

VERBATIM DE LA REUNION PUBLIQUE

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

Réunion organisée et animée par la Commission particulière du débat public

—

05 octobre 2010

Palais des Congrès, Versailles

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC

Réseau de transport public du Grand Paris :

- François LEBLOND, Président de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris
- Laurence HENRIOT, membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris
- Christine URIBARRI, membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris

MAITRISE D'OUVRAGE :

SGP (Société du Grand Paris):

- Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris
- Didier BENSE, Membre du directoire de la Société du Grand Paris
- Brigitte GREGOIRE, Membre de la Société du Grand Paris

La séance est ouverte à 20 h 07 sous la présidence de François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public réseau de transport public du Grand Paris.

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public Réseau de transport public du Grand Paris : je vais demander à Monsieur Le Maire de Versailles de bien vouloir nous dire quelques mots.

François DE MAZIERES, Maire de Versailles : merci Monsieur le Président. Les choses sont extrêmement réglementées. Il me revient donc de vous souhaiter la bienvenue à Versailles pour ce deuxième débat sur le Grand Paris. Je vous souhaite de vivre une séance passionnante, et qui va permettre à la Commission de travailler et de recueillir tous vos souhaits et toutes vos analyses.

François LEBLOND : merci Monsieur le Maire. Nous ouvrons le débat public de ce soir à Versailles. Il s'agit du premier débat des réunions dites générales, c'est-à-dire des réunions qui se tiennent dans les chefs-lieux de département de la couronne. Le débat public est un exercice de démocratie participative qui a une éthique et des règles qui permettent de garantir l'écoute et le dialogue. Le débat public sur le réseau de transport public du Grand Paris qui s'engage dans les quatre mois qui viennent repose sur ces principes, ceux qui ont été mis en œuvre par la loi du 27 février 2002 relatif à la démocratie de proximité, mais également sur des règles qui ont été établies par le Parlement dans la loi du 3 juin 2010, et qui sont spécifiques à ce débat.

- **Loi du 27 février 2002**

Elle prévoit tout d'abord que tout débat doit se dérouler avec une éthique. La Commission particulière qui va intervenir dans ce débat a été désignée par une autorité indépendante. Elle n'a pas été désignée par l'État ou par telle autre collectivité. C'est une autorité indépendante, la Commission Nationale du Débat Public, créée à l'initiative de la loi de 2002, et non pas de la loi de 2010, qui permet de traiter l'ensemble des débats publics sur la totalité du territoire. Il y a eu beaucoup de débats publics organisés par la CNDP depuis le début, et le débat sur le Grand Paris est évidemment le débat le plus lourd que la CNDP ait organisé.

Cette CNDP ne se prononce pas sur le fond du dossier. Son rôle est, à toutes les réunions de Commission particulière, de permettre à un maximum de points de vue de s'exprimer sur les projets présentés, d'organiser à cet effet des réunions publiques, la réunion de ce soir en étant une, de rédiger un compte rendu des débats et d'en dresser le bilan.

Pour le débat public sur le Grand Paris, elle met en avant le rôle du Parlement dans l'initiative de la saisine de la Commission Nationale, comme je le disais il y a un instant. Elle fixe des délais, et la durée maximum (ce qui n'est pas dans la loi de 2002). La durée maximum du débat de quatre mois ne peut être prolongée. La société du Grand Paris n'a

que deux mois et non trois pour indiquer les conséquences qu'elle tire du bilan dressé par la CNDP.

Elle fixe des contraintes par rapport au droit commun pour le pétitionnaire. Le Président du Conseil de surveillance de l'établissement public Société du Grand Paris doit faire rapport aux Commissions permanentes compétentes des assemblées parlementaires, des conditions dans lesquelles il a élaboré la décision qu'il a prise à la suite du débat, et la façon dont il en a tenu compte. Il s'agit de quelque chose de tout à fait nouveau.

Je voudrais maintenant aborder quelques règles de fond sur le débat public. La Commission Nationale du Débat Public, en tant qu'autorité administrative indépendante, veille au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement d'intérêt national, nomme le Président puis, sur sa proposition, les membres de la Commission particulière. Le débat public s'appuie sur cinq principes.

- **La neutralité**

Les membres de la CPDP ne se prononcent pas sur le fond du projet, et ne donnent aucun avis. Ils garantissent la qualité des débats.

- **L'indépendance**

Les membres sont indépendants du maître d'ouvrage.

- **L'équivalence**

Les membres de la CPDP garantissent à toute personne de s'informer, de participer et de s'exprimer quel que soit son statut ou sa représentation.

- **La transparence**

Les membres s'engagent à ce que l'information sur le projet soit claire et accessible.

- **L'argumentation**

Les membres de la CPDP veillent à ce que l'ensemble des positions et arguments exprimés soit explicité et débattu.

L'objectif et la finalité de la Commission reposent, pour la réussite du débat, sur le respect de la parole du citoyen qui est rapportée fidèlement au maître d'ouvrage. C'est ainsi que l'objectif premier est de permettre au public de s'informer sur les projets, d'obtenir des réponses à ces questions, d'exprimer ses observations, questionnements et propositions. Je précise qu'il existe une règle. Si l'un d'entre vous pose une question et n'a pas envie que sa photo soit prise, il s'agit d'une règle absolue que les hôtesseS feront respecter. Cette personne pourra être considérée comme totalement anonyme.

Les règles consistent également à éclairer le maître d'ouvrage par de nouveaux éléments d'appréciation sur les suites à donner à leur projet, la décision leur revenant. La participation au débat : la réunion publique est le moment fort. Il permet à chacun de s'exprimer et de retrouver l'esprit de l'agora.

Deux notions importantes : s'informer et proposer. Pour s'informer, tout un ensemble de documents est à la disposition avant et pendant le débat. Vous avez pu constater qu'il y a déjà eu beaucoup de documents, et il y en aura d'autres : les documents du maître d'ouvrage (dossiers et synthèses) ; les documents de la Commission (dépliants, newsletter, journal du débat) ; les documents en cours de débats ; le Verbatim ; les avis ; les cahiers d'acteurs ; les études.

La réunion publique permet de proposer que le citoyen apporte ses contributions et ses commentaires. Le site Internet concentre tous les éléments nécessaires au bon déroulement du débat public, et permet à tous de participer. Grâce à votre ordinateur, vous pouvez suivre la réunion de ce soir de chez vous.

Pour être concret, dans le cadre de cette réunion, le sujet abordé sera l'impact du projet sur le département des Yvelines. Ce ne sera naturellement pas exclusif sur la portée des implantations possibles des gares sur les territoires concernés. Trois niveaux d'intervention sont possibles pour tous. Des questions écrites : chaque participant peut proposer une question. Elle recevra une réponse rapide du maître d'ouvrage. Nous recueillerons ces questions. Des questions orales : chacun peut prendre la parole, et le maître d'ouvrage doit répondre. Des questions via Internet : elles sont posées au maître d'ouvrage au cours de la réunion, et il y a une technique qui permet depuis chez soi de pouvoir poser des questions au maître d'ouvrage en séance. Cela n'a pas très bien fonctionné lors de notre essai de l'autre jour à Paris, mais j'espère que ce sera mieux ce soir.

Le temps de parole est limité à trois minutes. Notre souci est toutefois de vous laisser vous exprimer, mais de façon cohérente, et de permettre au maître d'ouvrage de répondre à toutes vos questions.

Quelles seront les suites de ce débat ? Deux étapes importantes interviendront après les quatre mois : compte rendu et bilan dans les deux mois suivant la clôture du débat. Sans prendre position, la Commission particulière publie un compte rendu des opinions exprimées durant le débat, et le Président de la Commission Nationale établit un bilan en présentant les éléments essentiels. Il y a ensuite la décision du maître d'ouvrage. Dans les deux mois suivant la publication du compte rendu et du bilan des débats, le maître d'ouvrage annonce sa décision quant aux suites qu'il compte donner au projet et à l'opinion exprimée lors du débat public.

Je voudrais enfin vous présenter les membres qui composent la Commission particulière du débat public. Je voudrais à cet égard vous expliquer comment nous fonctionnons. Le

Parlement a dit que la Commission du débat public sur le Grand Paris serait composée de 12 personnes. J'ai été désigné le 3 juin dernier, et il m'a été demandé de choisir 11 personnes, et de les proposer à la Commission Nationale du Débat Public. J'ai donc proposé ces 11 personnes. J'ai veillé à la parité, puisqu'il y a parmi les 12 personnes que nous constituons 6 hommes et 6 femmes. J'ai veillé d'autre part à ce que beaucoup de personnes qui participent à notre réflexion soient des membres en activité, et non pas des retraités, pour bien montrer que nous souhaitions avoir le contact avec toutes les catégories de population, quel que soit leur âge.

Comme nous sommes 12 et que la région d'Île-de-France est grande, j'ai divisé la Commission en quatre parties géographiques. Nous avons aujourd'hui la partie Ouest, et mes deux voisines, Laurence HENRIOT à ma droite, et Christine URIBARRI à ma gauche, sont plus spécialisées dans la partie de territoire qui est la vôtre. Il y a une autre personne spécialisée qui est Didier SERRAT, mais il est à l'étranger ce soir, et ne pouvait pas nous rejoindre. Les autres membres de la Commission sont : Lamia ABDEL NABY qui n'est pas là ce soir, mais qui nous apporte le regard de tous les quartiers nord de Paris, et qui a déjà participé à un débat public ; Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT qui est avocate, qui a déjà participé à des débats publics, et qui est présente ce soir ; Claude BERNET qui a été Président d'une Commission de Débat Public Roissy Picardie, avant d'être membre de cette commission, et qui est également là ce soir ; Paul CARRIOT, qui n'est pas là ce soir, est spécialisé dans le domaine de l'environnement ; Joëlle FODOR ESKENAZY, qui est urbaniste et sociologue de Marne-la-Vallée, et qui est là ce soir ; Marie-Laure JOUSSET, qui a passé 20 ans au Centre Pompidou, dans les relations extérieures étrangères du Centre Pompidou, et qui est là ce soir ; Michel ROSTAGNAT, ingénieur général des ponts et chaussées, qui n'est pas là ce soir ; et Didier SERRAT, qui n'est pas là ce soir et qui est conseil en entreprises.

Vous voyez que nous avons constitué une Commission qui est extrêmement variée dans ses origines, dans ces âges, avec une totale parité. Nous avons fait cela pour vous entendre tous, et pour que chaque personne de la Commission puisse, avec les compétences qui sont les siennes, être pour vous un interlocuteur privilégié. Je sais que certains de mes collègues ont déjà pris beaucoup de contacts. J'en suis très heureux. C'est donc avec cette équipe que nous allons entreprendre le dialogue, avec la Société du Grand Paris, puisque nous n'allons parler ici que de la Société du Grand Paris, dont vous avez sur scène Marc VERON son Directeur général, Didier BENSE, son adjoint, et Brigitte GREGOIRE qui va présenter ce soir tout ce qui concerne l'Ouest de la région Île-de-France, et plus particulièrement le département des Yvelines. Je lui ai dit que nous avons des réunions qui ne sont pas des réunions de proximité, mais qui sont des réunions générales géographiques. Il faut que les réponses que vous apportiez soient des réponses adaptées à chacun des publics qui sont dans la salle. Mme Brigitte GREGOIRE va donc pouvoir vous expliquer ce qui concerne plus particulièrement le débat des Yvelines.

Et puis dans la salle, nous avons plusieurs personnes : Thierry BOSQUET ; Florence CASTEL ; Denis MASURE et Valérie VERNET de la Société du Grand Paris. Nous avons également Vincent DESVIGNES et Manuel LECONTE de RFF, ainsi que le Secrétaire général de la préfecture, Claude GIRAULT, pour les services de l'État.

Vous avez donc face à vous toute une série de personnes qui sont compétentes dans les domaines qui sont ceux qui sont évoqués ce soir. Sans plus tarder, je vais donner la parole à la Société du Grand Paris, à moins que quelqu'un n'ait une question à poser sur les questions de procédure.

Questions de procédure

Claude DUCAROUGE, Association SAVE : je m'exprime sur les questions de procédure au nom de l'association SAVE, qui est une association qui regroupe 14 associations sur Versailles, Viroflay, et Le Chesnay. Monsieur le Président, vous avez expliqué que le but de la Commission était de donner une information claire et accessible. La première des quatre questions que j'ai à vous poser est la suivante : pourquoi les informations nécessaires à la compréhension de dossiers actuels sont-elles dispersées dans plus de 50 fichiers mal rangés sur le site, et surtout très mal référencés ? Il s'agit d'une véritable inorganisation pour perdre le lecteur. Il faut impérativement améliorer. La situation actuelle n'encourage pas le lecteur à poursuivre sa découverte du dossier. Ce n'est pas un professionnel qui a organisé le site actuel pour la mise à disposition des documents. Je pourrais m'expliquer plus tard sur les détails si vous le voulez. Il devrait y avoir un CD-ROM unique, et une table d'introduction unique, mais complète. Ce n'est pas le cas aujourd'hui. Ceci est ma première question.

Ma deuxième question est la suivante : pourquoi aucun dossier SNCF ne figure-t-il dans les études présentées ? Les complémentarités entre les deux modes de transport sont évoquées, mais on ne comprend pas comment les articulations se font entre les deux grands transporteurs. Aucune indication sérieuse dans les documents sur ce sujet. Le dossier donne une impression de mainmise de la RATP qui ignore son voisin SNCF tant sur l'existant que sur leur projet.

Troisièmement, pourquoi l'étude financière du député CARREZ, rapporteur à l'Assemblée nationale, n'est-elle pas disponible in extenso sur le site ? Pourquoi ce rapport est-il caché ? Il y va de la crédibilité du projet et de celle des dates annoncées.

