fassions 500 m ou 1 km de plus par jour, cela rallonge. Donc c'est cette vitesse qu'il faut compter. Donc le grand argument de la vitesse doit être regardé à cette aune. Ma question est de savoir si ce projet est cohérent.

Je fais référence à la réunion, à Clamart, sur Arc Express. Et sincèrement, le projet me semblait plus cohérent sur ce point. L'idée est d'interconnecter avec toutes les lignes existantes, dès que nous voyons une ligne, nous nous arrêtons et nous passons, et d'avoir des stations très rapprochées. Je rappelle qu'à Paris, les stations de métro qui fonctionnent bien sont espacées de 550 m en moyenne. La question se pose des stations qui seraient éloignées de 2 ou 3 km. Donc là il y a un réel problème. Donc quelle est la cohérence ? Voulez-vous faire de l'interconnexion, de la vitesse ? Voulez-vous désenclaver les secteurs ? Mais là, vous n'en désenclavez que certains, quand vous faites des gares très espacées. Voilà ma question.

Applaudissements

Laurence HENRIOT : Monsieur VERON, peut-être pouvez-vous répondre sur la distance des interconnexions et la vitesse ?

Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris : Monsieur, vous avez pointé une question totalement centrale. Nous avons le choix entre 2 approches. Ou bien nous faisons un réseau qui est excentré par rapport au cœur de Paris, donc évidemment sur une distance assez considérable. 150 km est une distance tout à fait considérable. Et sauf à avoir un niveau de performance, en termes de temps d'écoulement des trafics médiocre, il faut avoir un espacement entre gares important, nettement plus important en tout cas que ce que nous pouvons constater dans Paris intramuros. Vous avez dit 2,5 km, je crois, dans votre propos. En effet, c'est à peu près cela dans les zones denses.

Alors quelle est la raison pour laquelle il y a une différence entre Arc Express et le Grand Paris ? Objectivement, sur ce point-là, c'est qu'Arc Express a choisi une politique de tracé proche, de proche banlieue, donc sur des trajets infiniment plus courts, qui autorisent donc plus d'arrêts. Donc c'est une des questions, parce que bien sûr nous parlons de convergence comme une nécessité, mais nous voyons bien qu'il n'y aura pas 2 projets, 2 tunnels proches de quelques centaines de mètres. Ce serait une absurdité totale. Mais une des difficultés que

nous allons avoir va être de trouver une synthèse entre 2 projets dont les approches sont aux extrêmes. L'un en effet a un souci d'arrêts fréquents, et l'autre avec une distance beaucoup plus importante a donc, nécessairement, pour avoir une vitesse moyenne supportable par les passagers, un espacement infiniment plus important entre les gares.

François LEBLOND : Monsieur au premier rang, qui a attendu, vous voulez dire quelque chose ?

Jacques PRIMAULT, Conseiller municipal à Issy-les-Moulineaux : oui, j'ai attendu. Jacques PRIMAULT, Conseiller municipal à Issy-les-Moulineaux. Simplement intervenir pour donner quelques précisions, parce que je comprends très bien le monsieur qui disait tout à l'heure qu'il y a un désert entre 2 gares et que nous avons l'impression que la ville n'a pas émis, bien que vous l'ayez dit, d'autres hypothèses. Je voudrais rappeler que la municipalité — si nous pouvons voir la carte qui grossit l'échelle — a émis une autre hypothèse pour la place Blum.

Je réponds d'abord à Monsieur, qui disait qu'à la place Blum cela ne va pas parce que nous allons être en dessous et nous allons monter jusqu'au viaduc. Je vous indique que pour Les Moulineaux, c'est pareil, puisque pour Les Moulineaux, vous avez d'énormes collecteurs qui sont sous la route. Si bien que le tunnel devra être très profond, donc de la même façon vous devrez aller — si nous pouvons avoir la carte, techniquement — du dessous jusqu'au T2, qui est sur la butte, tout le monde le sait. Donc à mon avis, ce n'est pas un argument.

Il y a un argument négatif sur les Moulineaux, c'est que vous ne pourrez pas faire de constructions de logements. Et là, pour Monsieur HERVO, qui est Conseiller municipal d'opposition et qui a souvent des bonnes idées, mes salutations. En effet, il faut du logement, il faut faire des zades. Donc ici, nous ne pouvons pas faire de zades, nous ne pouvons pas construire. C'est très étroit, et la plupart des choses ont été construites sur le bord de Seine. En revanche, à Léon Blum, nous pouvons construire, imaginer des choses, moderniser et faire de l'urbanisme.

Un autre argument pour Léon Blum, c'est que certes nous pouvons amener la ligne 12 sur cette place, mais nous pensons à nos amis meudonnais qui sont derrière nous et qui sont quand même dans GPSO, qui pourraient très bien à court terme avoir une prolongation jusqu'à Meudon.

Applaudissements

Je crois que cela permettrait de rapatrier du monde. Le Maire de Meudon est là, Hervé MARSEILLE. Je le salue. Cela montre que GPSO est très unie. Après, sur la question entre Léon Blum et la gare de Vanves. C'est là que nous posons une question, parce que bien sûr nous défendons les habitants des Épinettes et du Fort, évidemment. Ce matin, j'avais encore une réunion avec la RATP pour savoir ce que nous allions faire avec le Fort, en termes de rabattement de personnes qui habitent dans ces quartiers, comment faire dans les 5 ans à venir. La question que je pose : pourquoi, dans l'est de ce parcours, nous avons parfois des distances qui sont assez courtes, notamment entre Bagneux, Arcueil (etc.) ? Parce que vous

avez, semble-t-il, émis le principe que vous mettez une gare sur les RER A, B, D, E. Et nous dans l'ouest, c'est bizarre, nous n'avons pas de gare à tous ces grands carrefours. Nous, nous disons que ce serait bien, peut-être, et je suis d'accord avec Monsieur qui dit que ce qui compte n'est pas tellement le temps que nous mettons dans l'engin, mais le temps total, ce que certains ont écrit dans le cahier d'acteurs, le dernier kilomètre. S'il faut faire 20 min pour rejoindre, à pied, son logement, ce n'est pas très bien. Donc, la ville a justement proposé qu'il y ait une gare bien sûr à Léon Blum, pour tous les avantages, y compris celui de retourner sur le nouveau quartier qui sera au pont d'Issy, et aussi une gare à Vanves, au Clos Montholon, qui est sur la ligne N qui est importante. Cela nous permettrait d'avoir une distance suffisante, me semble-t-il.

François LEBLOND : merci. Justement, cela va permettre à la Société du Grand Paris de répondre à la fois à Monsieur le Maire de Vanves, et à vous-même qui avez ouvert le débat sur la relation entre Issy-les-Moulineaux et Vanves. Et je pense que là-dessus, nous avons besoin d'un éclairage du maître d'ouvrage.

Marc VERON : le maître d'ouvrage ne va certainement pas se commettre sur la question de savoir s'il faut choisir une gare ou l'autre, ou deux gares. Je pense que la synthèse permettra au Conseil de surveillance de la SGP d'apprécier les décisions à prendre. Je vais vous dire cela, et vous allez me dire que c'est un argument facile. Nous sommes à la 35e réunion du débat du Grand Paris. Nous sommes allés à beaucoup d'endroits et il reste encore une grosse vingtaine de réunions. Nous en sommes à 17 gares additionnelles, demandes, telles qu'amicalement proposées comme ce soir. Il faut savoir que la moyenne de coûts de chaque gare de type réseau de transports parisien (nous sortons au niveau du trottoir), sans superstructure, juste les quais, les couloirs et les issues, c'est 80 millions d'euros en moyenne. 17 gares, vous faites le total, cela fait un bon milliard et demi de surcoûts par rapport à l'enveloppe initiale. Alors, vous allez me dire qu'au point où nous en sommes, un milliard et demi... Je pense quand même que cet élément va quelque part peser dans la balance. À un moment donné, il faut payer. Donc, quelle va être la balance qui sera faite ? Parce que bien entendu cela ne peut pas être une taille arbitraire. La balance qui sera faite est celle d'un côté des coûts, y compris dans l'allongement des temps de parcours, nécessairement, puisque plus nous nous arrêtons plus cela allonge les temps de parcours, versus le retour sur l'investissement. Et parfois, il se justifiera en effet de faire l'investissement. Donc chaque cas additionnel sera passible d'un examen des 2 aspects de la balance. Donc, au Président de séance, je lui dis tout de suite qu'il n'est pas en mon pouvoir d'aller dans un sens ou dans un autre, ce soir.

François LEBLOND : je n'ai pas dit cela.

Marc VERON : Madame RIVIÈRE a expliqué le sens d'un débat public, où il n'y a pas, a priori c'est ce que nous avons compris, de consensus général pour dire, ce qui arrive souvent, que la gare doit être précisément ici. Quand je dis précisément ici, c'est aux cadastres. Ce n'est pas le cas, manifestement. Donc la seule chose que nous puissions faire, nous ne vous avons rien appris, quand nous vous avons présenté chaque gare, en réalité vous saviez

parfaitement ce qu'il y avait derrière, mais nous écoutons et nous pesons les arguments qui sont donnés pour l'une ou pour l'autre.

Isabelle RIVIÈRE : juste pour rajouter, la vitesse est ce qui fait l'attractivité aussi, d'un réseau. Moins 10 % de vitesse, c'est moins 8 % de trafic à l'heure de pointe. Donc cela prend en compte le domicile, c'est ce qui vous fait venir sur les réseaux. Vous venez sur les réseaux parce qu'en fait nous allons vous proposer une puissance d'un réseau de RER et pas celle d'un métro. Autrement, vous allez prendre votre voiture parce que vous allez trouver que vous allez plus vite en voiture qu'en transports en commun. Il y a un juste équilibre à trouver entre la vitesse qui permet de vous attirer sur nos réseaux et puis aussi de prendre en compte vos besoins sur les quartiers. Donc c'est ce que nous essayons de faire au mieux et c'est ce que nous vous proposons ce soir.