Ma quatrième question porte sur la méthodologie de présentation, car j'ai passé du temps à regarder vos 50 dossiers. Je parle bien évidemment au nom des 14 associations qui composent notre association. Les codes de représentation graphique utilisés dans certaines cartes des deux atlas sont une injure aux lecteurs. Les ronds et les triangles de taille variable ne sont pas quantifiés. Les cartes devraient comporter des chiffres en clair pour permettre la compréhension. De plus, on passe dans les cartes et les tableaux d'indications par commune

à des macro-zones sans lien ni description précise. J'ai des exemples tant que vous en voulez.

Sur les cartes, les positionnements géographiques sont parfois difficiles, car les limites communales ne sont pas toujours reportées dans les cartes. Les macro-zones viennent compliquer le lecteur sans être définies. C'était ma quatrième question.

François LEBLOND : merci. Cela a au moins le mérite de la clarté. Concernant votre première question, je ne suis pas du tout un spécialiste des sites Internet. Nous allons essayer de tenir compte des observations qui sont les vôtres, parce qu'il y a probablement des améliorations qui peuvent être apportées. Certains membres de la Commission avaient d'ailleurs formulé des remarques à ce sujet, et je pense que nous allons effectivement essayer de voir comment nous pouvons mieux répondre aux questions que vous avez posées sur le site Internet sur lequel vous vous êtes appuyé.

Je suis très sensible à votre deuxième question, portant sur la participation de la SNCF aux côtés de la RATP. C'est une question que j'ai posée dès le début de ma nomination comme Président. J'ai trouvé que le dossier était un dossier, me semble-t-il, de qualité. Nous avons cependant l'impression en lisant les cartes, et nous essaierons de rétablir l'équilibre ce soir, puisque je l'ai demandé formellement à la Société du Grand Paris, que la SNCF n'est pas suffisamment présente dans ce dossier. J'ai donc demandé à ce que ce dossier soit complété. Il a déjà été très largement complété, mais il va l'être encore davantage, d'autant plus avec la question que vous venez de poser. Nous sommes donc tout à fait d'accord sur ce point.

Votre troisième question concernait le rapport CARREZ. Nous connaissons ce rapport. Je ne savais pas qu'il n'était pas mis en ligne. Je crois qu'il devrait l'être assez prochainement, parce qu'il n'y a aucune raison de le cacher. Il sera d'ailleurs évoqué dans des débats. Monsieur CARREZ doit participer le cas échéant à des débats. Il y aura un débat thématique sur les finances qui aura lieu en janvier, et dans lequel il y aura forcément beaucoup d'éléments provenant de ce rapport CARREZ, et de discussions qu'il appelle.

Votre quatrième question concernait la cartographie. Nous allons essayer de faire mieux. Je pensais que c'était relativement clair, mais je vois que vous considérez que ce n'est pas le cas. Je demande donc à la Société du Grand Paris de répondre sur ce sujet. Je ne sais pas si Monsieur VERON peut dire un mot sur cette question de cartographie avant que sa collaboratrice ne s'exprime sur le dossier.

Marc VERON, Président du Directoire de la Société du Grand Paris : cela m'est un peu difficile, Monsieur le Président, parce que je n'ai pas le retour, au travers de la consultation du net, de ce que nous avons fourni comme données à la Commission du Débat Public. Il me semblait que dans la version papier, les cartes auxquelles vous faites allusion étaient un bon introducteur un débat. Encore une fois, vous mesurez bien que la localisation précise des

gares est sujette à débat. Il n'est pas question de trancher avant même d'avoir abordé cette discussion.

François LEBLOND : de toute façon, Monsieur, j'ai toujours indiqué à tous ceux qui sont ici présents que ma porte était toujours ouverte, et que si vous voulez me donner un peu plus de détails sur votre position, vous êtes le bienvenu au 100 avenue de Suffren, à savoir le lieu que nous avons choisi pour notre siège. Tout ce que vous avez dit est très important, car il faut toujours être soi-même critique à l'égard des documents que l'on fournit. Je vous remercie donc d'avoir posé ces questions importantes.

Question de procédure

Claude BRULE, Membre d'une société savante : bonjour Monsieur le Président, et bonjour à tous. Je suis un représentant d'association qui a une vocation de société savante, et qui connaît bien ces problèmes de débats publics. La question que je voudrais soulever est de signaler en ce moment, non seulement vous avez deux débats... Je voulais souligner la difficulté qui est imposée à l'heure actuelle à ceux qui s'intéressent à ces problèmes en région parisienne. Vous n'êtes pas sans savoir que nous nous trouvons avec deux projets parallèles qui sont soumis au débat public, alors que vous avez dans le même temps un avant-projet de schéma national des infrastructures de transport qui a été dévoilé par le cabinet du ministre Borloo en juillet de cette année, en annonçant que les projets qui y figuraient seraient soumis au public, feraient l'objet de consultations des élus régionaux, et que ce projet serait arrêté d'ici la fin de cette année. Je soulignerai de plus que dans cet avant-projet, le dispositif qui fait l'objet de ce débat ce soir, c'est-à-dire sur le réseau du Grand Paris, figure à l'intérieur de cet avant-projet de schéma directeur des infrastructures de transport.

Vous comprendrez donc bien que le citoyen qui voudrait bien comprendre et se mêler à ces débats importants se trouve un petit peu perdu. Je sais bien que vous allez nous répondre que votre débat est celui du réseau du Grand Paris, qu'Arc Express est autre chose, et que le schéma national est encore autre chose. Mais comment le citoyen lambda fait-il pour s'y retrouver ?

François LEBLOND : je n'ai pas parlé dans mon introduction de nos relations avec Arc Express. Il faut rappeler que le Parlement a prévu que le projet Arc Express, qui était à l'initiative du Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF), ferait l'objet d'un débat public conjoint avec celui du Grand Paris pour les parties qui sont proches les unes des autres. Comme nous sommes ici dans une partie qui n'est pas du tout concernée par le projet Arc Express, je n'ai pas évoqué ce sujet. Mais il est bien entendu que les débats que nous tenons... il y a 56 réunions pour les débats du Grand Paris dans l'ensemble de l'Île-de-France. Dans les 56 réunions, il y en a jusqu'à présent 8 qui sont prévues avec Arc Express. Peut-être un peu plus, nous verrons. Mais vous pouvez voir que les deux sujets ont été menés conjointement.

Je m'en tiens personnellement à l'application de la loi. J'ai été désigné en application de cette loi du 3 juin 2010. Je ne veux pas entrer dans d'autres considérations que celles de la loi.

S'il n'y a pas d'autres questions de procédure, je donne la parole à la Société du Grand Paris pour qu'elle expose au fond le sujet du Grand Paris, essentiellement vu du point de vue des Yvelines.

Brigitte GREGOIRE, Membre de la Société du Grand Paris : merci Monsieur le Président. Madame la Ministre, Monsieur le Maire, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs, au nom de la Société du Grand Paris, je vous remercie de votre présence à ce débat qui a pour objectif d'expliquer le projet du Grand Paris, et de recueillir leurs observations qui, je n'en doute pas, enrichiront notre dossier. Mais avant d'entrer dans le détail de l'explication de ce projet, un film va resituer notre projet dans l'histoire.

Projection d'un film

Puisque nous sommes à Versailles ce soir, et dans les Yvelines, je vais rappeler brièvement les principales caractéristiques de ce réseau de métro Grand Paris, avant bien sûr de focaliser sur le département des Yvelines, mais également sur la ville de Versailles.

- **Qu'en est-il de ce projet, et quelles sont ses caractéristiques ?**

C'est un réseau de rocares avec deux lignes de rocade qui sont connectées sur une ligne centrale. Ce réseau exigera la construction de 155 km de lignes, émaillés de 40 gares nouvelles. A sa mise en service, les prévisions de trafic sont de deux millions, et sa capacité prévue est de trois millions de voyages par jour. Sa vitesse sera bien sûr élevée.

De manière plus détaillée, ce réseau se compose de trois lignes, dont une ligne rouge de 60 km et 23 gares, dont le trafic est estimé entre 800 000 et 1 million de voyages. La caractéristique de cette ligne est qu'elle répond aux préoccupations actuelles des Franciliens, car elle maille en fait la première couronne. Nous le voyons notamment dans sa partie sud, où elle est très proche du périphérique. Les gares sont rapprochées. Elle est en connexion avec des prolongements de lignes, et elle est également en connexion avec les lignes Transilien et les lignes de RER qui assureront une répartition des flux.

Cette ligne présente également la particularité dans sa partie Est d'être en lisière de la première et de la seconde couronne, et de desservir des zones qui sont fort mal desservies à l'heure actuelle, notamment les communes de Clichy, de Montfermeil et d'Aulnay. Pour les communes de ce département, cette ligne permettra d'accéder à des pôles d'emplois, notamment ceux qui sont situés ici au Bourget, avec des emplois fortement qualifiés, mais également non qualifiés. Je voudrais rappeler aussi que dans sa partie Sud-Est, le tracé de cette ligne suit très exactement le tracé d'Orbival, dont le projet est porté depuis plusieurs années par les élus du Val-de-Marne.

La seconde ligne de rocade est la ligne verte, qui part de l'aéroport Charles-de-Gaulle. Elle desservira ensuite l'aéroport du Bourget. Je rappelle simplement que l'aéroport Charles-de-Gaulle est le deuxième aéroport quant au trafic en Europe, et que l'aéroport du Bourget est le premier aéroport d'affaires en Europe. Elle ira ensuite jusqu'à La Défense, puis Rueil-Malmaison, et jusqu'à Versailles-Matelots pour la partie qui vous concerne. Elle irriguera enfin le plateau de Saclay par le biais d'une gare située à Saclay Sud, rejoindra Massy, et ensuite l'aéroport d'Orly.

La caractéristique de cette ligne est que des options sont prévues. Nous en voyons ici au Nord-Ouest, et ici dans la partie qui vous concerne. Ce débat public est effectivement un débat pour lequel nous ouvrons des perspectives, et nous attendons vos suggestions, puisque tout n'est pas fixé. Nous voyons ensuite que cette ligne verte permettra également, par les connexions assurées notamment à Saint-Denis Pleyel, d'irriguer à partir des lignes Transilien le nord de la région Île-de-France.

La ligne bleue qui reste est la ligne armature. Il s'agit du prolongement de la ligne 14 au nord jusqu'à l'aéroport Charles-de-Gaulle, et au sud jusqu'à l'aéroport d'Orly. C'est vrai que Paris est l'une des rares grandes capitales dans le monde qui ne bénéficie pas d'un moyen de transport performant entre ses aéroports. Là encore, par le biais de connexions, on constate que par l'intermédiaire des lignes Transilien, le nord de la région sera également connecté au réseau du métro Grand Paris.

Le projet Grand Paris est aussi un métro. C'est forcément un métro automatique, puisque la plupart des métros construits dans le monde sont actuellement des métros automatiques. Ce métro aura une vitesse élevée de 65 km/h. Cela signifie que sa vitesse moyenne sera trois fois celle d'un tramway, deux fois supérieure à celle d'un métro parisien, et également supérieure à la vitesse du RER de 45 km/h de moyenne. Les intervalles entre les rames seront extrêmement réduits, à savoir 85 secondes entre deux passages. Comme tous les métros que l'on construit actuellement au moins en Occident, ce métro sera accessible aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR). L'automatisme permettra une plus grande flexibilité, c'est-à-dire une meilleure adaptation de l'offre à la demande déjà en cours de journée, mais aussi tout au long de l'année. La capacité de ce métro variera selon les lignes, de 10 000 à 40 000 places offertes par sens. Ces rames seront modernes, avec une intercirculation. Ce sera en outre un métro sécurisé, puisque des façades vitrées en bordure de quai garantiront une sécurité, comme c'est déjà le cas sur la ligne 14. Le fait d'avoir ce que l'on appelle dans notre jargon des portes palières permet également d'avoir une meilleure régularité des trains, dans la mesure où l'on maîtrise mieux le stationnement des trains.

- **Les gares**

Ce seront bien sûr des gares qui doivent être des espaces de vie au service des voyageurs, mais également des espaces de vie au cœur de la ville. Pourquoi ? Parce que la gare est un

lieu d'échanges entre tous les modes, le métro et le tramway, mais également la bicyclette et la marche à pied, qui est un mode de transport comme les autres.

Nos gares prendront donc fortement en considération l'approche des gares, et l'interconnexion entre les différents modes. Les gares ne peuvent cependant plus être simplement des lieux d'échanges. Elles doivent également procurer des services aux voyageurs, mais également aux habitants des quartiers, parce que les gares que l'on construit à l'heure actuelle un peu partout dans le monde sont également des polarités de quartiers. Elles offrent donc, souvent, c'est par exemple le cas des gares parisiennes, des services aux habitants des quartiers, que ce soit le soir ou pendant les week-ends.

Ce seront donc des espaces de vie au service des voyageurs, et au cœur de la ville.

- **Pourquoi ce projet ? Quels bénéfices pour la région Île-de-France ? Quels bénéfices pour les Franciliens ?**

Il s'agit en fait d'un projet global, parce que l'amélioration des transports est une condition sine qua non du développement économique. À l'heure actuelle, un développement économique ne saurait se concevoir sans être un développement durable.

Le premier avantage est une amélioration des transports pour tous. Nous savons bien évidemment les déplacements de banlieue à banlieue sont ceux qui augmentent le plus. Or, le métro que nous proposons aujourd'hui est un métro de rocade. C'est-à-dire un métro qui correspond à la demande. À titre d'exemple, avec le métro du Grand Paris, pour aller de Noisy-Champs à Villejuif, le temps sera de 34 minutes, alors qu'il faut 41 minutes à l'heure actuelle pour aller de Saclay à Orly.

Ce réseau sera également extrêmement maillé, et vous avez là deux possibilités. Il y aura un maillage en première couronne, de même qu'un maillage en seconde couronne. Ce dernier permet de retenir des flux, et de les disperser très en avant, ce qui permet de désencombrer le réseau central puisqu'en effet, une grande partie des déplacements de banlieue à banlieue à l'heure actuelle, s'effectue en passant par Paris. Le calcul a montré que la désaturation, c'est-à-dire le ballon d'oxygène, apportée par le réseau du Grand Paris conduira à une diminution du trafic en moyenne de 10 à 15 % sur l'ensemble du réseau. La diminution du trafic pourra atteindre 25 % sur la ligne 13, qui est l'une des lignes les plus chargées du réseau parisien, et 30 % sur le tronçon central de la ligne B.

Un autre bénéfice est de soutenir le développement économique et territorial. Le réseau de métro Grand Paris se veut être un levier pour la croissance et l'attractivité. Il est vrai que la région Île-de-France est la région la plus riche d'Europe. Elle concentre et produit 4 % du PIB de l'Europe. Mais elle est en perte de vitesse dans une compétition internationale qui se mondialise. Si l'on compare les taux de croissance de la région entre 2000 et 2008, ils sont annuellement en moyenne de 2 %. Ils sont de 3 et 4 % à Londres et à New York. Notre région est donc en perte de vitesse, et il devient finalement urgent maintenant de jouer de ses

atouts, mais également de l'aider à s'adapter, de façon à ce qu'elle puisse continuer à tenir sa place dans la compétition internationale.

Comment ? En renforçant les pôles de développement qui existent déjà, et en améliorant la qualité de vie des Franciliens. Je voudrais simplement dire qu'à l'heure actuelle, le solde migratoire de la région Île-de-France est déficitaire. C'est en grande partie dû à une perte de qualité de vie. Et à ce titre, les contrats de développement territorial devraient participer à l'amélioration de la qualité de la vie des Franciliens, au même titre que l'on améliore la qualité de vie en améliorant la qualité des transports.

Le dernier effet bénéfique de ce projet est de participer au développement durable. En effet, pour la première fois, pour ce projet, une évaluation stratégique environnementale a été menée de concert avec le projet, et au lieu d'arriver a posteriori de ce projet. C'est donc une première, et c'est une étude extrêmement importante qui a guidé la conception de ce projet. C'est l'une des raisons pour laquelle, souvent pour des raisons environnementales, nous avons opté pour du souterrain plutôt que de l'aérien. C'est une première, et nous en sommes extrêmement fiers, puisque l'évaluation stratégique environnementale succédait généralement au projet, et ne le précédait pas.

Pour résumer, il nous semble que c'est un projet équilibré et cohérent, un projet pour répondre aux attentes d'aujourd'hui. Pourquoi ? Parce qu'il se propose, notamment par la ligne rouge, de désaturer le réseau parisien et d'irriguer la première couronne. Mais c'est aussi un projet pour demain, parce que lorsque l'on construit une infrastructure de transport de type métro, on ne la construit pas pour une génération, mais pour deux ou trois générations. Il est donc nécessaire d'anticiper de façon à pouvoir créer un mode de transport qui sera encore efficace dans 100 ans. C'est par exemple le cas du métro parisien.

C'est aussi un projet qui, en favorisant le développement économique, doit désenclaver les territoires qui souffrent aujourd'hui notamment d'un chômage élevé.

- **Le métro Grand Paris dans les Yvelines**

Je n'insisterai pas sur les caractéristiques des Yvelines. Je voudrais simplement rappeler que dans les Yvelines, la part de la voiture dans les déplacements est extrêmement importante, puisque les transports en commun, finalement du fait de leur faible représentation, n'assument que 13 % du volume des déplacements. Vous êtes d'ailleurs le département qui compte le plus d'automobiles, avec 700 000 unités.

Concernant le tracé du Grand Paris dans les Yvelines, vous êtes essentiellement concernés par la ligne verte qui, à partir de La Défense, ira à Nanterre, puis jusqu'à Rueil, et descendra jusqu'à Versailles-Matelots, avec une option Versailles Chantiers.

De Versailles-Matelots à Saclay Sud, les options sont ouvertes comme vous pouvez le voir, puisque sur le plan du Grand Paris, c'est la seule zone qui est grisée. Ensuite, à partir de

Saclay Sud, la ligne gagnera Massy-Palaiseau où elle sera en correspondance avec le TGV, et ensuite l'aéroport d'Orly bien évidemment.

Les Yvelines dans le Grand Paris, en quoi cela consiste-t-il ? Vous avez en fait deux gares qui peuvent connecter les lignes Transilien au réseau du Grand Paris. C'est tout d'abord la gare de Versailles, qui permettra bien sûr aux habitants de Rambouillet et de Houdan d'atteindre la ligne verte du réseau du Grand Paris, et plus au nord ici, par l'intermédiaire de La Défense, c'est bien le nord des Yvelines qui sera connecté au réseau du Grand Paris.

Par l'intermédiaire de ces connexions, on voit bien sûr que les bassins d'emploi du plateau de Saclay vont être très proches, mais également la vallée scientifique de la Bièvre ici. Et par le nord, il y a finalement le chapelet des zones de développement qui vont de La Défense à Roissy, et qui seront finalement connectées au département des Yvelines. Ce projet qui tangente en fait le département des Yvelines est un projet qui permet aux Yvelines d'atteindre des bassins d'emplois extrêmement importants.

Nous avons ici une carte assez simple qui illustre les gains de temps avec et sans le projet. Nous sommes partis de Rambouillet. Si nous regardons les gains de temps supérieurs à 20 minutes, nous voyons bien sûr que ces gains de temps sont d'autant plus importants que le trajet est long, et que le nombre de correspondances est faible. Bien évidemment, les gains les plus importants sont autour de l'aéroport de Roissy et de l'aéroport d'Orly.

Si l'on vous présente une autre carte, on diminue aussi une correspondance puisque nous sommes à la gare de Versailles. On s'aperçoit que les gains de temps sont plus importants, et couvrent des territoires qui sont beaucoup plus importants. Nous voyons donc en fait bien que par l'intermédiaire des gares qui seront situées dans les Yvelines, c'est bien de nombreux bassins d'emplois qui deviendront atteignables pour les habitants des Yvelines.

- **La mise en œuvre**

Ce projet a un coût compris entre 21 et 23 milliards d'euros, dont plus de 80 % pour les infrastructures, 12 % pour le matériel roulant, et le solde pour les acquisitions foncières. Pourquoi ? Parce que la loi du 3 juin 2010 fait obligation à la Société du Grand Paris de remettre un réseau de transport clef en main à l'autorité organisatrice des transports. C'est-à-dire que ce réseau comprendra les lignes, l'écart, mais également le matériel roulant. Il aura bien évidemment été construit grâce aux acquisitions foncières. Il s'agit donc d'un réseau clé en main. Bien entendu, la ligne qui mobilisera le moins de moyens sera la ligne bleue, puisqu'elle existe déjà pour partie. La ligne rouge mobilisera entre 35 et 40 % du coût, et la ligne verte qui, je le rappelle, est la plus longue avec 70 km, mobilisera entre 40 et 50 % du montant total.

Pour terminer, je ne m'appesantirai pas sur la suite des opérations, le Président de la Commission particulière l'ayant déjà fait de manière très détaillée. Nous en sommes donc dans la phase du débat public qui se terminera à la fin du mois de janvier lorsque le rapport

aura été remis, et que nous aurons répondu aux éléments que vous nous aurez fournis. Les enquêtes publiques seront ainsi déclarées en 2012. Les travaux commenceront en 2013, pour la mise en service de premiers tronçons en 2018, et une mise en service totale en 2023.

Je vous remercie de votre attention, et nous sommes bien sûr ici pour répondre essentiellement à vos questions, et prendre vos avis.

Emmanuel FROIDEVAUX, Association Oui au tramway, non au tracé : je n'ai pas vu le tracé sur la carte. Je ne sais donc pas très bien si cela concerne exactement votre cas, car il s'agit du T6, c'est-à-dire du tramway qui va de la porte de Châtillon à Vélizy. Et après Vélizy, par une aberration complètement idiote, virage de 120° vers la droite en direction de Viroflay en souterrain. Je vous propose par conséquent une économie de 100 millions d'euros au moins, en le faisant passer en direction de Versailles. Écologiquement, économiquement et politiquement, vous vous en rendrez compte, je pense que la position de bon sens est de passer par Versailles. Et par conséquent, les directions de Satory, Saclay, Saint-Quentin-en-Yvelines par Versailles me paraissent beaucoup plus de bon sens, et correspondent à une économie de notre argent.

François LEBLOND : j'ai bien noté votre question. Je crois que la société du Grand Paris ne peut pas répondre à une question de cette nature. Peut-être RFF a-t-il quelques réponses ? C'est un sujet sur lequel je demanderai des réponses à ceux qui sont concernés par cette question, et nous vous répondrons par écrit.

Bernard DEBAIN, Maire de Saint-Cyr-l'École : je voulais vous demander quelles étaient vos interrogations entre l'arrivée à Versailles-Matelots et l'arrivée à Versailles Chantiers, étant donné qu'il y a un petit problème à Versailles-Matelots, car ne passent à l'heure actuelle par Versailles-Matelots que les trains qui viennent Dreux-Plaisir. Les trains qui viennent de Saint-Quentin-Rambouillet passent sur la voie haute, étant donné qu'il ne peut pas y avoir d'après la SNCF de croisement au niveau de Saint-Cyr. Cela veut dire que si vous arrivez avec votre métro à Versailles-Matelots, vous aurez moins de 50 % des trains qui pourront assurer une correspondance pour les gens qui veulent aller à Versailles Chantiers, ou surtout pour les gens qui voudraient par exemple aller vers Saint-Quentin-en-Yvelines et Montigny-Guyancourt, c'est-à-dire le centre de Saint-Quentin-en-Yvelines. Comment appréhendez-vous ce problème de correspondance si jamais vous arriviez à Versailles-Matelots ?

François LEBLOND : je crois que vous posez de toute façon une question importante, puisque dans le schéma qui nous a été présenté par Madame, il y a un instant, il y avait une alternative entre Versailles-Matelots et Versailles Chantiers. Je sais qu'il s'agit d'un sujet délicat, qui a été évoqué par plusieurs des personnes que j'ai déjà pu rencontrer. Je pense qu'il peut y avoir dans la réunion de ce soir quelques éléments de réponse des uns ou des

autres sur cette question. Je laisse bien entendu la parole au maître d'ouvrage afin qu'il puisse s'exprimer sur ce sujet qui est un sujet très important pour vous tous.

Marc VERON : comme vous avez pu l'observer, nous avons laissé la question totalement ouverte. Nous voudrions en effet sur ce sujet que les acteurs locaux s'expriment, au premier chef la municipalité de Versailles. J'essaie de situer la balance telle qu'elle peut être faite sur des sujets de cette nature. Il est clair que nous avons souhaité considérer d'un côté la maximisation dans la valorisation des potentiels de développement local. Il est exact qu'il y a un gisement foncier à Matelots, et que cela mérite d'être considéré eu égard à ce que la commune peut estimer y implanter, valoriser cet espace, et avoir là une opportunité forte de dynamique locale.

Il y a d'un autre côté les questions que vous soulevez, qui ne nous ont bien évidemment pas échappé, d'une beaucoup plus grande complexité dans les connexions ferroviaires par rapport à Chantiers. Il faut donc faire la balance entre ce capital de développement potentiel que représentent les terrains des Matelots, et ces inconvénients qui se résoudront forcément par un coût additionnel. Nous souhaitons vraiment beaucoup que les acteurs locaux s'expriment sur ce sujet.

François LEBLOND : je voudrais donner la parole à un internaute, puisque vous savez qu'il existe la possibilité de poser des questions par Internet. Monsieur André ZELLER de Paris nous pose une question.

Question posée par internet

« Si le réseau du Grand Paris allège les réseaux actuels, TER et RER, ne craignez-vous pas des baisses de fréquentation au niveau de ces réseaux classiques, et donc des suppressions d'emplois ? Y aura-t-il des facilités d'intégration d'emplois pour les professionnels impactés ? »

Brigitte GREGOIRE : nous constatons en fait que la croissance des déplacements est due en fait essentiellement à l'accroissement de la mobilité. Les réseaux actuels sont surchargés. Notre réseau contribuera simplement à rendre le transport dans les lignes actuelles plus confortables. Nous constatons à long terme que de façon quasi inéluctable, la mobilité continue de progresser en Île-de-France. Je ne pense donc pas que cela mette en péril les emplois des entreprises de transport.

Christian MUREZ, Président de la Communauté de communes des boucles de la Seine : nous sommes assez surpris de ne pas voir dans le schéma d'arrêt possible sur Sartrouville et Houilles, d'autant plus qu'il y a sur Sartrouville le projet Tangentielle Nord, avec la création de gares supplémentaires vers le nord. Nous sommes en fait d'autant plus impactés que la ligne Paris Le Havre utilise les voies existantes qui vont donc vers le Havre, et nous sommes assez surpris de ne figurer dans aucun des projets. Pour notre soulagement au niveau transport, chacun sait l'emploi de la ligne A nord et sud. Nous nous posons la question de savoir pourquoi nous avons été un peu oubliés dans le projet.