Laurence HENRIOT : en milieu de salle, il y a une personne qui a le doigt levé depuis un bon moment. Monsieur ?

Jean-Michel MAESTRACCI, Habitant du centre-ville Issy-les-Moulineaux: je suis Jean-Michel MAESTRACCI. J'habite au centre-ville, je suis un simple citoyen. Je pense, pour répondre à votre projet, que la localisation qui nous semble optimale est place Léon Blum, avec une extension de la ligne 12, au moins jusqu'à Léon Blum, sinon jusqu'à Meudon. Parce que votre interconnexion, telle qu'elle est présentée avec le T2, a un intérêt quand même relativement minime. Je suis désolé de le dire, dans la mesure où vous nous dites que nous allons aller vers La Défense. Nous y allons déjà avec le T2, en 26 min. Nous irons en 11 min, ce n'est pas forcément rédhibitoire. Par contre, l'interconnexion avec le RER et l'extension de la ligne 12 permettent d'aller directement sur Paris et d'aller vers des quartiers qui seront relativement bien irrigués.

Applaudissements

Laurence HENRIOT : oui, Monsieur, vous pouvez répondre ?

Fabrice POGGI : l'interconnexion sur T2 aux Moulineaux est un gain de temps pour aller à La Défense, nous l'avons dit et vous l'avez répété, mais c'est aussi prendre en compte les problèmes de saturation du T2. Je ne vous cacherais pas qu'aujourd'hui, lorsque nous prenons le T2 et que nous arrivons à La Défense à l'heure de pointe du matin, les conditions de circulation sont difficiles. Donc le doublement du T2 par la ligne rouge de rocade a aussi cet objectif d'enlever du trafic sur le T2, de manière à lui donner un second souffle. Il va être également prolongé au Pont de Bezons en 2012, et il va y avoir encore davantage de personnes qui vont l'utiliser. Donc nous avons un souci par rapport à la saturation du T2.

Je voudrais aussi revenir sur le fait que, tout à l'heure, nous avons parlé de la vitesse d'une ligne de métro. Aujourd'hui, ce qui importe, c'est aussi d'avoir en tête que le maître d'ouvrage doit avoir plusieurs objectifs. Il a un objectif à l'échelle locale, à savoir pouvoir desservir des secteurs en développement (nous en avons identifié plusieurs aujourd'hui), mais il a aussi l'objectif de regarder au niveau régional comment fonctionnent les transports

en commun. Aujourd'hui, les transports en commun sur Paris sont très nettement saturés. Donc l'objectif du Métro Grand Paris est aussi de participer à la désaturation. Et pour cela, nous avons besoin d'une ligne efficace. J'ai pris un exemple, que j'avais présenté à une autre réunion, mais je vous propose de vous le présenter de nouveau. C'est lorsque nous voulons aller de banlieue à banlieue, d'Antony à La Défense, par exemple. Aujourd'hui, nous sommes obligés de passer par le centre de Paris. C'est vrai pour ce trajet, mais c'est vrai pour bien d'autres encore. Nous pourrions faire l'exercice sur le nord de Paris, nous aurions la même conclusion. Aujourd'hui, c'est 24 min pour passer par Châtelet-les-Halles, qui est un pôle extrêmement surchargé, et qui voit passer des gens qui n'ont pas envie de s'arrêter, mais qui transitent pour aller ensuite à La Défense. Demain, avec le Métro du Grand Paris, nous n'aurons pas besoin de rentrer dans Paris. Nous changerons à Arcueil et nous nous rendrons à La Défense en 18 min sur la ligne rouge, soit d'une part un gain de temps, un gain de confort d'autre part, et enfin, dernier point, une désaturation des transports en commun dans Paris. Et cela, je pense que la SGHP, et n'importe quel maître d'ouvrage doivent le prendre en compte.

Laurence HENRIOT : merci. Au fond, Monsieur ?

Frank DILLY, Citoyen : bonsoir, Frank DILLY, Issy-les-Moulineaux. La vitesse est un point important, donc si nous augmentons le nombre de gares, c'est vrai que nous allons moins vite. Par exemple aujourd'hui, ici à Roissy, quand tout va bien, c'est au moins 1 h 20. Il faut le dire, ou 80 € de taxi. Donc autant prendre les transports, je suis d'accord. Maintenant, est-ce qu'il n'a pas été envisagé d'avoir, sur le métro automatique, des trains express et des trains omnibus ? Je sais que c'est techniquement compliqué sur un métro automatique, mais à New York, je ne sais pas si c'est automatique, mais en tout cas c'est ce qu'ils ont. Donc c'est ma question.

Applaudissements

Laurence HENRIOT : Monsieur VERON ?

Marc VERON : ce n'est pas compliqué, c'est cher. Puisque par définition, il faut doubler les voies.

Laurence HENRIOT : au deuxième rang, vous pouvez vous exprimer, Monsieur.

François LEBLOND : attendez. Est-ce qu'il y a encore des questions sur Issy proprement dit ? Nous allons encore en poser une ou deux sur Issy, et puis ensuite nous élargissons.

Laurence HENRIOT : alors tout au fond, parce que nous n'avons pas donné la parole, au fond à gauche.

Marc BELLANGER, Ordre des Avocats au Barreau de Paris : oui, bonjour. Marc BELLANGER, je suis Isséen et avocat au Barreau de Paris. Alors pourquoi je parle de ma qualité d'avocat ? Parce que ce soir j'ai été habilité par le Bâtonnier Jean CASTELIN à intervenir pour informer la Commission que le Barreau de Paris a voté, de manière historique, sa future implantation

à Issy-les-Moulineaux, et il envisage de venir y implanter sa future école. Et je reprends les arguments qui ont été évoqués par le représentant de Bouygues, nous serons dans la zone d'Issy-Val de Seine. C'est vrai que nous allons apporter beaucoup de jeunes, si ce projet se réalise, puisque nous avons 1 600 jeunes à l'école du Barreau, qui vont donc arriver soit par le RER, soit par le tramway, soit par la ligne 12. Donc nous espérons vivement que la ligne 12 soit prolongée place Léon Blum, parce que cela permettrait à nos jeunes de bénéficier du réseau Grand Paris. Étant donné que le Barreau de Paris, aujourd'hui, couvre des barreaux qui sont assez excentrés et rattachés à la Cour d'appel de Paris, c'est notamment le cas du 93, de nos jeunes qui sont dans nos centres de formation rattachés à la Cour d'appel de Paris. Et le projet de cette grande école, puisque c'est vraiment un grand projet s'il se réalise, en collaboration avec la ville, c'est aussi dans l'optique du Grand Paris demain, de réunifier les barreaux de la Cour d'appel de Paris et de celle de Versailles. Puisque cela correspondrait à quelque chose, que nos jeunes puissent bénéficier de dessertes performantes et également nos intervenants. Nous avons à peu près 600 intervenants extérieurs, qui viennent annuellement, des personnalités, des gens qui viennent de l'étranger, des étudiants étrangers aussi qui viennent, et l'optique est de s'installer sur Issy-les-Moulineaux à 10 à 15 ans. Donc il y a des besoins en logements, des personnels administratifs, à peu près une cinquantaine, qui viendront se loger aussi ici. Donc je pense que la place Léon Blum est très certainement le meilleur endroit pour que tous nos jeunes puissent bénéficier d'un accès facile. En tant qu'Isséen, également dans les Hauts d'Issy, nous avons le métro Mairie d'Issy, et c'est vrai que si nous avons une prolongation place Léon Blum, cela nous donnerait accès à la gare du Grand Paris, et je pense que ce serait dans l'intérêt général. Merci beaucoup.

Applaudissements

Laurence HENRIOT : pouvez-vous nous donner un complément par rapport à ces attentes ?

Isabelle RIVIÈRE : nous notons votre souhait d'une gare sur la place Léon Blum. En ce qui concerne le prolongement de la ligne 12 du métro, il n'appartient pas, encore une fois, à la Société du Grand Paris, de proposer cet allongement de ligne. C'est bien la société des transports en Ile-de-France, qui est l'autorité organisatrice des transports, de prendre en charge ce prolongement de ligne si elle le souhaite.

François LEBLOND : il paraît qu'il y a une dame qui représente la ligne 12 du métro ? Nous pouvons entendre 2 secondes ? Vous appartenez à la RATP.

Mireille MAJERCZY, Directrice de la Ligne 12 RATP : oui, je suis Mireille MAJERCZY, je suis la Directrice de la Ligne 12, effectivement.

François LEBLOND : merci beaucoup d'être présente.

Applaudissements

Mireille MAJERCZY : vous en dire plus sur le prolongement de la ligne 10, malheureusement non. Parce que comme Madame vient de la préciser, cela ne dépend pas de la RATP, mais

bien du STIF. Pour notre part, nous serions ravis, bien entendu, de desservir plus largement le territoire. Si vous avez d'autres questions plus précises, je suis à votre disposition pour y répondre, bien sûr.

François LEBLOND : merci beaucoup, Madame.

François GOUESSE, Retraité : merci beaucoup. François GOUESSE, je suis un Isséen ordinaire depuis 40 ans, dans le bas de la ville. Je voudrais poser une question à propos des différentes propositions de gare. Un représentant de la municipalité d'Issy a évoqué une préférence pour un des sites, en avançant l'idée que là nous pouvions faire de l'urbanisme alors que là nous ne pouvions pas parce que c'était déjà plein. Par rapport aux différentes hypothèses des gares sur le secteur d'Issy-les-Moulineaux, qu'est-ce que les Isséens qui sont déjà là peuvent espérer et qu'est qu'ils peuvent craindre, en termes d'opérations d'urbanisme ? Parce que nous ne faisons pas d'omelettes sans casser des œufs, alors il y a ceux qui mangent l'omelette et il y a ceux qui sont dans la poêle. C'est ma première question.

Ma deuxième observation est une petite observation d'humeur par rapport au premier intervenant de la soirée, qui est je crois, le Maire de Vanves, qui a trouvé merveilleux le film initial de présentation. Moi, j'ai trouvé que c'était juste un petit clip de présentation de propagande, mais c'est un point de vue artistique.