Didier BENSE, membre du Directoire de la Société du Grand Paris : le métro Grand Paris à lui seul ne répond pas à l'ensemble des problématiques de transport de l'Île-de-France. A l'horizon de mise en service, 2018-2023, nous avons effectivement tenu compte d'un certain nombre de projets complémentaires. Vous avez mentionné ce qui se passait en particulier dans les territoires nord, dans le quartier de Sartrouville-Argenteuil. Il y a un projet d'infrastructure et là, on pourrait avoir des précisions du côté de la SNCF ou de RFF concernant la tangentielle nord qui va effectivement offrir des liaisons de banlieue à banlieue, par l'intermédiaire, me semble-t-il, d'un tram-train. Mais nous avons par contre veillé à un maillage correct de cette tangentielle nord avec le métro Grand Paris qui aura lieu au Bourget. Il y a également me semble-t-il d'autres projets de bouclage de Sartrouville davantage vers le sud.

Nous n'avons effectivement pas imaginé, même si nous l'avons regardé, un tracé de cette ligne verte qui passerait plus au nord, dans le Val-d'Oise en particulier, de l'autre côté de la frontière départementale par rapport à la Seine-Saint-Denis. C'est un besoin qui nous semble à ce stade rempli par le projet de tangentielle nord, moyennant bien évidemment des articulations correctes entre les deux projets.

Daniel MULLER, Association Avancions ensemble : concernant la gare de La Défense, il y a plusieurs projets au niveau des gares. Certains projets sont-ils davantage prioritaires que d'autres ? Certains projets sont censés se dérouler près du RER A. Vous avez d'ailleurs à ce sujet cité une désaturation du RER B, mais je n'ai pas vu de désaturation de la ligne A, qui est pour moi tout à fait aussi importante. Vous êtes-vous réellement concertés avec les entreprises, car je constate qu'il y a beaucoup d'entreprises qui quittent par exemple le secteur de La Défense pour s'éloigner vers l'est, notamment vers Saint-Denis Pleyel, mais également vers d'autres villes comme Fontenay-sous-Bois. Nous remarquons tout à fait au moyen de notre plan que l'Est est toujours assez difficile d'accès par rapport à l'Ouest, comme Versailles et Saint-Cyr-l'Ecole. Pour des économies de prix au mètre carré, de plus en plus de grands groupes, comme la BNP, Axa et autres, se dirigent vers l'est de l'Île de France.

Enfin, en tant que Saint-cyrien, je me pose une question par rapport à un lien avec la tangentielle Ouest.

François LEBLOND : avant que vous vous exprimiez, je voudrais quand même dire sur La Défense que nous avons bien pensé au sujet qui est le vôtre. La Défense est quelque chose d'un peu compliqué dans notre débat, puisque nous avons à La Défense un projet Arc Express, et le projet Eole, qui est un projet très important à La Défense. Nous devons également réfléchir aux moyens qui peuvent être mis en œuvre pour accélérer les trains vers l'ouest, vers Rouen, Caen et Le Havre. La Défense est donc un endroit tout à fait essentiel, et nous allons tenir une réunion commune Grand Paris, Arc Express et Eole, qui est à une date que nous vous préciserons, à La Défense, justement pour traiter du sujet que vous évoquez.

Quant aux questions de fond, je laisse la société du Grand Paris s'exprimer sur l'ensemble des sujets que vous venez d'évoquer.

Marc VERON : sur La Défense, c'est probablement l'une des questions les plus compliquées que nous ayons à résoudre en termes de gare, et surtout de circulation des voyageurs d'un point à un autre. Tout le monde connaît la situation aujourd'hui à La Défense. Nous avons effectivement la ligne 1, classique du métro, et le RER A, à propos duquel je rappelle que sur intervention du Président de la République, une opération de modernisation complète de tout le matériel roulant pour passer à un matériel à deux étages est en cours. Ce n'est quand même pas tout à fait banal du point de vue des actions. Nous avons le tramway qui arrive par le sud. Nous avons le tramway qui va aller par le nord jusqu'au pont de Bezons. Nous allons avoir Éole, dont le débat public a d'ailleurs commencé quasiment en même temps que celui-ci. Nous allons avoir le réseau de métro automatique dont il est question ce soir, et nous avons de surcroît une arrivée de TGV prévue à partir de la Normandie, dans un débat public qui devrait normalement s'ouvrir au deuxième semestre de l'année prochaine. Je dois dire qu'en matière de convergence de moyens exceptionnels, il est difficile de faire mieux. Or, il y a à l'évidence une difficulté tient à la topographie. Car lorsque l'on examine une carte en plan horizontal, tout est parfait. On peut tracer autant de lignes que l'on veut, et on a le sentiment de concilier absolument tous les projets. Quand on commence à aborder un travail en coupe, la difficulté apparaît d'une façon certaine.

Autrement dit, il faut arriver à la fois à poser deux gares nouvelles sous la dalle. Il faut arriver à poser une gare supplémentaire de l'autre côté du circulaire. À quel endroit ? On peut évidemment penser au territoire qui est susceptible de la plus grande valorisation en termes de constructions, de logements et d'activités. Même si les réserves ferroviaires sont extrêmement importantes, il y a une vraie délicatesse. Et nous pourrions très bien avoir une collection de projets pris individuellement totalement rationnels, et avoir cependant une véritable galère pour les passagers. C'est la raison pour laquelle le travail de fond qui consiste à ce que l'ensemble des maîtres d'ouvrage, il y a déjà au moins RFF et la Société du Grand Paris, et bien entendu le STIF de son côté, puissent travailler en commun aux articulations, aux circulations et aux correspondances, de manière à rendre l'ensemble du système de transport sur le site de la défense le plus fonctionnelle et le plus commode possible. Pour résumer le problème, évitons la galère des circulations au Châtelet à la puissance 10. Ayant dit cela, je vous indique que tout le travail est à faire. Nous sommes dans une phase de débat public. Nous pouvons encore aujourd'hui nous contenter de traits en plan horizontal. Ce n'est bien évidemment plus envisageable à la fin du débat public.

Deuxièmement, en ce qui concerne le potentiel économique que représente La Défense, je considère comme un acte majeur la décision prise par six communes qui vont de Suresnes au sud, à la Garenne-Colombes au nord, et de Puteaux à Rueil d'est en ouest, de créer un syndicat d'études, de manière à concevoir un projet d'urbanisme entre ces deux boucles de la Seine. C'est un acte majeur qui fait que tout d'un coup, ce qu'on appelle La Défense, qui

est généralement entendu au sens court du terme, c'est-à-dire à l'intérieur du circulaire, change totalement de dimension et d'horizon.

Vous avez parlé ensuite de la situation des entreprises. Je voudrais de ce point de vue faire une simple observation qui montre à quel point est puissant le réseau de métro du Grand Paris. À partir du moment où vous allez avoir toute une série de villes disposant de réserves foncières importantes et connectées directement, le phénomène qui se passe à l'intérieur d'un espace relativement étroit, La Défense, où vous avez des sièges sociaux qui cherchent à déplacer aux marches de La Défense les back-offices, ce qui est un exemple caractéristique des banques avec tout cet appareil logistique, la question pour les entreprises va se poser demain matin dans des termes complètement différents. C'est-à-dire qu'étant données ces connexions extrêmement commodes, ils pourront parfaitement implanter sur la trajectoire nord-nord-ouest, dans des réserves foncières importantes que connaissent ces secteurs, les fameux back-offices en question, mais éventuellement de manière plus lointaine.

À partir du moment où l'on crée un seul bassin d'emploi par l'effet de ce réseau de métro automatique, la carte des implantations industrielles ou tertiaires est forcément devenue totalement ouverte. Et concernant les décisions et les arbitrages qui devront être rendus sur les localisations, c'est tout d'un coup une formidable relance du jeu. Je ne sais pas où cela apportera le plus d'effet, mais il y a en tout cas un bassin unique d'emploi en couronne proche ou plus ou moins lointaine, Versailles étant bien évidemment complètement concernée par mon observation, qui va se trouver créé tout d'un coup. 6

Didier BENSE : je souhaite rappeler tout d'abord que la société du Grand Paris est maître d'ouvrage du métro Grand Paris. Elle est également en charge de faire des propositions de liaisons complémentaires permettant de mailler le territoire. Sur la tangentielle Ouest, la carte est incomplète à aujourd'hui, parce que la réflexion évolue. C'est quelque chose qui a été fait avant l'été. Nous savons tous aujourd'hui qu'il y a un petit bout mis en service. Il faut prolonger cette tangentielle Ouest. Il nous semble effectivement important de réfléchir, malgré la difficulté et les problèmes techniques, dans le cadre du choix de Matelots, à ramener cette liaison de la tangentielle Ouest vers ce point de connexion vers le métro Grand Paris. Un dernier point qu'il faut probablement regarder de très près sur cette tangentielle Ouest, est l'ouverture, notamment vers Achères, vers Conflans et vers Cergy, ce qui semble un projet de développement important et de liaison entre ces deux territoires qui ne communiquent pas très bien aujourd'hui, ou qui communiquent par La Défense, ce qu'il faut éviter de faire à l'avenir.

François LEBLOND : RFF a-t-il quelques compléments à apporter à ce sujet ?

Manuel LECOMTE, RFF Île-de-France : je voulais tout d'abord signaler que la réunion commune à La Défense avec les trois projets Éole, Grand Paris et Arc Express, aura lieu le 18 novembre. Je voulais ajouter quelques éléments en réponse à la question posée sur la désaturation du RER A. Comme Monsieur VERON l'a rappelé, il y a la question du matériel

roulant avec davantage ou la totalité des rames à deux niveaux. Il y a également des projets qui vont aider à la désaturation du RER A. Ce sera le cas de la rocade de métro automatique qui va y contribuer, parce que vous avez actuellement un certain nombre de personnes qui travaillent à La Défense, et qui viennent de coins de la région parisienne qui seront sur le réseau de cette rocade de métro automatique, qui passe actuellement par Paris pour aller à La Défense. Ce sera bien sûr aussi le cas du projet Éole, le prolongement du RER E à l'ouest, qui s'arrête actuellement à Hausmann Saint-Lazare, et qui sera donc prolongé en souterrain jusqu'à La Défense Nanterre, et ensuite jusqu'à Mantes-la-Jolie.

Je signale juste que le débat public concernant ce projet Éole va commencer par une première réunion après demain jeudi à Paris, et qu'il ira ensuite un certain nombre de réunions, notamment dans les Yvelines, puisqu'il y en aura à Mantes-la-Jolie, à Poissy et à Houilles. Il sera donc possible de participer à ce débat concernant le prolongement du RER E. Par le fait qu'il passe à La Défense, qu'il traverse ensuite Paris et qu'il rejoigne le réseau Est, il aura un impact majeur en termes de désaturation du RER A.

François LEBLOND : comme tout cela n'est pas tout à fait simple, nous allons faire tout notre possible avec Monsieur GAILLARD, le Président du débat public sur Éole, pour mettre en place une collaboration aussi forte que possible afin que vous puissiez y voir un peu plus clair sur ces différents projets, pour savoir s'ils sont complémentaires, contradictoires...

Joël LOISON, Maire de Vélizy-Villacoublay : j'adhère tout à fait à ce grand projet, et j'en attends beaucoup. Nous allons avoir une bonne desserte de la petite couronne, et une bonne desserte de la grande couronne. Vous avez entre les deux de grands espaces aujourd'hui économiques, qui n'ont pas du tout été évoqués, ce qui constitue une grande déception en ce qui me concerne.

Vélizy-Villacoublay se trouve entre Saclay et le pont de Sèvres, et il n'y a rien de prévu en ce qui concerne les liaisons nord-sud. Or, je voudrais quand même évoquer devant vous que c'est un territoire qui accueille aujourd'hui à peu près 120 000 personnes chaque jour, et que c'est un territoire en développement, puisqu'on estime qu'il se sera développé de 35 à 40 % supplémentaires d'ici 20 ans. Et pourtant, rien n'est prévu. C'est aujourd'hui une zone qui est déjà complètement saturée. Je rappelle que pour venir du métro Pont de Sèvres à Vélizy-Villacoublay, il y a 5 km qui sont difficilement parcourus en moins de 45 minutes. Et nous ne voyons aucun aménagement, ni vers la petite couronne ni vers la grande couronne. Je vous remercie.

François LEBLOND : ce sujet a déjà été abordé devant moi un certain nombre de fois dans les réunions que j'ai pu tenir avec les uns et les autres. J'aimerais que le Grand Paris puisse s'exprimer un peu sur ce sujet. J'imagine que c'est une question qui vous a été posée.

Didier BENSE : il y a bien sûr le projet que tout le monde a en tête, qui est le projet de train qui reliera Vélizy-Villacoublay à Châtillon Montrouge. C'est donc une porte d'entrée sur Paris et sur le métro Grand Paris.

Joël LOISON, Maire de Vélizy-Villacoublay : s'il est certain que ce tramway apportera une certaine souplesse, il ne règle cependant pas le problème de la liaison nord-sud. C'est une liaison Est-Ouest. Par ailleurs, le tramway fait 4 000 passagers à l'heure, pour apporter aujourd'hui une solution à 120 000 personnes.

Marc VERON : la loi dit qu'à partir du moment où vous avez fixé votre trajet et vos gares, vous devez travailler au maillage. Pour une bonne part, toutes les décisions dont vous parlez incombent au STIF. Ce n'est pas la Société du Grand Paris qui a la responsabilité juridique de concevoir les maillages dont vous avez besoin. Je dis cela, parce qu'il ne faut pas concevoir l'état où nous sommes aujourd'hui comme un point d'aboutissement. La loi dit qu'à partir du moment où vous avez fixé vos gares, et qu'un décret a été pris en Conseil d'État, qui les matérialise, vous devez travailler au maillage. Il y a donc tout un travail de fond à faire, qui n'est bien entendu absolument pas couvert aujourd'hui.