Applaudissements

Laurence HENRIOT : sur les meilleures recettes, Monsieur VERON, peut-être ?

Marc VERON : vous voulez dire malheur à celui qui est dans la circonférence autour de la gare qui sera in fine arrêtée, car il peut tout à fait lui arriver différents phénomènes, hausse des prix du foncier, de l'immobilier, enfin si j'ai bien compris, et constructions subreptices indues.

Je dois vous dire que, dans le texte du Grand Paris du 3 juin, il y a 2 dispositions qui me paraissent l'une et l'autre ne présenter aucune difficulté pratique ou danger pratique. La disposition qui s'appelle contrat de développement territorial et qui est, peut-être l'avez-vous remarqué dans le texte de la loi, une novation juridique qui consiste, pour la commune d'accueil de la gare ou les communes adjacentes, dans un principe de continuité territoriale, à avoir la possibilité (ce n'est pas une obligation) de contracter avec l'État (le Préfet de région) un contrat d'une durée qui est totalement à déterminer entre les parties prenantes, pour des objets qui sont cités dans la loi, qui sont très larges (il y a de l'aménagement, de l'urbanisme, du logement, de la mixité sociale, du transport en surface, etc.), de manière à établir une sorte de programmation dans le temps qui sera impartie à ce contrat. Comme il s'agit d'un contrat, c'est la libre volonté des parties qui joue. Par conséquent, rien ne peut être imposé aux communes qu'elles n'aient elles-mêmes décidées. Donc cela veut dire que si par exemple des dispositions d'urbanisme doivent être prises dans ce contrat, elles le seront de par la volonté même des communes. L'État se prive de la possibilité d'agir unilatéralement à l'intérieur de ces espaces.

Deuxième disposition, qui a été ajoutée au sein de la Commission mixte paritaire entre Sénateurs et Députés, qui n'avait d'ailleurs à aucun moment fait l'objet d'une discussion dans l'une ou l'autre des deux assemblées, qui est ce dispositif de 400 m de rayon autour des gares. Ce qui, dans une commune dense de la proche banlieue parisienne, est tout à fait considérable. Il est prévu par la loi que la SGP prenne un avis des communes, mais qui ne les lie pas. Il me paraît totalement invraisemblable, je vous le dis, que la Société du Grand Paris — il faudrait d'ailleurs considérer en quoi elle pourrait le faire, eu égard aux règles du code de l'urbanisme — puisse s'arroger contre l'avis des communes une capacité d'aménagement dans ces espaces de manière unilatérale. Je ne crois pas cela tout simplement possible, non seulement juridiquement, mais pratiquement et concrètement, sauf à s'exposer à des contentieux absolument sans nom. Donc je peux dire, je crois sans prendre beaucoup de risques, que le cas théorique que vous évoquez, n'a aucune chance d'être rencontré, c'est-à-dire encore une fois une décision prise en matière d'urbanisme, sans ou contre l'avis de la commune concernée.

François LEBLOND : je vais redonner la parole à Laurence HENRIOT. Vous savez que certains d'entre vous ont posé des questions écrites. Et nous en avons reçu quelques-unes qui sont un peu d'une nature différente de ce que nous avons eu comme débat, tout de suite. Elles portent sur d'autres sujets. Je pense que pour changer un peu, nous allons en prendre 2 ou 3.

Laurence HENRIOT : la première, je vais la poser directement. « Comment intégrez-vous les vélos, poussettes et accueil des handicapés dans les rames, escalators et **descalators** dans toutes les gares ? »

Isabelle RIVIÈRE : comme nous l'avons dit dans le film et comme nous vous le disons ce soir, ces nouvelles gares nous allons les travailler avec vous. Nous voulons qu'elles soient d'un nouveau type, ouvertes et attractives. Pour qu'elles le soient, il faut que vous puissiez les rejoindre dans les meilleures conditions. Vous avez un réseau de bus aujourd'hui, il est clair qu'il devra évoluer. Encore une fois ce n'est pas la SGP, il faudra travailler avec le STIF, mais son objectif est le même que nous, que vous puissiez rejoindre cette nouvelle gare dans les meilleures conditions. Ce qui veut dire qu'il y aura, comme nous l'avons présenté, des possibilités. Encore une fois, tout cela sera travaillé avec vos élus. Il y a autolib, Vélib, nous savons que ces projets vous intéressent puisque vous êtes en proximité de Paris. Donc nous ferons le nécessaire pour que vous puissiez accéder par tout mode (marche à pied, vélos) à la gare. Nous allons vraiment travailler sur un projet avec les associations, pas uniquement avec les élus, qui répondent à ces besoins-là, en termes d'accessibilité. De par la loi, nous sommes tenus à ce que ces nouvelles gares soient accessibles. Elles répondront à toutes ces exigences, parce que dans la vie quotidienne, nous avons besoin d'accéder à sa gare avec ses enfants, donc avec des poussettes, nous avons besoin d'y accéder avec des béquilles, avec des handicaps qui ne sont pas forcément physiques. Il peut y avoir d'autres handicaps, et tout cela sera pris en compte de façon à ce que vous puissiez vivre au mieux les transports en commun, avec des trains qui répondront aussi aux normes, avec des quais qui seront à niveau, de façon à ce que vous puissiez accéder aux trains dans les meilleures conditions.

Laurence HENRIOT : une autre question écrite, de Monsieur **Christian BELIERE**. « Dans les wagons, des espaces réservés aux voyageurs avec valises seront-ils prévus avec des ouvertures de porte de wagon par badge, pour éviter aux autres voyageurs d'entrer dans ces espaces ? Si ce type de wagon existait sur le RER B Orlyval, il serait beaucoup plus utilisé. »

Isabelle RIVIÈRE : aujourd'hui, puisque nous sommes vraiment dans ces réflexions de gare, nous connaissons la capacité des trains. Nous n'en sommes pas à regarder comment s'organisera l'intérieur, mais des wagons spécifiques pour les personnes qui auront des valises ne sont pas prévus. Nous ne pouvons pas dire que cela ressemblerait au RER, ce sera la puissance des RER, mais ces trains seront évidemment beaucoup plus modernes. Ils seront équipés de façades vitrées, et puis il y aura une régularité, une souplesse, une adaptabilité qui se feront en fonction des besoins, mais pas de wagon spécifique pour les personnes avec des bagages.

François LEBLOND : nous avons d'autres questions écrites. Ce que je précise, c'est qu'elles auront naturellement des réponses puisque toute question a une réponse.

Laurence HENRIOT : au troisième rang, Monsieur voulait prendre la parole depuis longtemps.

Nicolas POURRE, Géomètre, Habitant d'Issy-les-Moulineaux : merci beaucoup. Nicolas POURRE, géomètre à l'IGN. J'habite aux Moulineaux et je travaille à Vincennes. J'utilise le T2 et le RER A. Le T2 est complètement saturé depuis le prolongement à la porte de Versailles, je le découvre chaque matin. Donc je suis pour votre projet, par contre je me demande si le meilleur emplacement ne serait pas au niveau de la gare RER C d'Issy-Val de Seine où nous avons à la fois le RER et le T2, et c'est là où il y a la noria de salariés le matin et le soir.

Laurence HENRIOT : la Société du Grand Paris peut répondre ?

Isabelle RIVIÈRE : comme vous l'avez vu, il y a différents maillages qui étaient possibles sur la ville. Pourquoi nous n'avons pas retenu ce secteur ? Parce que justement, il avait déjà beaucoup de modes de transport et il y avait d'autres quartiers à privilégier. Quand nous avons écouté vos élus, il y avait des quartiers sur les Hauts, les écoquartiers avec le Fort d'Issy, qui sont reliés par des lignes de bus au centre de la ville d'Issy, et puis le RER C semblait être une bonne connexion. Donc en gros il y a des choix un peu cornéliens entre une liaison avec la ligne N qui permet de desservir les Hauts d'Issy et nous les ramenons vers le centre-ville, il y avait également une connexion avec la ligne C. Et nous avons privilégié ces quartiers qui étaient dotés en transports en commun parce que, comme vous l'avez vu tout à l'heure, Issy est une ville très irriguée par les lignes de bus et par des modes lourds. Il fallait faire un choix. Issy-Val de Seine était déjà bien dotée, comme vous l'avez dit, donc nous avons essayé de proposer des solutions d'implantation de gares ailleurs.

Laurence HENRIOT : la question d'une dame, au fond à droite

Lysiane ALEZARD, Conseillère municipale d'Issy-les-Moulineaux (PCF) : bonsoir. Puisque nous avons fait un peu la transition entre les projets strictement isséens et la philosophie du projet, je voulais revenir sur un point qui me paraît essentiel

Laurence HENRIOT : pouvez-vous vous présenter ? Merci beaucoup.

Lysiane ALEZARD : excusez-moi, Lysiane ALEZARD, Isséenne, rue de l'Abbé Derry et Conseillère municipale communiste d'Issy-les-Moulineaux. Je reviens sur deux points essentiels. D'abord, l'objet de cette réflexion sur les transports en Ile-de-France, il me semble que le défi à relever, cela a été évoqué, est de résorber, d'agir contre les inégalités sociales et territoriales. Et je pense qu'à cet égard le projet n'est peut-être pas tout à fait dans cette optique. C'est le défi environnemental, et donc tout ce qui favorise l'étalement, je crois qu'il faut l'éviter.

Vos différentes interventions ont montré aussi, puisque vous dites que la SGP ne peut pas décider et que c'est au STIF de se décider sur différents prolongements de lignes, montrent bien à quel point l'autorité régionale, à la fois le Conseil régional et le STIF, est un pilote essentiel dans la conception des projets. Il me semble que faire comme si elle n'existait pas serait se priver d'une institution et d'une dynamique collective importante. D'autant que cette Région avait adopté un schéma directeur régional d'Ile-de-France qui mettait précisément au cœur de sa réflexion l'action contre les inégalités sociales et territoriales. Et je pense qu'il y a beaucoup de projets soutenus par le SDRIF qui mériteraient d'être réexaminés à l'aune des nouveaux besoins.

La question que je voulais poser essentiellement porte sur le coût du projet que vous nous avez présenté ce soir. Il a été évoqué, je ne reviens pas sur le montant auquel vous l'avez évalué, mais plutôt sur qui va payer et comment nous allons financer ce projet. Plusieurs pistes ont été évoquées, et il me semble que ce serait intéressant d'y revenir, d'y trouver une réponse. C'est impossible que ce soit encore les Franciliens qui fassent l'effort, soit par une hausse du coût du ticket ou du Pass Navigo. Donc il y a d'autres pistes, le fonds d'aménagement régional d'Ile-de-France, le FARIF, et puis le versement transports. Je pense que c'est important que le débat public national puisse aussi se prononcer pour que le versement des entreprises augmente, parce qu'elles vont beaucoup bénéficier de ce maillage. Donc je serais vraiment pour favoriser cette option-là plutôt que de faire encore payer les Franciliens. Merci.

Laurence HENRIOT : Monsieur VERON, peut-être que vous pouvez répondre à Madame ?

Marc VERON : d'abord, quand le texte de la loi sur le Grand Paris a été débattue à l'Assemblée nationale et au Sénat, à aucun moment il n'a été envisagé de désinvestir le STIF de ses responsabilités juridiques en matière de transports. Donc, la loi du Grand Paris a prévu une procédure particulière, une organisation spécifique pour un projet spécifique. Alors pourquoi ? Tout simplement parce que l'État a pensé que la SGP et le projet du Grand Paris étaient susceptibles d'apporter un ballon d'oxygène en Ile-de-France dans une situation où à la fois la Région doit affronter des retards extrêmement importants en

matière d'investissements transports (les exemples abondent, vous les avez cités) et en même temps préparer l'avenir, et que cette thrombose provoquée par la rencontre à la fois de ce qui doit être soldé, des retards passés, et de ce qui doit être mis en termes de financement pour préparer l'avenir, n'est évidemment pas supportable par la seule Région. C'est cela le sens de l'intervention de l'État et de cette procédure particulière dans la loi du 3 juin dernier.

Maintenant, sur les financements, en fait il faut bien distinguer deux choses, d'une part la partie investissements, notamment sur le projet du Grand Paris, mais pas uniquement. Il y a toute une série de projets que la Région envisage de réaliser et qui sont classables sous l'intitulé investissement. Ce que le rapport CARREZ, qui est souvent cité, a mis en évidence, c'est la nature des ressources et leur évolution en face de cette masse d'investissements à financer à un horizon de 15 ans. Il a pris 2010-2025. Il a recherché, nous-mêmes, nous sommes confrontés au même exercice, comment nous pouvons assurer des recettes pérennes sur une durée forcément longue d'amortissement de ces projets de transport. Certains sont très lourds. Le réseau de métro, Éole, ce sont des projets très lourds et donc les temps d'amortissement sont longs. Donc en matière de ressources pérennes, au fond 2 types de ressources, c'est très bateau. Car depuis que ce type de financement est nécessaire, nous n'avons jamais rien trouvé d'autre. D'une part des recettes provenant d'une dotation initiale de l'État, qui est d'une certaine de l'impôt prélevé sur la totalité des contribuables français qui a été fixé à 4 milliards d'euros, au bénéfice de ce réseau de métro automatique. Et deuxièmement, toute une série de dispositifs fiscaux qui prennent en compte le fait que ce réseau de métro automatique, mais nous pourrions appliquer le raisonnement aux autres projets de la Région, est créateur de richesse. Donc nous captions, par le mécanisme de l'impôt, une partie de ces richesses créées. Et puis à côté de cela, il y a les coûts d'exploitation et de maintenance, et l'avantage du rapport CARREZ, je crois, de ce point de vue, est d'avoir donné une lecture, là aussi à 15 ans, de l'évolution de ces coûts plutôt que de les constater, comme cela a été le cas jusqu'ici, année après année, et évidemment être confronté à très court terme à des besoins de financement qui se résolvent toujours par une contribution additionnelle des collectivités locales. Ce que nous remarquons dans ces deux sources de financement essentielles pour couvrir les coûts d'exploitation et de maintenance, c'est que d'une part il y a forcément évolution de la recette. Dès lors que vous ouvrez un transport en commun, vous pouvez quand même supposer que va venir sur ce transport une clientèle additionnelle. Ce sera évidemment le cas du réseau du Grand Paris, à quelle hauteur et chiffrée d'une manière certaine, nous avons évidemment pris, la Région aussi, des hypothèses théoriques prudentes. Mais il y a une recette, en effet, en hausse. Et deuxième type de contribution, vous avez cité le versement transports. En réalité, de quoi s'agit-il ? Il s'agit de revoir les bases de calcul du versement transports, puisqu'aujourd'hui il y a précisément 3 taux selon que nous nous trouvons près des moyens de transport, par exemple une partie des Hauts-de-Seine et Paris intramuros, ou plutôt en grande couronne, plutôt éloignée de l'essentiel des moyens de transport. Donc il y a une dégressivité des taux. Ce que nous considérons, c'est qu'à partir du moment où ce réseau de métro va se mettre en œuvre, il va bien entendu y avoir des gares nouvelles, des polarités nouvelles, donc des

accès nouveaux pour les entreprises. Dès lors, ce qui aujourd'hui est passible d'un taux intermédiaire ou même d'un taux minime pourra rejoindre la première catégorie, étant donné cette efficacité des moyens de transport. Ce rebasage des conditions dans lesquelles le versement transports est prélevé sur la masse salariale des entreprises, évidemment, est un produit extrêmement conséquent. S'ajoute à cela d'autres éléments, mais je n'en parle pas parce que ce sont toiles de fond par rapport à cela. Il faut savoir aujourd'hui, pour les amendes (c'est une pratique), qu'il est parfois plus intéressant de ne surtout pas payer les amendes qui vous frappent et cependant de laisser votre voiture là où il ne faut pas. Donc il faut revoir la tarification amendes, etc. Mais ce sont des produits de complément.

Donc, pour cette question des transports en région parisienne, je rappelle par exemple que les projets de la Région, ce que nous appelons plan de mobilisation, c'est pratiquement 12 milliards d'investissements, Éole, aujourd'hui, est à disons 3 milliards pour faire court, le réseau du Grand Paris vous a été indiqué à combien cela pouvait se monter. Donc il y a une masse très considérable à financer, pour laquelle à l'évidence, quel que soit le maître d'ouvrage, il faut dégager de la ressource nouvelle. Et encore une fois, cette ressource ne peut provenir que d'un nombre ciblé d'acteurs. Et c'est le phénomène richesse qui fait, en particulier la ressource fiscale, et il est légitime de la mobiliser.

Isabelle RIVIÈRE : juste un complément rapide à ce point important. Sur l'étalement urbain, c'est la multiplication des gares qui le provoque. C'est la raison pour laquelle nous avons fait un réseau avec par moment des interstations un peu plus longues, puisque nous concentrons la ville. C'est la première réponse à la question de Madame. Deuxièmement, nous avons fait, comme vous avez vu, une étude stratégique environnementale, qui montre que nous gagnons plus de 10 000 ha par rapport à l'absence du Métro Grand Paris. Donc nous voyons bien que grâce à notre réseau, au contraire, nous luttons contre l'étalement urbain.

Laurence HENRIOT : tout au fond, Madame ?

Lise DEROCHÉ, Ingénieur, Habitante d'Issy-les-Moulineaux : bonjour, Lise DEROCHÉ, je suis Isséenne et je travaille au Plessis-Robinson. Moi, le matin, je prends le 290 qui est bondé, et c'est vrai qu'il y a une zone d'emplois entre Clamart et Le Plessis-Robinson. C'est vrai que ce n'est pas du tout dans le secteur du Grand Paris. C'est une remarque.

Je vais poser des questions par rapport aux travaux. Vous voulez tout faire en une phase. Comment allez-vous y prendre, par exemple avec les tunneliers ? Vous allez en utiliser combien ? Est-ce que c'est faisable, en ressource, pour tout ce qui est travaux publics, génie civil ? À quelle profondeur c'est ? Parce que nous savons qu'à Clamart, il y a eu des effondrements une année, à cause de carrières. Cela fait un certain temps, mais voilà. Donc si vous pouviez donner plus d'informations sur les travaux.

Marc VERON : il est tout à fait certain qu'au moment où le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris aura à prendre ses décisions sur le tracé et les gares, il devra également indiquer la séquence de travaux. Il vous a été dit clairement tout à l'heure qu'en

aucune manière nous ne pouvons nous résoudre à ce que nous appelons le phasage. Tout le monde sait ce que cela veut dire, cela veut dire en réalité découper par tranches un projet, avoir un nombre limité de moyens sur une période donnée (généralement, ce sont les rythmes budgétaires qui d'ailleurs donnent la séquence), et interrompre au bout de ce premier temps, par des investissements, des moyens humains et matériels, puis recommencer n mois, ou souvent une année d'ailleurs, plus tard. C'est comme cela que l'A86 a mis 40 ans au total à se faire. C'est évidemment ruineux sur le plan budgétaire et totalement insatisfaisant par rapport aux contraintes de besoin qui ont été largement exprimées ce soir. Donc cela veut dire qu'il faut commencer et ne jamais s'arrêter. Mais comme le tracé fait 155 km, nous verrons après convergence, cela veut dire clairement qu'il faut commencer à plusieurs endroits. Et ce sera une des décisions qu'il appartiendra au Conseil de surveillance de prendre. Donc je ne vous dirais évidemment pas où, cela n'aurait d'ailleurs aucun sens. En revanche, ce n'est pas une pratique particulière à ce que nous faisons. Les pays voisins connaissent tous cela. En Espagne, il y a eu le métro de Madrid ou celui de Barcelone. Pour Madrid, ils ont mis 8 tunneliers en batterie, en même temps. Donc, vous voyez que si nous voulons réaliser en 10 ans, 2013-2023, la totalité des 155 km, un tunnelier avançant de 3 km par an, généralement un programme de travail de 2 ans par tunnelier, vous voyez tout de suite que nous sommes dans cet ordre de grandeur de mise en batterie. Donc, il faut, pour cette raison-là, avoir un point d'attaque à plusieurs endroits en même temps, selon le tronçon, les portions qui auront été choisies dans une première séquence.