François LEBLOND : c'est en tout cas une vraie question qui a été posée par Monsieur le Maire de Vélizy-Villacoublay. Nous la notons dans le débat.

Daniel VIDAL, SNCF : je m'aperçois que le problème du réseau du Grand Paris et l'interconnexion des réseaux. Nous sommes prêts à regarder comment se font les interconnexions, et en particulier dans les gares. Si les temps de parcours inter-gares sont importants, les temps de correspondance sont également très importants. Il faudra voir comment on se déplace et comment on transite d'une ligne RER ou d'une ligne Transilienne vers le métro du Grand Paris. Nous sommes pour l'instant un peu embêtés pour répondre à ces questions, mais nous pouvons apporter des éléments de réponse si des questions nous sont posées, et si nous sommes informés en temps réel.

François LEBLOND : on voit bien ce que vous voulez dire, et nous allons en user. Chacun va pouvoir en user, parce que ce sont vraiment des questions fondamentales.

François DE MAZIERES, Maire de Versailles : trois éléments. Le premier a insisté sur l'importance de la deuxième boucle. Cette deuxième boucle est absolument indispensable pour le développement de Saclay. Il est évident qu'à partir du moment où existe cette deuxième boucle, elle doit être reliée à Versailles.

Deuxièmement, le choix entre Versailles-Matelots et Versailles Chantiers. La ville de Versailles se prononce en faveur de Versailles-Matelots pour trois raisons. Premièrement, vous n'avez aucune possibilité de faire des parkings de dissuasion sur la guerre de Versailles Chantiers, qui est déjà complètement saturée. La gare des Chantiers est au milieu d'une ville historique. Nous ne pouvons pas pousser des bâtiments qui existent parfois depuis 200 ans.

Vous avez en outre signalé tout à l'heure qu'autour de la gare des Matelots, des terrains très importants sont libérés aujourd'hui, notamment par l'armée : 63 ha sur le site des Matelots ; 20 hectares sur le site de Pion. Le maire de Saint-Cyr-l'École a pris la parole tout à l'heure. Il est bien conscient qu'il développe aujourd'hui des programmes immobiliers très importants, et que cette gare des Matelots est donc susceptible de drainer l'ouest de Versailles, ce qui est indispensable, car le concept même de ces gares est d'être des gares avec des parkings de dissuasion importants.

Troisièmement, je crois que le fait qu'il y ait une importante réflexion aujourd'hui sur ce métro ne doit pas faire oublier les préoccupations du court terme. Comme vous l'avez souligné plusieurs fois, la tangentielle est un élément de court terme absolument essentiel pour tout l'ouest de Paris. La ville de Versailles insiste sur la cohérence qu'il y aurait à ce que cette tangentielle aboutisse à la gare des matelots et à la gare des chantiers.

François LEBLOND : je précise que nous avons l'annonce de la venue du responsable du château de Versailles ce soir, à savoir Monsieur ALLAGON, qui a malheureusement été retenu et qui ne peut pas être avec nous ce soir. Il aurait peut-être eu un dialogue sur ce sujet à propos du domaine de Versailles.

Valérie PECRESSE, ministre de l'Enseignement supérieur et de la Recherche, conseillère régionale : Monsieur le Président, j'ai deux questions. Premièrement, la Société du Grand Paris a-t-elle procédé à une analyse, au-delà des éléments très intéressants qui ont été donnés par François DE MAZIERES, des avantages et inconvénients des deux localisations Chantiers et Matelots, et est-ce que vous avez déjà pesé le pour et le contre ? Vous avancez de deux variantes dans le débat. J'imagine que vous attendez des souhaits de votre part, mais peut-être que vous avez vous-même déjà un premier bilan coûts-avantages que vous pourriez nous donner pour nous faire réfléchir.

Dans le cadre de l'aménagement du plateau de Saclay, la mission d'aménagement du plateau de Saclay avait mentionné la possibilité de faire une gare, justement avec un parking de dissuasion, à La Minière. Il me semble que cette gare est inscrite dans le dossier d'étude d'enquête publique. Cette gare serait-elle possible dans le cas où la gare de Versailles Chantiers serait choisie comme gare pour la double boucle ?

Marc VERON : Madame la Ministre, à votre demande, au cours du mois de juillet, et celle d'ailleurs du Conseil général des Yvelines, nous avons tout à fait délibérément ouvert une option à la discussion pour une éventuelle gare sur le territoire de La Minière, compte tenu du fait que des arguments économiques forts pouvaient être versés au dossier. Nous sommes toujours dans la même logique. Je vous rappelle que le coût d'une gare basique, du type station de métro débouchant sur un trottoir, est de l'ordre de 60 à 70 millions d'euros. Il faut donc évidemment en faire un retour d'importance. Je dis cela parce que ce que vous pourrez verser vous, au sens large, en tant que cahier d'acteurs et contribution particulière pour bien expliquer la valorisation économique que l'on peut tirer d'une gare à La Minière,

est un élément qui je crois en sera pris en compte par la Commission Particulière de Débat Public.

La simple géométrie montre que c'est un tout petit peu plus compliqué de progresser depuis les Chantiers vers La Minière que depuis les Matelots vers La Minière, mais j'hésiterais néanmoins à en faire un argument.

Sur l'autre point...

Didier BENSE : il y a effectivement une gare Matelots qui est plus naturellement orientée vers la partie ouest du plateau, et une gare Chantiers qui se tourne plus naturellement pour aller vers une gare de Saclay Sud.

Cette gare de Saclay Sud est parfois appelée La Minière. Elle est totalement au service du développement

Sur la question des éléments comparatifs entre les deux implantations que sont Chantiers et Matelots, sur le plan de l'efficacité de cette gare dans le système de transport régional, il est évident que la gare de Chantiers offre un intérêt en termes de fonctionnement accessible immédiatement, puisque c'est déjà aujourd'hui un très grand pôle d'échange. Les études que nous avons pu dérouler montrent que cela se confirme avec le Grand Paris. La gare de Versailles Chantiers est la grande gare intermodale des Yvelines, et plus généralement du sud-ouest de Paris.

En termes de potentiel d'aménagement, tout a été dit par Monsieur le Maire. Il y a effectivement une très grande valeur dans ce qu'il est possible de faire autour de Versailles-Matelots. Il y a une vraie difficulté à Chantiers en termes d'insertion. Je crois que nous la connaissons tous. C'est quand même un endroit extrêmement contraint. C'est un sujet technique. Ce n'est pas le premier à prendre en considération, mais il compte aussi à la fin.

François LEBLOND : pouvez-vous quand même préciser, parce que j'avoue que je n'ai pas bien, la relation entre ce problème des gares Chantiers et Matelots avec cette gare de La Minière.

Brigitte GREGOIRE : vous avez en fait la gare de La Minière, et La Martinière qui est au sud d'une piste de Saclay.

François LEBLOND : je voudrais que nous puissions diffuser sur le site Internet une carte claire de ce que nous venons de dire.

Pierre VELTZ, Etablissement Public de Paris Saclay : en un mot, La Minière n'a rien à voir avec Saclay Sud. Il me semble qu'il devrait y avoir une deuxième gare. Si vous regardez la carte, à droite au sud de Versailles Matelots, vous avez un grand pôle qui est le techno centre ou Technocentre (cf. intervention Cadalbert) de Renault, à Guyancourt. Nous desservons le pôle d'emploi considérable que représente aujourd'hui Saint-Quentin-en-

Yvelines, et en particulier le techno centre de Renault, qui va je le rappelle passer prochainement à 17 000 salariés, ce qui en fera le premier établissement de France en termes d'emplois. Il nous semble donc que pour l'irrigation correcte de ce plateau, ce sujet mérite sérieusement d'être mis à l'étude.

Robert CADALBERT, Président de la communauté d'agglomérations de Saint-Quentin-en-Yvelines : mon interrogation est que dans les principes de ce grand 8, on ne fait pas un transport pour le transport. On fait un transport pour répondre à un besoin. Ce que j'ai compris dans tous les débats, c'est que le besoin était de relier les pôles stratégiques de l'Île-de-France. Le premier pôle d'emplois du secteur est effectivement Saint-Quentin-en-Yvelines, alors que nous essayons de l'éviter d'une certaine façon. La première entreprise de France se trouve effectivement au Technocentre. C'est plus de 100 000 emplois à Saint-Quentin-en-Yvelines. Et effectivement, on a l'impression qu'on a du mal à gérer. D'ailleurs, on ne parle jamais de Saint-Quentin en Yvelines, on parle de la Minière. Cela pose un problème, car on confond après la Minière et La Martinière. Moi, cela me pose un problème de connaissance du territoire, et surtout la connaissance des besoins actuels. Et comme l'a dit le Président de la République, il faut effectivement travailler aussi sur le court terme, à condition que le court terme et le long terme soient cohérents et convergents. Je ne vois pas très bien la convergence aujourd'hui, si effectivement ce transport qui doit relier les pôles stratégiques ne passe pas directement plus à l'ouest, et en particulier sur le nord-ouest du plateau de Saclay. C'est un point qui me paraît important.

Derrière, il y a non seulement les besoins d'aujourd'hui, car les voyageurs sont là, et bien là, mais également le développement de demain, avec en particulier la question de l'emplacement des 70 000 logements que le Président de la République demande de construire tous les ans.

Applaudissements

François LEBLOND : je voulais simplement ajouter qu'il y aura une réunion de proximité le 16 novembre à Saint-Quentin-en-Yvelines nous pourrons encore approfondir ce débat à ce moment-là. Il y aura en outre une réunion thématique le 30 novembre sur le thème « Cluster et potentialités de développement », sur lequel il y aura encore beaucoup à dire.

Philippe DOMERGUE, Président de l'association ESSOR de Versailles : j'ai tout d'abord une question à poser. Dans le dossier du réseau du Grand Paris, il y a un certain nombre d'éléments prévisionnels, notamment sur les temps de parcours et sur les trafics. Pouvons-nous avoir une idée de la rentabilité socio-économique du projet, notamment par exemple pour comparer avec des projets Arc Express. Je suppose que tous les éléments sont aujourd'hui réunis, et qu'il est possible d'avoir une bonne approximation de cette rentabilité socio-économique.

Je voudrais ensuite faire deux remarques sur le positionnement des gares sur Versailles. Je pense que Versailles Chantiers est l'un des principaux pôles de transports en Île-de-France en dehors de Paris, et je crois qu'il y a une logique à desservir la gare de Versailles Chantiers, d'autant qu'il est très difficile d'insérer une gare aux Matelots, gare qui serait en outre très chère, sur les voies reliant Versailles à Saint-Quentin.

Nous allons parler des Matelots et de Versailles Chantiers, mais le grand oublié est le quartier de Satory. Il y a grande zone possible de développement sur Satory. C'est d'ailleurs le deuxième pôle de développement de l'OIN du plateau de Saclay, après le triangle Sud. Il n'y a strictement aucune indication sur la desserte de Satory dans le dossier, sauf par correspondance en gare de Versailles-Matelots, ce qui condamne vraisemblablement des déplacements faciles vers le plateau de Satory.

Marc VERON : il y a un véritable débat avec la région sur la rentabilité économique. Il ne faut pas se cacher que nous avons une divergence importante sur ce plan. Comme notre collègue voulait dit tout à l'heure, l'observation que l'on peut faire sur une très longue période, ce qui n'a strictement rien à voir avec la crise économique, c'est que nous sommes à moins de 2 % de taux de croissance en région parisienne depuis 15 ans. Il est clair que si l'on perdure - et la projection qui est faite aujourd'hui est bien celle-là - sur une longue période à un taux de croissance de cette nature, on décroche.

Il y a surtout un élément capital dans le raisonnement, à savoir que nous sommes incapables de payer les investissements collectifs dont la région parisienne a besoin sur cette base économique. J'ai vu que le Président de région avait récemment corrigé le tir en parlant de 3 % de taux de croissance, ce qu'il considérait de notre point de vue comme un propos aberrant. Il est à mi-chemin, puisque nous avons dit que nous pourrions au moins essayer de faire aussi bien que Londres. Après tout, ce n'est pas quelque chose de démentiel. Il n'y a réellement aujourd'hui aucun modèle économique crédible permettant d'augurer d'une manière à peu près certaine des effets des investissements dont il est ici question. Notre raisonnement consiste donc à essayer de maximiser tous les potentiels territoriaux dont dispose la région parisienne, et naturellement de créer les infrastructures qui permettent cette valorisation.

L'enjeu de Saclay est connu. Je pourrais m'étendre dessus, mais je ne crois pas que ce soit la peine. Pierre BENSE et d'autres ici présents pourraient dire ce que nous entendons créer comme valorisation croisée, et comme fertilisation croisée, à partir des éléments qui sont déjà sur la table, comme les 800 millions d'euros en capital du plan campus, le milliard d'euros du grand emprunt qui a été fléché vers Saclay, et donc l'amorce, par la localisation d'établissements scientifiques majeurs, tant du point de vue de la recherche que de l'enseignement, de ce que pourrait être un cluster à terme, en croisant un capital industriel ou un capital tertiaire, et ces éléments extrêmement importants de recherche, de développement et d'enseignement. Après tout, nous ne ferions là qu'imiter, à une échelle

respectable, ce qui existe ailleurs, aux États-Unis, en Angleterre, etc. Nous n'avons pas le privilège d'avoir inventé le concept. Ce que nous voulons faire à Saclay, nous pensons qu'il est possible de le faire en plusieurs endroits et sur d'autres objets, bien entendu. Et ce réseau de métro automatique a bien exactement cet effet de levier pour créer une dynamique de ces territoires, et une intensification de l'exploitation et de la valorisation de ces territoires.

De ce point de vue, il n'y a donc pas d'ambiguïté sur le but recherché. Il y a une réunion sur attractivité et compétitivité que vous avez planifiée la semaine prochaine à Paris, au 12 avenue Marceau. Au cours de cette réunion, nous mettrons notre méthode sur la table. Il y a déjà suffisamment d'acteurs économiques qui ont déjà annoncé qu'il participerait à cette réunion pour que nous puissions avoir un débat intéressant. Ce qui me paraît en tout cas une certitude aujourd'hui, c'est que ce concept du Grand Paris, par le nombre de délégations que nous n'avons pas suscitées, mais que nous avons reçues, coréenne, chinoise, japonaise, canadienne, brésilienne, et d'autres, suscite un formidable intérêt dans le monde. L'image que nous pouvons donner au travers de ce débat public sur des matières comme par exemple le débat de la semaine prochaine, et à mon avis pour les investisseurs étrangers un élément complètement capital de crédibilité. Voilà ce que je peux dire sur ce premier point.

Quant à la question sur Satory, il convient de noter qu'il y a quand même 300 ha entre Satory et La Minière, avec une éventuelle valorisation possible. La question qui se pose sur Satory est de savoir si nous sommes en capacité d'y créer un véritable pôle de développement, de test et de validation sur l'automobile du futur ? Et sommes-nous capables d'agréger à des outils d'enseignement partiellement déjà sur place un certain nombre d'industriels, et notamment les deux industriels majeurs de l'automobile française autour de ce projet. C'est cela la vraie question.

Rachid ADDA : je voulais intervenir sur la connexion des problématiques de transport et de développement économique. Vous avez dit tout à l'heure pour présenter le projet que les conditions nécessaires du développement économique étaient les infrastructures de transport. A contrario, si je prends la contrainte posée, l'absence de connexion de transport est la régression économique. Et je pense aujourd'hui que le maître d'ouvrage, dans sa synthèse, part d'un postulat contestable que vous venez de citer, Monsieur VERON, qui serait que l'excellence technologique et scientifique du Grand Paris et d'Île-de-France serait réduite à celle de Saclay. Vous avez cité l'exemple de la Silicon Valley ou des exemples à l'étranger. Je vous rappelle que la Silicon Valley fait 90 km de diamètre. C'est la taille de l'Île-de-France. Ce tropisme Sud-Ouest francilien est en contradiction totale avec la réalité francilienne actuelle. Vous nous proposez aujourd'hui un certain nombre de gares du grand métro, qui sauront dans des endroits ressemblant à Las Vegas avant l'arrivée des casinos.

L'excellence francilienne est aujourd'hui le produit de pôles complémentaires ou les acteurs travaillent déjà en concertation, et donc effectivement les synergies pourraient être

démultipliées par des liaisons nouvelles de transport en commun adaptées. Je pourrais prendre l'exemple de Saclay, car je ne nie pas l'excellence de Saclaysienne, mais je peux aussi vous prendre l'exemple du pôle du Mantois ou du pôle de Cergy, qui sont deux pôles universitaires scientifiques et technologiques reconnus dans le domaine par exemple stratégique de l'intelligence embarquée et de la mécatronique. Je pourrais d'ailleurs vous citer de nombreux exemples de collaborations actuelles, comme entre l'ESSEC et l'EISTI, qui sont des écoles de Cergy.

Quelles solutions apporterait donc aujourd'hui, pas dans 20 ans, l'offre de transport du grand métro en l'état, pour connecter des pôles majeurs en Île-de-France, et favoriser la multiplication des collaborations fertiles entre les acteurs de ces pôles distants de moins de 60 km, en sachant que cette distance est inférieure à la taille de Saclay, à la taille critique maladroitement érigée en modèle par ceux qui justifient l'hypertrophie de Saclay au détriment du reste de l'excellence francilienne, en oubliant une interdépendance des excellences de ces pôles. Aujourd'hui, un pôle comme Saclay où vous avez l'INRIA, à Saclay ou à Rocquencourt... Savez-vous au moins que les chercheurs de l'INRIA Saclay travaillent en étroite collaboration sur des projets de recherche hyper pointus avec une école qui s'appelle l'ENSEA qui est située à Cergy-Pontoise, et que ce soir, j'ai mis 30 minutes pour revenir de Cergy, alors qu'en pleine journée, je mets 2 heures 30 pour aller à Vélisy où j'ai une réunion demain. Quelles solutions apporterez-vous aujourd'hui, demain, pas après-demain ni dans 20 ans, pour permettre de maintenir l'excellence francilienne ?

François LEBLOND : je voudrais quand même vous préciser que nous aurons une réunion à Cergy. Le sujet que vous évoquez sera donc également évoqué à Cergy.

Marc VERON : vous me donnez simplement l'occasion de vous rappeler quand même la chose suivante. Je suis stupéfait par l'opposition que l'on essaie de créer entre ceux qui auraient le souci du court terme, autrement dit le STIF et la région, et nous qui serions des rêveurs planétaires n'envisageant les choses qu'à l'horizon 2025, 2030, et au-delà. Ce qui est en livraison en 2011, 2012, 2013, 2014, c'est déjà dans les tuyaux. Lorsque j'ai reçu ce matin dans le métro « 10 lignes créées ou prolongées avant fin 2012, un petit dépliant du STIF », c'est évidemment besoin dans les tuyaux. Ce n'est pas à créer. Les études sont déjà faites, et les travaux ont déjà commencé.

De quoi parlons-nous ? Arc Express, c'est-à-dire les deux arcs, Nord-Nord-Ouest, et Sud-Sud-Est, ces deux arcs qui sont à faire ne seront pas créés avant le réseau de métro automatique du Grand Paris. Nous sommes aujourd'hui dans deux projets qui sont à l'état de débat public, c'est-à-dire à l'état d'un simple tracé sur une feuille. Vous m'accorderez que cela n'a rien à voir avec un avant-projet sommaire, et que cela n'a rien à voir avec une procédure de consultation des maîtres d'œuvre. C'est donc au mieux en 2018 que les uns, Arc Express, et les autres, réseau de métro automatique du Grand Paris, pourront ouvrir des tronçons à l'exploitation. Si on tente de dire que l'on résout le court terme par Arc Express, c'est se

moquer. Les délais de construction d'Arc Express ne sont en rien différents de ceux du Grand Paris. Et un tunnelier baptisé Arc Express n'avance pas plus vite qu'un tunnelier baptisé Grand Paris.

J'ajoute même que l'on devrait regarder deux choses. La loi qui a été promulguée le 3 juin 2010 permet par certains dispositifs, notamment en matière d'expropriation lorsqu'il y a du foncier bâti, d'aller plus vite dans le droit commun. Par son utilisation, il me semble donc que cette loi devrait être un accélérateur. Deuxièmement, je vous prie de considérer le point suivant. Nous avons tout à l'heure fait allusion à l'étude d'évaluation environnementale. Cette étude totalement nécessaire pour mener un projet comme Arc Express ou le Grand Paris. Nous l'avons mené. Cette étude porte sur 12 mois, un cycle biologique complet. Je vous rassure sur le fait que nous l'avons bordée suffisamment large pour que s'il y a une fusion demain entre les deux projets, cela ne pose aucun problème de mise à disposition du résultat de cette fusion au travers de cette étude d'évaluation environnementale. C'est donc de toute façon à faire. C'est un acquis capital au bénéfice du projet du Grand Paris. Je vous dis cela parce qu'il faut restituer les termes du débat dans sa vérité. Il n'y en a pas qui vont plus vite que d'autres, et il n'y en a pas qui sont davantage concernés par le court terme, et d'autres qui seraient des rêveurs de longue échéance.

Sur la valorisation des territoires, nous n'avons jamais prétendu que cela se résumait à Saclay. Les potentiels de Cergy ne nous ont pas échappé s'il y a eu pendant presque deux ans une étude sur la confluence qui intéresse particulièrement les Yvelines, c'est bien précisément parce qu'il nous semble qu'il y a un territoire de projets qui peut être extrêmement utile et intéressant dans le cadre du Grand Paris, notamment au travers d'un éventuel futur port à Achères, pour maximiser l'utilisation de la scène, notamment éventuellement au travers d'une gare dans le cadre de la ligne normande dont il sera question en débat public l'année prochaine. Il peut être intéressant de la positionner à cet endroit, et d'avoir ainsi une connexion particulièrement commode avec Cergy. Tout cela montre que cela ne nous a pas échappé, et que c'est un sujet au même titre que Saclay, l'un ne diminuant pas les capacités de l'autre.

Yves FOUCHET, Président de la Chambre de commerce et d'industrie : les Chambres de commerce d'Île-de-France délivreront un cahier d'acteurs commun d'ici quelques semaines.

François LEBLOND : je vous arrête une seconde. Si j'ai parlé des débats tout à l'heure, je n'ai pas parlé des cahiers d'acteurs. Il y a dans la loi sur le débat public la possibilité pour des participants au débat de présenter des cahiers d'acteurs. Dans un sujet comme celui du Grand Paris, il est tout à fait normal qu'il y ait des personnes qui ne sont pas présentes dans les réunions, et qui aient envie d'exprimer un point de vue. Les cahiers d'acteurs et les contributions sont là pour compléter le débat. C'était pour vous dire que les cahiers d'acteurs sont les bienvenus.

Yves FOUCHET, Vice-président Secrétaire-adjoint de la Chambre régionale de Commerce et d'Industrie Paris- Ile-de-France: merci Monsieur le Président. Les Chambres de commerce rendront donc un cahier d'acteurs commun, envie de montrer de la cohérence sur tout le territoire. La Chambre de Versailles, c'est d'ailleurs Val-d'Oise et Yvelines. Par rapport à ce que vous évoquiez, et sur le lien entre Cergy-Pontoise et les Yvelines, nous avons effectivement des souhaits, mais ce n'est pas le lieu ce soir pour les exprimer.

Je ne voudrais pas poser une nouvelle question, parce que les questions principales ont été posées, mais insister au nom des entreprises du territoire sur ce qui nous apparaît être des nécessités. Et je reviens sur la deuxième gare, celle de La Minière. Les entreprises de ce territoire ne pourraient pas comprendre que sur un territoire où il y a plus de 100 000 emplois, il n'y ait pas d'autres accès que la nationale qui irait des Matelots jusqu'à Saint-Quentin-en-Yvelines, qui est déjà largement encombrée le matin, et qui ne le serait que plus. Effectivement, c'est très important pour les entreprises de Saint-Quentin-en-Yvelines, d'autant que nous nous battons et nous arriverons, avec François DE MAZIERES et les autres, à développer le plateau de Satory. Madame la Ministre, je suppose que vous serez d'accord. Saclay, c'est Saclay. Ce sont des universités. Ce sont des laboratoires. Ce sont des écoles. Mais ce sont des neurones et c'est aussi du développement économique car, Monsieur le Président, vous évoquiez le ralentissement de l'Île-de-France avec ses 2 % de croissance qui sont un drame mais pour qu'il y ait moins de drame, il faut qu'il y ait du développement économique. Et avec Mov'eo, avec une école qui va s'y installer, avec des PME qui sont prêtes à s'y installer pour utiliser au moins partiellement les pistes, le plateau de Satory peut être développé économiquement. Nous avons donc besoin d'une deuxième gare au-delà des Matelots sur La Minière-Saint-Quentin-en-Yvelines.

Ma dernière remarque porte sur le long terme et le court terme. Les entreprises sont favorables au projet du Grand Paris. Il n'y a pas l'ombre d'un doute. Les entreprises peuvent avoir une vision à long terme. Il n'y a pas l'ombre d'un doute. Mais les entreprises ne peuvent pas attendre en tout état de cause toujours 20 ans par rapport à un certain nombre de besoins immédiats.

Par rapport à ce qui a été évoqué tout à l'heure, j'insiste également sur la tangentielle Ouest. Il est évident qu'elle est absolument et impérativement nécessaire, notamment pour relier Cergy-Pontoise et les Yvelines, mais notamment pour permettre un délestage sur la partie nord des Yvelines, qui est aujourd'hui particulièrement compliquée. Je voulais vous apporter cette contribution, et je vous remercie.

Philippe BRILLAUT, Maire du Chesnay: bonsoir Monsieur le Président. Merci pour l'organisation qui donne une qualité au débat. Je voulais juste vous le dire en préambule. Lorsque vous nous avez présenté le film tout à l'heure, vous nous avez présenté des métros aériens. Je voulais juste faire référence au projet de Roland CASTRO qui a été présenté, et que nous avons trouvé intéressant pour un certain nombre d'entre nous, ce qui ne veut pas

dire pour autant qu'il ait à substituer par rapport à ce qui est présenté. Je pense que la mixité pourrait peut-être être examinée, et plus particulièrement dans des zones peut-être comme les Yvelines, ou le développement souterrain n'est peut-être pas forcément le plus prioritaire. Voilà ce que je voulais dire en préambule. Nous le constatons d'ailleurs dans le métro parisien.

J'ai découvert depuis le mois de septembre que la gare des Chantiers avait une autre variante. La gare des Matelots. Car il est vrai que jusqu'à cet été, dans mon esprit, c'était la gare des Chantiers. J'ai donc découvert dans les documents cette notion de gare des Matelots. Le tracé pour la gare des Matelots, et j'ai bien entendu le maire de Versailles dans ses remarques et dans ses attendus. Il n'est pas question d'aller empêcher les élus dans des positions différentes, que je n'ai pas forcément. Mais je pense qu'il est peut-être nécessaire de pouvoir percevoir les arguments d'un choix, d'une branche, ou d'une autre. Finalement, le débat est aussi là pour nous.