Isabelle RIVIÈRE : juste un complément, parce que la jeune fille, en fait, parlait, je pense, du parc NOVEOS, que nous connaissons qui est entre Clamart et Plessis-Robinson. C'est l'ancienne Zipec qui a été rebaptisée il y a peu. Pour ce parc d'activités, il y a le T6 qui va répondre, qui va aller de Châtillon à Viroflay, et qui va mailler avec la ligne 13. Et sur la ligne 13, Châtillon-Montrouge, nous proposerons une gare qui permettra à l'ensemble de ces personnes de pouvoir être reliées au Métro Grand Paris assez facilement.

Laurence HENRIOT : Monsieur, au second rang.

François LEBLOND : oui, nous vous avons demandé d'attendre ; vous avez été gentil d'attendre parce que vous vouliez parler de Malakoff.

Philippe GIBEAULT : oui, donc bonjour, je m'appelle GIBEAULT Philippe. J'habite Malakoff, et militant Modem, accessoirement. Moi, je tiens à dire, en ce qui me concerne, je suis contre le projet du grand huit, pour plusieurs raisons.

La principale raison, et c'est d'ailleurs frappant à cette réunion, d'est incroyable comme nous avons parlé d'Issy-les-Moulineaux et pas de communes à côté.

François LEBLOND : non, c'était volontaire Monsieur. Nous démarrons par Issy-les-Moulineaux et nous élargissons après. Donc maintenant nous vous donnons la parole.

Philippe GIBEAULT : donc la première raison, c'est qu'en ce qui me concerne, je suis pour un Grand Paris en termes de mixité, mixité sociale et mixité économique qui passent entre autres par une offre de transports intelligente. En particulier, à Châtillon, il n'y a pas, alors que le projet Arc Express a au moins un tracé par Châtillon. Pour prendre l'exemple de Malakoff, c'est souvent une ville morte, mais il y a des secteurs qui sont plus morts que d'autres. Le sud de Malakoff est en particulier plus mort que le nord, séparés comme par hasard par la ligne 13, et là, ce territoire est peu ou pas desservi. Alors que par exemple dans le projet Arc Express, il y a une gare à Clamart. Le tracé extérieur d'Arc Express dessert des territoires qui sont peu desservis. Cela continue par Châtillon, pas desservi non plus, et le sud de Bagneux non plus. Donc c'est la principale raison.

La deuxième raison, c'est le coût au kilomètre, qui me semble beaucoup plus cher dans le cadre du grand huit que dans le cadre d'Arc Express. Ce qui me donne des questions pour la maintenance éventuelle. Après, me concernant, de toute façon c'est toujours bien d'avoir un transport, mais tant qu'à faire avoir un projet de transports qui soit le meilleur, optimisé aussi en termes de coûts. Enfin, je continuerais. Il y a eu une élection régionale. Les deux projets ont pu être débattus. La Région a gagné, et cela me paraît normal que ce soit le projet de la Région qui ait pignon sur rue par rapport au projet du grand huit. Merci bien.

Laurence HENRIOT : vous allez avoir, Monsieur, plusieurs réunions communes, les 15 décembre, le 11 janvier, le 13 janvier, le 17 janvier et le 31 janvier, à Gennevilliers, Saint-Cloud, Orly, Rosny-sous-Bois et à Paris. Je pense qu'elles vous apporteront des compléments de réponse. Vous vouliez dire quelque chose ?

Marc VERON : bien sûr. Je voudrais gentiment dire à Monsieur que quand nous faisons 1 km de métro, qu'il s'appelle Arc Express ou Grand Paris, c'est le même prix. Nous n'avons pas encore trouvé la recette qui permet à l'un d'avoir des prix plus compétitifs que l'autre. Vous savez que tout cela est évidemment soumis à des appels d'offres internationaux, et quel que soit le maître d'ouvrage, il doit procéder de cette façon parce que c'est la législation européenne. Donc, soyez bien certain que dans cette affaire aucun n'a l'avantage même si chacun peut le revendiquer.

S'agissant de l'appréciation que la Région porte sur le projet Grand Paris, il ne faut peut-être pas trop lui demander de choses à la Région. Dès lors qu'elle a un projet, il est assez humain qu'elle considère que c'est le meilleur. Il se trouve que, malheureusement pour tout le monde, j'allais dire, l'argent n'est pas à profusion. Donc, il faut se raisonner et à un moment donné, il faut bien établir une convergence qui permette à ce qui subsistera de toutes ces idées d'être quand même financé et de se traduire par une réalisation. Donc nous sommes dans cette phase. Encore une fois, nous sommes à la 35e réunion, je confesse qu'il y a 2 villes dans lesquelles un débat de cette nature a eu lieu sur la position idoine de la gare. Mais c'est tout à fait légitime puisque le principe même du débat public est dans ce sens. Mais quand nous allons vers l'est, Bagneux, il n'y a pas d'hésitation, Cachan-Arcueil, pas d'hésitation, Villejuif, pas d'hésitation, Vitry, pas d'hésitation, Créteil, pas d'hésitation, Champigny, pas d'hésitation. Je peux continuer si vous voulez, nous arriverions au Bourget. Il

me semble que ces communes-là doivent receler, en mon sens, un nombre appréciable d'habitants, qui sont comme chacun confrontés à des problèmes quotidiens. Si ces villes estiment que ce projet est bon, que ces stations sont bonnes, c'est que cela doit correspondre aux vrais besoins des habitants. C'est ce que j'ai fini par me dire, au bout d'une trentaine de réunions.

Isabelle RIVIÈRE : sur Malakoff, il y a une gare à Arcueil-Cachan, dans le secteur. À Bagneux, nous maillons avec la ligne 4 et c'est effectivement le souhait de des habitants et de la Maire de Bagneux, qui s'est exprimée très clairement lors de la réunion publique que nous avons eue sur ce territoire. Ensuite, nous avons une gare sur Châtillon-Montrouge, qui maille avec la ligne 13. Donc, nous avons une. Ensuite, nous revenons aux Mouligneaux. Donc la mixité sociale, quand nous reprenons le tracé d'Orbival, que nous passons à Bagneux, quand nous allons à Gennevilliers, nous la jouons cette mixité sociale. Donc ce n'est pas, contrairement à ce qui a été dit, un projet de transport qui dessert uniquement des pôles économiques, c'est faux. Nous le voyons bien, il y a des interstations extrêmement courtes entre Cachan et Bagneux, 900 m. Et nous ne pouvons pas dire qu'à Bagneux, là où nous posons la gare, ce ne soient forcément que des quartiers résidentiels. Nous avons pris en compte ces problématiques et nous essayons d'y répondre le mieux possible. Nous travaillons sur de la densité urbaine aussi également, et sur du désenclavement.

Fabrice POGGI : un dernier point pour parler aussi du coût, il faut avoir en tête aussi, pour comparer des choses comparables, que par exemple le projet Arc Express, ce sont des stations qui mesurent 55 m de long, tandis que pour le Métro Grand Paris, les quais mesurent 110 m. Il y a une différence, et je pense que c'est important de le rappeler pour pouvoir comparer les coûts.

Laurence HENRIOT : au premier rang, Monsieur.

Paul SUBRINI, Vice-président du Conseil général, Maire adjoint d'Issy-les-Moulineaux : bonsoir, Paul SUBRINI, je suis élu sur la ville d'Issy-les-Moulineaux, je suis élu aussi au titre du Conseil général. Je me réjouis de ce débat ce soir et de la présentation qui en a été faite par Madame RIVIÈRE.

Je souhaite parler d'Issy-les-Moulineaux, parce que nous sommes sur Issy, et tant qu'élus, nous rencontrons un certain nombre de gens. Nous avons bien sûr des avis sur les propositions qui ont été faites. D'ailleurs, le Maire d'Issy-les-Moulineaux avait souhaité que nous nous réunissions et débattions des possibilités qu'il y avait d'ouverture de gare sur la ville. Bien sûr, nos préférences, qui ont été exprimées tout à l'heure, vont plutôt pour desservir la place Léon Blum, parce qu'il y a un quartier qui, par rapport aux autres, nécessiterait d'être modernisé. J'ajoute quand même que sur Issy-les-Moulineaux, si un certain nombre d'habitants et d'entreprises viennent sur la ville, ils n'y sont pas contraints. Ils viennent parce qu'ils y trouvent un avantage. Alors, que nous nous préoccupions de savoir comment ces personnes vont se déplacer, cela me paraît tout à fait logique. Au niveau du déplacement, notre préoccupation, comme nous sommes dans le cadre d'une intercommunalité, est que ces personnes puissent se déplacer dans cette intercommunalité.

Ce qui me paraît essentiel puisque nous mettons des moyens en commun et il est utile qu'il y ait ce maillage.

Je voudrais faire une observation sur un certain nombre de réflexions que j'ai entendues tout à l'heure, que je trouve assez négatives sur ce projet. Nous avons souffert, à Issy-les-Moulineaux. Quand le maire avait poussé les feux pour la création du T2, nous en avons des vertes et des pas mûres, que cela n'allait pas marcher, etc. D'ailleurs, nous avons été privés pendant assez longtemps du maillage du T2 avec le métro, ce qui me paraissait une bonne idée. Aujourd'hui, personne ne reviendrait sur ce projet. D'autre part, en ce qui concerne me débat, je me réjouis que ce soit un débat dans un cadre démocratique. Je suis un peu attristé et affligé d'entendre également certains projets qui sont sur Paris aient lieu, notamment la fermeture des berges, sans que personne ne soit consulté.

Applaudissements

Enfin, ma question est la suivante, et elle porte également sur le déplacement des Isséens, ou plutôt des Alto-Séquanais, parce que quand nous regardons le prix du billet des Alto-Séquanais, ce prix est supérieur par rapport aux Parisiens.

Intervention salle hors micro

François LEBLOND : Monsieur, laissez terminer. Merci de terminer rapidement, s'il vous plaît.

Paul SUBRINI : il faut reprendre vos gouttes Monsieur GOUESSE, reprenez vos gouttes. Je suis quand même attentif au fait que les Alto-Séquanais paient un prix de transport supérieur à celui que paient les Parisiens, pour un déplacement souvent au niveau de Paris bien plus important. Je crois qu'il faut rechercher dans cette affaire un certain équilibre. Je vais m'arrêter là, merci pour ce débat.

Applaudissements

Laurence HENRIOT : merci beaucoup. Merci de votre réponse.

Isabelle RIVIÈRE : en ce qui concerne le tarif et le prix du billet, malheureusement c'est encore une fois à l'autorité organisatrice des transports de pouvoir prendre la parole. Ils ne sont pas là ce soir, mais c'est à eux qu'appartiennent de répondre à ces questions-là.

En ce qui concerne aussi les entreprises, il faut savoir que les entreprises choisissent un territoire aussi et surtout pour l'accessibilité. Ce qui veut dire que si nous avons un réseau de transport assez puissant, vous allez attirer de grands sièges sociaux. Et ce n'est pas uniquement pour faire du développement économique, parce que derrière le développement économique, il y a des emplois. Donc cela profite aux personnes qui sont sur la ville parce que nous avons vu qu'il y avait quand même 23 % des Isséens qui travaillent sur leur ville. Donc nous voyons bien que le développement économique, ce n'est pas juste se faire plaisir, mais c'est permettre aussi de créer de l'emploi qui profite aux personnes qui habitent sur la commune.

Laurence HENRIOT : au fond de la salle, Monsieur. Merci.

Brice ROTHSCHILD, Habitant de Clamart : bonsoir, Brice ROTHSCHILD, de Clamart. Chacun sait ici que le nerf de la guerre, c'est l'argent. D'ailleurs, vous avez dit que le projet Arc Express serait plus cher au kilomètre finalement, parce qu'il y aurait plus de gares. Mais qu'en est-il des projets de tangentielle ouest, nord, exploitation des autoroutes, exploitation en général de tout ce qui est infrastructures existantes, comme le suggèrent la SNCF ou les architectes type Jean NOUVEL ? Comment faire des économies, éviter de gaspiller l'argent dans des projets immensément chers comme faire un souterrain en dessous de Saclay et de Versailles ?

Laurence HENRIOT : merci.

François LEBLOND : je voudrais dire quelque chose avant que la Société du Grand Paris s'exprime. Nous avons pris connaissance également des projets des architectes. Ils ne figurent pas dans le dossier qui était celui du débat public. Nous leur avons fait savoir qu'il était important pour eux de déposer un cahier d'acteurs. Et ce cahier d'acteurs est à la disposition du public, dans toutes les réunions. Donc c'était ce que je voulais vous dire, nous avons déjà répondu, d'une certaine manière, à cette demande des architectes qui n'était pas dans le dossier qui a été soumis au débat public. Il faut le savoir. Cela enrichit le débat, mais le débat portait sur un projet déterminé, et c'est sur ce projet que la base de notre réflexion s'est engagée depuis maintenant 2 mois et demi. Je ne sais pas si la SGP veut dire quelque chose.

Marc VERON : oui, sur l'utilisation des infrastructures existantes, c'est une idée séduisante a priori. Mais il faut que ce soit de vraies économies, autrement dit que les infrastructures existantes soient libres de trafic et permettent le passage aux performances souhaitées et évoquées précédemment. S'il s'agit d'utiliser des infrastructures ferroviaires, qui aujourd'hui sont déjà encombrées par différents flux, passager, fret (etc.), dont nous connaissons la performance globale, je crains que ce ne soit pas la bonne réponse. Plus exactement, je crains malheureusement que cela se termine tout simplement par un doublement des voies existantes. Car vous m'accorderez que la plus mauvaise des hypothèses dans laquelle nous pouvons nous placer, c'est précisément ce qui se passe en région parisienne où sur les mêmes voies sont confondus des flux d'écoulements différents, de vitesses différentes ; l'exemple caractéristique est ce qui se passe à l'ouest de Paris, entre Mantes et la gare Saint-Lazare, avec la confusion des trains normands, des trains de banlieue, tout cela à un niveau de performance extrêmement bas.

Deuxièmement, si nous réutilisons des voies par rapport aux moyens nouveaux, quels qu'ils soient, faut-il que ces voies soient adaptées pour recevoir ces moyens nouveaux. Je pense par exemple à l'idée évoquée d'utiliser le Val, le prolonger pour desservir Saclay. Il faut bien réfléchir à ce que nous faisons parce que le Val est aujourd'hui un moyen largement obsolète, dont d'ailleurs le matériel, le système viennent quasiment à péremption dans très peu d'années. Il faut se poser la question dès lors de savoir si par rapport à un moyen nouveau, d'une génération nouvelle (le Val a cessé d'être fabriqué), il y aurait capacité à

utiliser les infrastructures existantes. C'est une expertise qu'il faut faire avant de donner un point de vue définitif sur une économie théorique. Je crains malheureusement que la réponse ne soit pas tout à fait celle qui peut apparaître simple de prime abord. Donc, évitons d'avoir des positions toutes faites sur l'utilisation de l'existant. Il faut expertiser chaque cas, chaque ligne, et vérifier que par rapport aux performances qui sont attendues du moyen que nous mettrons sur cette ligne, elle est ou non en capacité d'absorber.

Laurence HENRIOT : merci. À gauche, au milieu. Merci Monsieur.

Daniel MOURANCHE, A.U.T - FNAUT Ile-de-France, Habitant de Meudon : Daniel MOURANCHE, de l'association des usagers des transports qui est une association régionale affiliée à la fédération nationale FNAUT. Notre association régionale est elle-même une fédération puisqu'elle réunit un certain nombre d'associations locales de GPSO. Mon intervention s'inscrit dans le cadre de GPSO, comme celle de Monsieur GAUDUCHEAU ou celle de Monsieur SUBRINI. Nous avons la chance d'avoir à l'AUT 5 associations adhérentes, plus Environnement 92 qui est elle-même une fédération départementale des associations d'environnement. Je vais essayer de parler au nom des usagers représentés dans notre association. Ce qui est tout de même extrêmement préoccupant dans la situation de GPSO, c'est la situation d'inégalité. Elle se traduit dans les statistiques que nous pouvons observer (pas très récentes, les derniers chiffres que j'ai trouvés remontent à 2006), où si nous comparons l'usage de la voiture par les actifs habitant Issy-les-Moulineaux avec les actifs habitant dans les autres communes, je prends juste l'exemple extrême d'Issy-les-Moulineaux et Ville-d'Avray, à Issy-les-Moulineaux, pour un actif qui prend sa voiture, il y en a deux qui prennent les transports en commun. Donc aujourd'hui sur Issy, nous sommes proches de Paris, cela n'étonnera personne de savoir que la plupart des Isséens actifs utilisent les transports collectifs plus que la voiture. À l'inverse, si nous prenons Ville-d'Avray (je n'ai pas exactement les chiffres en tête), ce sont en gros des proportions inverses. Bien sûr, l'explication étant la qualité du service rendu. Mais il faut savoir que sur GPSO, nous disposons aujourd'hui d'une trentaine de gares ou stations (en comptant les gares du T2). Issy-les-Moulineaux en a une dizaine pour elle seule. Donc, je voudrais dire que si l'objet est de se prononcer au niveau de GPSO, entre Grand Paris et Arc Express, combien j'ai été étonné des déclarations faites par les élus, de dire que Grand Paris est mieux alors qu'Arc Express offre 6 gares. Les gares que je compte sont soit sur le territoire soit à la marge du territoire. La gare de Clamart, bien sûr, je la compte. Donc Arc Express offre 6 gares en correspondance, avec évidemment toutes les radiales. Déjà, il y n'a pas photo, au point de vue de l'égalité de traitement, Arc Express est bien meilleur pour les habitants de la communauté d'agglomération.

Maintenant, ce que je voudrais dire, qui concerne aussi bien Arc Express que le Grand Paris, est que l'un et l'autre sont très inégalitaires, parce qu'aujourd'hui, comme de toute façon il faudra faire les gares là où il y a déjà une gare, nous en donnerons encore à ceux qui en ont déjà. Et ceux qui n'ont rien, nous ne leur ferons rien de plus, parce que dans les projets qui nous sont présentés, il n'y a rigoureusement rien pour améliorer les moyens de rabattement, que ce soit sur le Grand Paris ou Arc Express. Or, cela me semble absolument

fondamental que si nous voulons justement avoir une petite identité au niveau communautaire de notre communauté d'agglomération, il nous faut absolument développer, et de façon urgente, au nom de l'égalité des habitants, ces moyens intermédiaires entre les bus, tortueux, lents, pas fiables. Donc, ce que nous demandons, usagers des transports, c'est de rajouter encore quelques milliards à ceux qu'on nous fait valser sous les yeux, de façon à mettre un petit peu d'égalité dans ces grands projets.

Je voudrais terminer par une petite question, en tant que Meudonnais. Je suis voisin d'Issy, et je me pose des questions parce que le tracé arc Express prévoit une station à Meudon-sur-Seine, juste avant de traverser la Seine, et Grand Paris prévoit Les Moulineaux. Arc Express a des études très détaillées, les emplacements des gares sont marqués. Et la gare à Meudon se place sur l'usine Gopilla, dont certaines personnes ont entendu parler, en souterrain, bien sûr. Cela n'empêche pas de faire des projets dessus. Donc nous avons cet emplacement, c'est une gare de 55 m. Vous m'avez apporté cette précision, vous c'est le double, 110 m. je voulais savoir si, dans le Grand Paris, vous aviez étudié cette alternative de Meudon pour traverser la Seine, au lieu de la place de la Résistance, Les Moulineaux.

François LEBLOND : merci, Monsieur MOURANCHE.