Concernant la branche Nanterre-Rueil-les Matelots, nous l'avons vue, ces documents qui nous sont présentés, et j'ai essayé de regarder au mieux avec une loupe quelles étaient les villes qui étaient au-dessus de ce tuyau. J'ai regardé que la convergence de la Celle-Saint-Cloud, Rocquencourt, Louveciennes, Le Chesnay, qui passaient a priori au niveau de ce tube. La précision n'est pas forcément évidente, mais nous sommes presque dans le triangle, peut-être des Bermudes, mais à ce niveau. Or, quand on regarde entre l'aqueduc de l'Avre, le tube de l'A86, le gazoduc, l'arrivée ou autres, je fais une boutade, mais lorsque l'on va faire de la géothermie, il va falloir faire attention de ne pas enfilet tous les tubes.

Tout cela pour dire, Monsieur le Président, que ma première question est la suivante. Si ce tracé était retenu, dans le débat public, nous voyons une gare Nanterre à Rueil, et les Matelots. Ce débat public ne présente pas d'autres émergences. Le débat public entérine donc que les gares entre Rueil et les Matelots, c'est un tronçon direct, de façon à ce que nous ne revenions pas sur ce premier sujet.

L'autre élément est qu'il y a 15 ans, c'est le projet Tenailon, d'une voie souterraine qui passait sous le château. Louis XIV avait fait parler les représentants qu'il a encore aujourd'hui, c'était quelque chose d'inconcevable. Vous me dites effectivement que le Président d'un établissement public, à savoir le Président Aillagon, n'a pas pu venir ce soir. Nous regrettons. Est-ce que Louis XIV n'a pas eu le temps de lui parler concernant cela ? Est-ce que c'est un problème de profondeur ? La question va quand même se poser. Peut-on passer sous le parc, même si Versailles Grand Parc le souhaite.

Pour terminer, des maires peuvent s'interroger sur l'émergence d'une gare en fonction des statuts de l'établissement public. Car je rappelle que lorsqu'une gare émerge, le maire perd la compétence d'urbanisme sur un périmètre donné. Cela peut peut-être orienter des décisions de maires. Madame GREGOIRE nous a dit tout à l'heure en introduction qu'un

tuyau souterrain était superbe pour l'environnement. La seule chose est que, dès que les tuyaux émergent pour faire une gare, cet environnement vert devient très urbanisé.

François LEBLOND : je pense, Monsieur VERON, qu'il va falloir que vous classiez un peu dans ce débat entre les deux options, et que vous fassiez ce que l'on appelle les coûts-avantages pour chacune des deux.

Je pense que vous l'avez déjà plus ou moins fait, mais un débat public peut vous aider dans cette matière.

Marc VERON : j'allais dire que nous ne le ferons pas seuls. Je considère personnellement qu'entre Versailles Chantiers et Versailles-Matelots, nous ne pouvons pas trancher de la question dans notre bulle. On passe par l'un ou par l'autre. Nous ne le ferons pas seuls. Ce n'est pas l'esprit dans lequel nous avons travaillé. Pourquoi avons-nous laissé subsister ce choix ? Parce que le débat n'est pas abouti. Il y a eu des débats ailleurs, qui ont parfois abouti. Vous avez alors des cartes simplifiées sans variante du fait que les acteurs locaux se sont mis d'accord. Nous le ferons donc avec les acteurs locaux, enfin concernant la proposition de choix au Conseil de surveillance. Sur aérien versus souterrain, il y a 25 km en aérien dans le projet de réseau de métro du Grand Paris. Nous avons une délicatesse claire, à savoir que nous n'avons pas entendu spontanément les maires se précipiter pour demander de l'aérien. Je dois dire que j'ai beaucoup déçu Roland CASTRO, qui est un vieil ami, en lui rapportant ce que nous disaient les maires. Que ceux qui sont concernés nous pardonnent, mais nous avons quand même eu un petit moment d'hésitation avant d'envisager un passage en aérien de Versailles à Palaiseau.

Maintenant, s'il y a un enthousiasme absolument débordant pour que l'on passe d'un aérien entre Versailles et Palaiseau, nous nous laisserons emporter par l'enthousiasme. Nous n'avons pas aperçu exactement cela pour le moment.

Notre proposition est claire. Il y a un lien direct de Rueil à Versailles, quel que soit le positionnement. Cela a été voulu comme tel.

François LEBLOND : on me dit qu'il y a des questions partout, ce qui me fait très plaisir. Pour classer tout cela, je vais peut-être prendre une question d'Internet.

« Quel sera l'impact de la construction de ce projet sur le prix du ticket de métro ? »

Marc VERON : la responsabilité de fixer la tarification, une fois que nous aurons remis ce réseau clé en main au STIF, appartiendra totalement à ce dernier. La loi ne nous donne aucune compétence de ce point de vue.

Philippe WEN, étudiant à Sciences-Po : j'habite à Guyancourt, et je suis un ancien habitant de Buc. Désolé d'être redondant, mais je vais encore essayer de vous convaincre de la nécessité d'une gare à Guyancourt, au moins à La Minière. Il y a en effet non seulement les

gens qui arrivent le matin à Saint-Quentin pour aller travailler, mais il y a aussi les gens qui partent de Saint-Quentin pour aller travailler à Paris, ou ailleurs en Île-de-France. Je prends encore un exemple. Aujourd'hui, j'ai pris 1h30 le matin pour partir de chez moi et pour aller jusqu'à Paris, et la moitié de ce trajet était pour aller de Saint-Quentin à Guyancourt, jusqu'à Versailles rive gauche. Désolé de le dire de cette manière, mais il y a déjà trois gares à Versailles qui desservent assez bien vers Paris. À Saint-Quentin, il y a les flux dans les deux sens, de Saint-Quentin vers Paris, et dans l'autre sens.

Deuxièmement, par rapport à la ligne bleue, qui est manifestement un prolongement de la ligne 14 du métro, la ligne de métro serait-elle conservée parallèlement pour relier Saint-Nazaire aux olympiades, ou est-ce que tous les trains feraient la liaison entière de Roissy jusqu'à Orly ?

Didier BENSE : concernant votre première question, il faut quand même veiller à ne pas opposer les besoins des uns aux besoins des autres. Nous n'allons pas supprimer une gare pour justifier le besoin de notre gare. Il faut bien entendu évaluer tout cela. Vous savez d'ailleurs que concernant la desserte de Saclay, il y en a qui pense qu'il faut tout supprimer pour la mettre ailleurs. Il faut donc faire attention à ce type de raisonnement.

Concernant la ligne 14, il s'agit bien de la prolonger entre les deux aéroports. Le schéma de desserte n'est pas tout à fait fixé, mais il faudra probablement arrêter un train sur deux dans la grande gare de Pleyel, un train sur deux poursuivant son trajet jusqu'à l'aéroport de Roissy, en raison du trafic.

Jean-Marie TETART, Vice-président du Conseil général des Yvelines en charge des transports : je voudrais après cet enchaînement de questions et réponses, qui ont déjà figé un certain nombre de positions, apporter celle du département, en disant que nous nous réjouissons de ce projet du Grand Paris, et de cette boucle Sud-Ouest qui doit, d'une manière différente et complémentaire à la tangentielle Ouest, qui doit pouvoir combler un déficit absolu que nous avons en matière de liaison en transports collectifs Nord Sud, comme d'ailleurs en matière routière, où les choses ne sont pas bouclées depuis longtemps, ce qui explique les difficultés actuelles.

Nous soutenons effectivement la boucle Ouest telle qu'elle est présentée au dossier d'enquête. Nous la soutenons dans sa liaison Rueil-Versailles-Matelots, et au niveau du Conseil général, notre préférence va à l'aménagement de la gare Versailles-Matelots, qui peut constituer à notre sens un site pour avoir effectivement un vrai lieu d'intermodalités permettant à la fois d'aller vers Saint-Quentin, et d'aller vers les sites de Satory. Nous ne méconnaissons pas les difficultés techniques, mais dans l'analyse coûts-avantages, nous espérons que cette solution pourra être retenue.

Deuxièmement, nous nous associons naturellement à la revendication d'une seconde gare qui est déjà nécessaire aujourd'hui au vu des emplois et des entreprises qui sont sur

l'agglomération de Saint-Quentin. C'est à propos de celle-là qu'il faut nous donner des assurances dès maintenant. Que ce soit La Minière ou une autre, il est certain que cette guerre devra être relativement proche du technocentre.

Ayant dit cela, je crois que nous ne méconnaissons pas non plus qu'il y a des mesures de court terme qui sont en train de se voir, des mesures de moyen terme. Nous savons bien les échéances. Nous voulons cependant effectivement assez rapidement que des options soient fixées, comme celle de Matelots, car cela permet de commencer à faire des projets qui permettent d'apporter certaines réponses maintenant, comme la connexion avec la tangentielle Ouest, pour laquelle je vous rappelle que le département des Yvelines est cofinanceur avec la région. Nous sommes donc intéressés à l'avancée de ces lieux d'interconnexion. Voilà ce que je voulais vous dire en conclusion.

Question posée par internet

François LEBLOND : je vais passer une question d'Internet.

« Y a-t-il des exemples de métro dans l'une des mégapoles mondiales, avec des interstations aussi nombreuses ? Il semble aberrant que le métro automatique desserve aussi mal les territoires. Combien de temps pour rejoindre une station du Grand Paris par rapport au temps gagné sur le réseau existant ? »

Brigitte GREGOIRE : ce qui est plutôt particulier, ce sont les interstations du métro parisien. Lorsque l'on compare les métros entre eux, et j'ai longtemps travaillé à l'étranger, le métro parisien a les plus petites interstations dans le monde. En général, lorsque l'on construit un métro, les inters-stations sont en général dans des zones denses de 800 mètres, voire d'un kilomètre. En fait, nous avons des inters-stations qui sont très variables. Lorsque nous sommes en zone peu dense, les stations sont très éloignées. Je rappelle que nous avons dû faire un compromis entre la vitesse et le nombre de stations. Nous avons donc adapté les inters-stations aux zones urbaines traversées par les lignes.

Question posée par internet

François LEBLOND : une deuxième question d'Internet avant de redonner la parole à la salle.

« Les dessertes de nuit sont-elles prévues ? Quels en sont les dispositifs éventuels de sécurité associés ? »

Didier BENSE : en ce qui concerne les dessertes de nuit, c'est une évocation. Il faut bien préciser qu'une desserte de nuit se prévoit dès l'origine. Nous ne pouvons pas envisager aujourd'hui par exemple d'avoir une desserte toutes les nuits du lundi au dimanche sur le métro de Paris, ni même sur le RER. C'est impossible. Il y a des opérations d'entretien incontournable qu'il faut réaliser. Cela se prévoit donc dès l'origine. Cette possibilité est ouverte. Nous parlions tout à l'heure de rentabilité socio-économique. Il est très clair que la

justification d'une desserte de nuit ne peut pas être économique. Il y a évidemment beaucoup moins de monde, dans des périodes où la voiture devient compétitive en temps de trajet. Ce n'est plus du tout la situation des congestions de la journée. C'est donc une volonté politique de le faire ou de ne pas le faire, et c'est ce qui est en débat aujourd'hui.

C'est donc possible si nous prenons la décision rapidement, mais cela s'envisage politiquement.

Laurent SAINTE FORE GARNOULT, secrétaire général des amis de la vallée de la Bièvre : je voudrais faire d'abord deux critiques par rapport à l'analyse et aux prérequis sur lesquels repose le projet du Grand Paris quand il est argumenté autour de la seule valorisation économique industrielle. Il me semble d'abord que cette question de la croissance de la région francilienne, dont il serait essentiel de l'amener au niveau londonien ou new-yorkais, renvoie à un schéma centralisateur qui n'est pas le seul. Nous pourrions opter pour un développement régionaliste. Je suis d'accord sur le fait que ce n'est pas le pré requis sur lequel la loi du Grand Paris a été votée, mais soulignons quand même que nous sommes sur un schéma centralisateur.

Deuxièmement, vous parlez de développement durable. Il me semble là aussi que le développement durable ne peut pas reposer uniquement sur l'essor du secteur secondaire et du secteur tertiaire. Il y a un grand oubli dans votre présentation, et vous avez d'ailleurs vu que cela a fait rire tout le monde, puisque l'on voit que vous connaissez assez mal le secteur du plateau de Saclay, en confondant quasiment les deux extrémités. Il y a quand même entre 8 et 10 km de distance entre les deux pôles du plateau de Saclay.

Je voulais souligner l'importance du secteur primaire, à savoir les terres agricoles. Depuis le forum sur l'agriculture du plateau de Saclay en 2006, nous sommes parvenus à faire comprendre aux élus l'importance des 2 500 ha de terres agricoles, qui ont été ramenés à 2 300 ha par la loi. La protection de l'agriculture sur le plateau, ce n'est pas seulement 2 300 ha, mais ce sont les conditions d'exploitation. Ces dernières pourraient être mises à mal, en particulier parce que vous avez dit que ce métro serait rentable avec une fréquentation de 10 000 à 40 000 personnes. Or aujourd'hui, on nous annonce pour le campus Saclay une fréquentation à 30 000 personnes jour. Je crains donc que ce ne soit pas la même rentabilité que celle d'un métro. Si la rentabilité s'avère être insuffisante, que va-t-il se passer ? Est-ce que l'on va amener de la population pour augmenter la rentabilité, en urbanisant autant des gares, et dans ce cas la mettre à mal le site classé de la Bièvre et la richesse agricole du plateau ? Ou allons-nous réduire les coûts par un tracé en surface dont je vois qu'il a été évoqué il y a peu, en détruisant la possibilité de développement agricole des fermes du plateau ?