Laurence HENRIOT : merci de répondre à Monsieur MOURANCHE.

Isabelle RIVIÈRE : pour les inégalités des territoires, je pense que le Grand Paris ne peut pas tout résoudre. Là aujourd'hui, nous avons proposé, comme l'a dit la philosophie du réseau, d'essayer de travailler sur du maillage, en prenant en compte la densité. Nous avons essayé de connecter avec les réseaux existants.

En ce qui concerne la desserte bus, comme nous l'avons dit, c'est un peu prématuré parce que cela voudrait dire en gros que nous nous réunissons ici juste pour le plaisir, ce qui est sympathique, mais l'objectif est quand même de travailler avec vous pour voir quelle est l'implantation de la gare qui vous convient le mieux. Cela veut dire que nous soumettons au débat ces gares, qu'il faut attendre la fin des débats pour savoir où seront implantées les gares. Et une fois qu'elles seront implantées, il y aura un travail qui sera fait avec l'autorité organisatrice des transports, de façon à ce que les lignes de bus que vous connaissez prennent en compte l'arrivée de ces nouvelles gares, de façon à ce que vous puissiez y accéder dans les meilleures conditions possibles. Voilà ce qui peut être dit sur le bus.

Marc VERON : je voudrais vous faire observer la chose suivante. Je regardais la carte Arc Express, c'est une observation qu'on nous aura faite souvent. Ils ont plusieurs variantes, donc vous avez raison de dire que dans l'une de ces variantes ils vont à Meudon, c'est clair. Mais ils vont, dans une autre variante, par exemple à Issy. Nous avons un débat un peu plus à l'est, l'autre jour. Ils ont utilisé un argument absolument écrasant, en nous disant qu'ils desservent 19 gares. Certainement, mais avec toutes les variantes. Or, demain matin, il faudra choisir. Le choix se fera-t-il sur Meudon ou sur Issy ? Nous ne savons pas. Voilà par exemple une question intéressante à leur poser. C'est bien de faire des variantes, mais à un

moment il y a un choix. Donc, pour que personne ne soit floué dans cette affaire, il vaudrait mieux dire où nous passons, ce serait beaucoup plus clair.

Isabelle RIVIÈRE : c'est la raison pour laquelle nous avons un réseau de référence, que nous vous soumettons, plutôt que des variantes.

Laurence HENRIOT : je vais vous lire une question écrite. « L'implantation de la gare sur Issy prévoit-elle des emplacements de parking en nombre important ? »

Deuxième question : « La décision du trajet définitif sera-t-elle intégralement souterraine, ou une partie aérienne avec expropriation ? »

Isabelle RIVIÈRE : sur les parkings, quand nous parlons de parkings, nous les prévoyons plutôt pour des gares qui sont en grande couronne, et non pas dans des secteurs comme les vôtres. Mais, en fait, à chaque fois qu'il y aura l'implantation d'une gare, comme nous vous l'avons dit, c'est un projet qui sera travaillé avec les associations, les élus, avec vous, de façon à connaître vos besoins. S'il s'avère qu'il y a un besoin de pouvoir vous rabattre dans les meilleures conditions sur la gare avec un parking, ce sera étudié. Donc, nous n'avons pas de réponse systématique par rapport à l'implantation de chaque gare, ce sera vraiment au cas par cas, et à voir avec vous.

Sur le tracé en aérien, a priori l'intégralité du tracé sera souterraine. Il y a certaines parties aériennes qui avaient été étudiées, qui étaient réalisables, mais comme le dit la personne qui écrit, si nous choisissons le souterrain, c'est aussi pour les raisons évoquées : nous n'avons pas à exproprier et c'est un réseau qui est beaucoup plus rapide puisque nous passons en sous-sol.

Laurence HENRIOT : une question au deuxième rang, à gauche ? Monsieur attend depuis longtemps aussi.

Jean-Didier BERGER, Conseiller régional, Conseiller municipal de Clamart, Président du groupe UMP/NC et indépendants, Conseiller communautaire Sud de Seine : merci, Jean-Didier BERGER, Conseiller municipal de Clamart. Je préside le groupe UMP/NC et indépendants et je suis également Conseiller communautaire Sud de Seine, et Conseiller régional d'Ile-de-France.

Je voulais revenir sur le sujet qui a été abordé à plusieurs reprises ce soir, qui est ce qui existe à l'est d'Issy-les-Moulineaux. Nous avons aujourd'hui une station très importante qui est Châtillon-Montrouge, qui permet de relier par le T6 la zone NOVEOS, et qui relie la ligne 13. Mais entre les 2, il y a un trou, qui est de 5,2 km, 5,5 km, alors que plus à l'est nous avons une desserte beaucoup plus fine, qui est de 1 à 2 km entre 2 stations. Il y a un besoin, sur cette portion, de rajouter, cela a été demandé, une gare. Aujourd'hui, il ne s'agit pas de modifier le tracé, qui passe déjà sous la gare de Vanves-Clamart. Cette station permettrait de desservir l'ensemble de ces territoires et de relier la ligne N qui représente 120 000 voyageurs par jour. Je crois que nous ne pouvons pas laisser cela de côté. Bien sûr, la ville de Clamart, le Conseil municipal, dans sa majorité de gauche, a émis un avis défavorable au

projet du Grand Paris. Je pense que c'est une erreur, et je pense que ce n'est pas parce qu'ils ont émis un avis défavorable que nous devons laisser l'ensemble des citoyens de ce territoire au bord de la route et de ce formidable projet qu'est le Grand Paris. Je vous remercie.

Applaudissements

Laurence HENRIOT : si la Société du Grand Paris veut apporter un complément.

Fabrice POGGI : je crois que nous avons déjà beaucoup discuté du fait de regarder la possibilité de mettre une gare à Issy-les-Moulineaux, qui ferait la correspondance avec Clamart ; cela pose deux questions. La première, nous l'avons dit, c'est qu'est-ce que rajouter une gare ? C'est rajouter du temps et du coût également. Il faut préciser aussi que la desserte de la gare de Clamart, il y a beaucoup de gens qui ne s'y arrêtent pas, et qu'à partir du moment où nous créons une correspondance avec le Transilien, il faudra regarder comment est desservie cette gare et donc travailler avec la SNCF, et le STIF.

Laurence HENRIOT : Monsieur, qui est à droite ?

Gil LEPARMENTIER, Association Issy Écologie-Val de Seine Vert : bonsoir, Gil LEPARMENTIER, association Issy Écologie-Val de Seine Vert. Pour avoir participé, en amont du SDRIF, pour les associations, disons à sa nourriture, j'ai l'impression avec le Grand Paris que je me retrouve face à un objet un peu catapulté. Mais j'espère que la synthèse entre les 3 travaux des architectes d'Arc Express, de la Région, et celui du Grand Paris, inspiré par le Gouvernement et d'autres politiques, que nous puissions un jour trouver une synthèse.

Par rapport à Monsieur VERON, qui évoquait l'espacement entre les gares notamment, je vous dirais que nous sommes ici, dans le Val de Seine, dans la très proche couronne de Paris, très dense. Cet espacement entre les gares ne me semble pas tout à fait convaincant par rapport à ce qu'il prônait. Dans le nord-est de Paris, je le verrais plus cohérent.

Je voulais aussi évoquer le report modal. Est-il bien calculé ? Par rapport à ce que disait le monsieur de Bouygues Immobilier (et de toutes ces sociétés du Val de Seine), font-ils les efforts suffisants pour chercher à accompagner leurs salariés dans le report modal ? Moi, j'en doute. Il faut citer le vélo, qui est un outil tout à fait facile, et je vois peu de salariés du Val de Seine utiliser cet engin. Je voulais évoquer aussi le report modal du fret. À Boulogne-Billancourt, il y a quelque temps, il y a eu un accident mortel mettant en cause une fillette. Quel gain le Grand Paris pourra-t-il apporter en termes de fret, de report modal du transport des marchandises, sur le rail ? Je ne sais pas, j'attends. Sur cet axe de la N118 vers la Porte de Saint-Cloud, c'est une file ininterrompue de camions, sur la RD7, c'est une file ininterrompue de camions. Qu'allez-vous faire de tous ces transports de marchandises ? Moi, je ressens la communication très puissante de Muse, qui à l'époque, avait fait le forcing, avait bien essayé de convaincre. Mais c'était le faux bon projet. Je pense que le Grand Paris énerve le débat, et il a tout à fait raison de ce point de vue, mais je ne crois pas à cette formule. Je crois plutôt à des investissements multiples pour l'amélioration de

l'existant, pour de multiples initiatives en matière de transport plutôt que de capter des milliards pour des tunneliers.

François LEBLOND : il y a une question importante, qui n'a pas été posée depuis le début de ce débat. Quid du fret dans une zone urbaine très dense ? Que pouvons-nous faire de plus, et est-ce que le Grand Paris a quelque chose à dire à ce sujet ?

Laurence HENRIOT : et sur le report modal aussi, qui n'a pas été tellement évoqué ce soir.

Marc VERON : sur le cataclysme que représenterait le projet de réseau de métro du Grand Paris, j'attire votre attention, puisque vous êtes très sensibles aux aspects environnementaux, sur cette novation qui est que, pour la première fois en avant phase d'un débat public, une étude stratégique environnementale a été non seulement produite, mais consultable par n'importe lequel d'entre vous. C'est quand même un pavé de 800 pages, au passage, dont je signale les vertus principales. D'abord, elle a été faite par une autorité indépendante, un groupement européen qui avait précédemment œuvré notamment pour le métro de Bruxelles. Deuxièmement, elle a cette comparaison, en elle-même, à partir d'une photo de l'existant, de tous les aspects environnementaux, la capacité à se projeter pour voir les impacts du projet sur précisément tous les aspects environnementaux. Donc il y a là un document extrêmement intéressant parce que c'est une aide à la décision et qu'un certain nombre de choix que nous avons pu faire l'ont été précisément à la lumière de ce qui se dégage de cette étude d'évaluation environnementale. Je signale en particulier qu'à un certain moment, avant le 29 avril de l'année dernière, a fleuri cette idée qu'il fallait faire de l'aérien partout. Quand nous lisons attentivement l'étude en question, elle nous en dissuade souvent. Quant aux conditions dans lesquelles il peut être procédé à la construction même du métro, elle enserme celles-ci à l'intérieur de contraintes ou de conditions extrêmement précises. Cela va être un avantage pour tout le monde que cette étude ait pu être faite, puisqu'Arc Express en était dispensé et que, mon Dieu, lorsque la convergence s'établira, tout le monde se trouvera probablement bien de pouvoir puiser dans cette étude, et notamment de pouvoir satisfaire un élément essentiel de la législation européenne en matière de grand projet. Je clos là, sur l'aspect cataclysmique.

Sur le fret, bien sûr que la SGP n'a aucun avis sur le fret lourd que vous mentionniez tout à l'heure. Simplement, il faut considérer le point suivant. Si nous nous plaçons du point de vue des utilisateurs, des chargeurs, je pense que vous savez que le réseau ferré de la région parisienne est fermé à certaines heures, et comme on dit, le train de fret est calé, c'est-à-dire purement et simplement à l'arrêt (cela peut durer plusieurs heures) pour permettre le passage des trains passagers, qui sont jugés prioritaires. Vous avez là une illustration parfaite du fait que, dès lors que nous mélangeons les flux sur une même voie, le risque est avéré à tous les coups. Et donc, vous avez une qualité de service du fret lourd déplorable. C'est la raison pour laquelle vous avez autant de camions, parce que malheureusement, eux ne sont pas calés, c'est-à-dire qu'ils progressent. Ils ne progressent peut-être pas à la vitesse qu'ils souhaitent, mais enfin ils progressent. Donc c'est la structure même du réseau, c'est la manière dont les flux sont mêlés, c'est la manière dont la qualité est tout simplement

impossible à rendre aux opérateurs en région parisienne, qui font qu'il y a eu ces départs massifs des clientèles depuis 1975. Depuis 1975, nous avons exactement perdu la moitié des trafics de fret en France.

François LEBLOND : Laurence HENRIOT va donner la parole encore à une ou deux personnes, parce que nous arrivons pratiquement à l'heure limite que nous nous sommes fixée pour ce débat. Laurence, encore une ou deux.

Isabelle RIVIÈRE : juste un complément sur le report modal, avec la création d'un tramway, c'est 1 %, avec la création de notre métro, nous avons estimé ce report modal à 10 à 15 %. Donc, cela peut répondre à Monsieur. \$

Laurence HENRIOT : Monsieur, au cinquième rang, avant dernière question.

Didier COUVAL, Habitant le Fort d'Issy-les-Moulineaux depuis 1999 : Didier COUVAL, je suis habitant dans les Hauts d'Issy-les-Moulineaux, au Fort, depuis 11 ans. Je voulais un peu m'étonner des propos de Madame RIVIÈRE, qui dans sa présentation, a présenté l'interdistance de ce tronçon sud de l'arc rouge, d'environ 2 km. Certes, dans le Val de Marne, vous avez bien présenté le chapelet de stations qui desservent très bien ces communes du Val de Marne, et qui reprend les projets de ce département. Entre Châtillon-Montrouge et Les Moulineaux, je n'ai pas de carte sous les yeux, mais si nous mesurons, je suis sûr que nous sommes largement au-delà de 2 km. Il y a également un aspect que vous n'avez pas du tout évoqué par rapport à notre commune, qui explique pourquoi les difficultés de déplacement est-ouest dans notre commune. C'est le relief, parce que nous avons un quartier qui s'appelle les Hauts d'Issy, qui redescendent après vers la Seine. Nous avons une différence de dénivelé très importante, qui fait que les trajets en bus, à pied, à vélo, sont complexes, surtout le soir pour revenir vers l'est de la commune, et vers Clamart. J'ai entendu les propos d'autres personnes, que je vais répéter. Ce n'est peut-être pas le débat de la gare, mais de deux gares sur une commune aussi importante qu'Issy-les-Moulineaux, avec les 2 options qui semblent très séduisantes d'une gare d'Issy-ville connectée avec le prolongement du T2, mais aussi une gare sur le centre de développement à venir des communes d'Issy et de Clamart, toutes tendances politiques confondues par ailleurs, qui ont deux pôles de développement très importants, avec les deux écoquartiers, les 1 500 logements qui vont arriver et les habitants qui vont arriver dans quelques années. Au niveau des promoteurs, puisque j'ai entendu qu'il y avait quelqu'un de Bouygues Immobilier, et de ses concurrents, la valorisation de ce secteur est évidente avec une gare pour desservir ces nouveaux habitants qui vont quand même découvrir que le 169, le soir quand nous rentrons du cinéma, est absent et que nous finissons à pied depuis le métro Mairie d'Issy. Je crois qu'il y a un élu d'Issy qui s'est exprimé sur ce point. Je ne vais pas rééditer, mais je pense que 2 gares ne seraient pas forcément de trop sur une ville de l'importance d'Issy-les-Moulineaux, avec un niveau de vitesse suffisant. Vous parliez de la vitesse si nous rajoutons des gares. Le projet Arc Express est l'équivalent de la ligne 14, avec une ligne qui n'est pas considérée comme un tortillard, loin de là, dans le réseau de métro. Merci.

Laurence HENRIOT : la Société du Grand Paris veut rajouter quelque chose ? Sur cette deuxième gare, vous avez déjà répondu.

Isabelle RIVIÈRE : non, comme nous l'avons dit aujourd'hui, nous sommes dans un débat, nous sommes là pour vous écouter. Nous avons noté qu'il y avait différents quartiers qui pouvaient être intéressants du point de vue du développement, et ce sera à la synthèse des débats que nous verrons ce qui se dégage sur la création d'une gare.

Pour les interstations entre Arcueil-Cachan et Bagneux, il y a 900 m. Vous parliez effectivement de votre interstation, qui est supérieure à 2 km, mais quand nous regardons le tracé un peu plus loin, d'Issy-les-Moulineaux à Pont de Sèvres, quand nous repartons après, nous voyons bien que les interstations des bords de Seine sont très serrées. Donc, là, sur votre territoire en particulier, il y a effectivement une intergare qui est de l'ordre de 4 km.

François LEBLOND : une dernière question, parce que nous arrivons à 23 h, et il faut que nous arrêtons. Un débat ne doit pas dépasser 3 heures, c'est raisonnable. Mais ce que je précise, c'est que tous ceux qui lèvent le doigt peuvent poser des questions par écrit, nous leur répondrons.

Laurence HENRIOT : et vous trouverez vraiment des réponses à toutes les questions, la CPDP le garantit.

Okan GERMIYAN, Membre du MODEM d'Issy-les-Moulineaux : bonsoir, j'aimerais remercier d'abord la Commission d'être présente et de nous organiser cette réunion. Je suis Monsieur GERMIYAN, j'habite Issy-les-Moulineaux depuis 1991, à la rue Hoche précisément. J'ai participé au cahier d'acteurs du mouvement démocrate, tout a été dit déjà.

J'aimerais juste poser une question au niveau du financement. C'est-à-dire que nous avons appris, je l'ai lu dans le Parisien, que nous allons payer une nouvelle taxe qui a été votée par l'Assemblée nationale le 9 décembre. C'est très récent. Je pense que c'est un problème, parce que nous payons déjà assez de taxes et d'impôts comme cela. D'autre part, c'est un projet pour le Grand Paris qui est encore en débat public, donc qui n'est pas encore décidé à ma connaissance. Donc je ne comprends pas que nous puissions déjà payer une taxe pour cela. D'autre part, c'est un projet à long terme, pas avant 2025 ou 2030, donc nous avons largement le temps de trouver des financements pour l'amortir. Donc, comme cela a été voté en loi de finances rectificative pour 2010, j'espère que de son côté le Sénat va retoquer cette taxe. C'est mon avis.

Ma question précisément est de savoir, si cette taxe passe, j'ai cru comprendre que ce serait la SGP qui va la fixer : si c'est le cas, j'aimerais le savoir, et aussi de combien. Je vous remercie.

François LEBLOND : Monsieur VERON, je crois que c'est vous qui allez répondre, très rapidement, à ce monsieur.

Marc VERON : non pas de combien, parce que comme vous l'avez aperçu, il y a quelques va-et-vient sur cette question de captation qui se sont fait jour au cours du débat. En revanche, il y a une chose totalement certaine, c'est que la dépense pour le projet du Grand Paris commence dès début 2011, avec les études. Si vous n'avez aucune ressource, vous faites de l'emprunt. Et si vous faites de l'emprunt, vous avez des frais financiers, et un jour, de toute manière, les frais financiers, il faut les rembourser. Je répète, nous n'avons jamais inventé d'autres sources de financement s'agissant d'un investissement, créateur de richesses, que par des captations d'origine fiscale. Ou alors, nous faisons quelque chose, qui est à beaucoup plus long terme, qui est en effet de capter une partie de la rente foncière créée par ces nouveaux investissements et par l'ouverture des gares sur certains territoires. Nous n'en sommes pas là. Donc, j'interprète ce que le législateur a pris comme disposition comme une volonté de ne pas laisser la dette gonfler et donc la masse des produits financiers grever un jour ou l'autre, bien entendu, le bilan de cette opération, qu'il faudra, quel que soit le montant de la dette, quel que soit le montant des frais financiers, forcément rembourser et donc avoir très probablement des prélèvements aggravés à ce moment-là.

François LEBLOND : nous mettons fin à ce débat. Je voudrais remercier la Société du Grand Paris pour ses réponses, ainsi que Madame qui représentait la ligne 12, qui s'est exprimée tout à l'heure. Je voudrais vous remercier vous, les uns et les autres, qui vous êtes pliés à cet échange vif parfois, mais je crois constructif. Je crois que tout ce que vous avez dit a été pris en note, et notre Commission vous souhaite bonsoir, bonne nuit.

Applaudissements

(Fin de la réunion à 22 h 59)