J'espère une réponse sur les possibilités de passages aériens, ou leur exclusion. Je voudrais rappeler enfin que notre porte-monnaie n'est pas extensible. Et que les populations du coin de la vallée de Bièvres se préoccupent beaucoup d'un coût de transport qui va mettre à mal le financement des transports dont elles ont besoin, à savoir le RER C et les maillages Nord-Sud.

Applaudissements

Marc VERON : je vous rassure tout de suite sur la confusion entre La Lumière et la Martinière, mon bureau a été distant de la Martinière de 300 mètres pendant trois ans. Croyez bien qu'ayant dirigé le centre de recherche de Thomson à Corbeville Orsay, je connais parfaitement le secteur.

Concernant le schéma centralisateur, je ne comprends pas très bien la remarque. Comment ce dessin est-il arrivé en projet et dans les dossiers de débat public ? Il n'est pas arrivé parce qu'une bande de technocrates a élucubré dans un bureau. Il est arrivé en projet parce qu'il y a eu toute une série de concertations qui ont été menées à la demande du Premier ministre depuis le mois de juillet 2009. Je peux vous garantir que des centaines de maires ont été directement consultés, et que tous les Présidents de Conseils généraux ont été consultés, quelle que soit leur famille politique, ainsi que les acteurs économiques et culturels majeurs. C'est la raison pour laquelle par rapport à Arc Express qui vous présente trois possibilités de tracé au sud et trois possibilités de tracer au Nord, ces arbitrages ont pu être rendus, pas par nous, mais par la volonté des maires exprimant leur souhait de passer d'une certaine façon ou d'une autre. De la même façon, sur aérien et souterrain. Nous n'avons aucune préférence a priori. Maintenant, si vous pensez qu'il faut passer sur Saclay en aérien, nous écouterons cela avec beaucoup d'intérêt. Nous avons quand même été un peu à l'écoute pour éviter de tomber dans des chausse-trappes de ce genre.

Comme la partie environnementale agricole a fait l'objet des travaux de Florence CASTEL, j'aimerais bien qu'elle dise ce que nous avons fait.

Florence CASTEL, Directrice du développement durable SGP : la question agricole est sensible, et la question environnementale l'est tout autant sur Saclay. Cela n'a échappé à personne. C'est historique. Ce territoire est emblématique de ces zones préservées que par divers moyens, et les protections que vous avez citées par les sites classés ont été des moyens parfois détournés d'éviter une urbanisation galopante.

Dans l'évaluation stratégique environnementale, nous avons effectivement fait une analyse la plus objective possible des atouts et les faiblesses de ce territoire, et en particulier en considérant l'agriculture non pas seulement comme une activité, mais également comme une agriculture qui s'intègre pleinement dans un paysage, avec un rôle fonctionnel particulièrement important. Il est essentiel de préserver les continuités écologiques, le mode de fonctionnement de ces territoires.

Vous aurez probablement étudié, dans l'évaluation stratégique environnementale que nous avons proposée, le fait que cette zone a été déclarée comme à très fort enjeu du point de vue environnemental et du point de vue agricole. Il serait tout à fait possible d'envisager techniquement, et ce serait probablement beaucoup moins onéreux, un passage en aérien du métro Grand Paris sur ce territoire. Pour autant, alors même que l'évaluation stratégique environnementale ouvre cette voie, nous avons fait le choix, dans le dossier de débat public qui vous est présenté, de proposer un passage en mode souterrain alors même que nous avons anticipé le fait que cela posera des difficultés techniques supérieures, et que cela occasionnera des coûts qui sont également supérieurs.

La position de la Société du Grand Paris est donc très claire à ce stade. Il faut préserver non seulement l'agriculture sur le territoire du plateau de Saclay, mais sa fonctionnalité tout entière. Quant à la réglementation en matière d'urbanisation, vous savez probablement que la réglementation en matière de sites classés, et la vallée de la Bièvre, comme la vallée de l'Yvette, sont déjà classées au titre de la loi de 1930 réglementant très sérieusement les possibilités de construction. Tout aménagement ou construction, hors peut-être la couleur des volets, est soumis à autorisation expresse du ministre chargé des sites, c'est-à-dire du ministre de l'Écologie.

Pierre VELTZ, établissement public de Paris Saclay : nous sommes très convergents avec ce que l'on vient d'entendre. On a beaucoup opposé dans le passé le développement agricole et le développement urbain. Je pense en fait les schémas que nous proposons actuellement montrent qu'il est tout à fait compatible, compte tenu de la très grande taille de ce territoire, de concilier ces objectifs, et même de les articuler. Je pense que nous avons l'occasion unique sur le plateau de Saclay d'inventer de nouvelles formes de relations entre ce que l'on appelle le développement « urbain » et le maintien d'une agriculture productive qui est le meilleur garant du maintien du paysage et de la qualité de la vie. L'objectif des 2 300 ha a été inscrit dans la loi, et il va de soi que nous le respectons. Mais nous n'avons aucun mal à le respecter dans la mesure où le principe que nous proposons dans le domaine de l'urbanisme est d'être beaucoup plus compacts dans nos aménagements que ce qui a été fait jusqu'à présent. Quand on est compact, on gagne sur tous les plans. On gagne en accessibilité. On mange moins de terres agricoles. On crée plus de vie et d'animation.

Le campus est très grand. Par exemple au sud, entre l'école polytechnique et le CEA, il y a six kilomètres. C'est gigantesque. Si on applique ce principe de compacité, et on a commencé avec des schémas déjà très précis qui sont bien sûr maintenant en discussion avec les collectivités locales directement concernées, on voit qu'il est tout à fait possible de concilier les objectifs avec un développement d'activités, d'enseignement et de recherche, et même de développement économique.

François LEBLOND : je vous remercie. Je voulais simplement préciser qu'il y aura un débat public sur le plateau de Saclay, et que ces sujets seront à nouveau étudiés dans ce cadre. Ils viendront donc compléter ce qui est fait à l'heure actuelle à propos du Grand Paris.

François PELLETANT, Maire de Linas : je suis avec intérêt les débats du Grand Paris dans l'ensemble de notre région, puisque c'est un sujet sur lequel nous travaillons très régulièrement à l'association des maires d'Île-de-France.

J'ai deux remarques et deux questions. Premièrement, nous avons vu aujourd'hui que ceux qui connaissent le mieux leur territoire étaient les maires et les associations locales. La question que je me pose, c'est l'implication des élus dans l'élaboration et la définition de ce projet du Grand Paris. Comment est-elle envisagée ? Il me semble que la participation aux réunions de concertation reste malgré tout une façon relativement modeste de les impliquer.

Le deuxième point est davantage une préoccupation. Nous avons bien compris dans la présentation qui a été faite que le projet va permettre la communication entre un certain nombre de grands pôles qui sont principalement des pôles économiques. Cela m'amène à la réflexion suivante. J'ai plutôt maintenant le sentiment qu'il y a finalement des grands oubliés dans cette affaire, à savoir principalement les Franciliens. Le bénéfice pour la population me semble malgré tout assez opaque.

Et les deux questions que je souhaiterais poser par rapport à cela sont les suivantes. Premièrement, à chaque fois que l'on aborde la question du prix du billet, ou que l'on aborde la question des interconnexions, on nous répond toujours que c'est le STIF. Cela m'inquiète un peu. Je vois difficilement comment on peut élaborer un projet, un projet à cette échelle et de ce coût, sans qu'il puisse y avoir un partenariat constructif entre les différents acteurs. Je ne le dis pas particulièrement en direction du Grand Paris, parce que je sais aussi que du STIF, cette approche est à peu près la même. S'il y a une concurrence qui s'établit entre les deux instances, nous risquons d'en supporter les conséquences. Je voudrais être rassuré sur ce plan.

Pour terminer, nous avons bien compris qu'un certain nombre de pôles économiques situés au centre de l'île de France vont bénéficier de l'ensemble de tout ce dispositif pour se dynamiser et se développer encore plus. Je voudrais savoir si en parallèle à cela, il est prévu un dispositif de péréquation pour les collectivités qui seront plus dans l'ombre, et qui auront dans certains cas à gérer les conséquences de ce développement, afin qu'elles puissent au moins avoir une partie des retombées financières.

François LEBLOND : je vous signale qu'il y aura un débat à Évry. Nous irons en effet dans chacun des chefs-lieux de département de la grande couronne.

Marc VERON : outre tout ce que j'ai pu dire jusqu'ici, je rappelle que dans la loi, il est prévu qu'à compter du 1^{er} septembre, les élus disposent d'un délai de quatre mois pour faire connaître directement auprès de la Commission Nationale du Débat Public leurs observations ou leurs critiques sur ce projet. Nonobstant la présence et l'expression des élus dans les réunions, il y a cette voie particulière.

Sur les pôles, cela me rappelle une remarque polémique qui a pu être formulée il y a quelques mois sur le fait que nous ne relierions que des pôles économiques, de préférence désertiques. Je rappelle quand même deux choses qui paraissent acquises aujourd'hui, mais qui ne l'étaient pas encore il y a quelques mois. Est-il possible de considérer aujourd'hui comme normal que Paris soit la seule capitale de premier rang au monde dont les aéroports ne sont pas directement reliés au cœur de la capitale ?

Je crois que manifestement, ce que nous avons mis dans ce projet consistant à relier le Bourget à Roissy, et Orly directement au cœur de Paris, a été un élément que plus personne ne conteste aujourd'hui. Cela n'a rien à voir avec les territoires de projets. C'est la puissance d'attraction de Paris, capitale économique, par cette connexion directe qui permet naturellement à tous les passagers d'origine étrangère qui ont des raisons de venir à Paris de pouvoir le faire commodément. De la même manière, personne n'envisageait au début du processus de formation du projet du Grand Paris, que des territoires aussi enclavés, qui ont posé de dramatiques questions par des explosions violentes il y a encore peu années de cela (Clichy, Montfermeil, Sevran, etc.)... Le fait que nous les ayons explicitement mis dans le projet du Grand Paris n'est aujourd'hui je crois remis en question par personne. C'est donc une avancée considérable. Il ne faut donc pas nous dire que nous n'aurions songé qu'aux acteurs économiques et aux territoires. Il y a dans le projet de schéma qui vous est présenté des accents forts sur l'attractivité économique, des accents forts sur les utilités quotidiennes pour les Parisiens, des accents forts sur le désenclavement d'un certain nombre de villes qui sont totalement marginalisées, et qui exposent Paris à des explosions sociales ruineuses, et des accents évidemment très forts sur les avantages quotidiens.

Emmanuel TRICAUD : je voulais m'adresser à Madame GREGOIRE qui nous a dit que la motivation économique pour ce métro de 150 km et de 20 milliards d'euros de coût était de doubler le taux de croissance de l'agglomération parisienne pour le porter à 3 ou 4 %, comme Londres ou New York. Je prends l'exemple de ces deux villes qui n'ont quasiment pas investi pour leur infrastructure de transport, et qui ont malgré tout connu cette croissance. Y a-t-il donc vraiment un lien entre la croissance et les infrastructures ? Nous savons que ces deux villes se sont spécialisées dans la finance, qui a connu le succès mondial que l'on connaît au cours de la décennie qui vient de s'écouler. Nous voyons donc bien que la croissance est une question de division internationale du travail, et une question de spécialisation mondiale. Ce que je vois dans ce projet, c'est du confort pour les Franciliens, que nous paierons non pas sur le ticket de métro, mais sur le prix de notre appartement.

C'est par l'évolution des coûts du foncier que tout cela sera payé. Je ne vois rien qui contribue à la croissance.

Brigitte GREGOIRE : je crois que chaque capitale, un peu comme vous l'avez signalé, à sa spécificité. Vous avez cité Londres pour la place financière. Je rappelle également que Paris est la seconde place financière en Europe, et qu'elle souhaite développer les activités financières. Je crois aussi que chaque ville a sa spécificité. Si l'on reprend le cas de Londres, je crois que son réseau de transport l'handicape dans la compétition internationale, alors que le réseau parisien a toujours été présenté comme l'un des atouts qui contrebalancent d'autres handicaps que nous avons.

Je voudrais d'ailleurs rappeler à cet égard que si Disney a décidé de s'implanter à Paris, c'est bien à cause du réseau de transport que cette implantation s'est faite. Le réseau de transport francilien était donc jusqu'à présent un atout pour la région. Nous constatons qu'il devient un handicap. Nous sommes en train de perdre cet atout parce qu'il n'est pas compensé par d'autres avantages.

Clément ORTEGA-PELLETIER, Conseiller municipal de la Verrière : je suis conseiller régional d'Île-de-France, et conseiller municipal de la Verrière, l'une des villes qui constituent Saint-Quentin-en-Yvelines. Je voudrais rebondir sur l'intervention de Monsieur CADALBERT sur les raisons de l'exclusion de Saint-Quentin-en-Yvelines. Je crois que la question est loin d'être technique. Elle est avant tout politique. Je crois que la volonté était effectivement de relier un grand pôle financier. Nous savons aujourd'hui les limites de cette stratégie consistant à développer à tout crin les logiques financières. Et un centre de recherche qui est loin d'être sorti de terre, et qui pose quand même un certain nombre de questions, à savoir l'OEM de Saclay. Je participerai au débat sur l'OEM de Saclay, car il va falloir que nous avancions sérieusement sur cette question.

Le projet visait tout d'abord à répondre aux besoins des Franciliens pour le coup, les besoins des Franciliens ont entre autres été exposés il y a 7 mois lors d'élections régionales, où une liste avait présenté le projet du Grand Paris comme étant l'axe fort de sa campagne. Je vous rappelle que cette liste est minoritaire dans l'hémicycle régional. Je crois qu'il est nécessaire d'entendre les maires, de même que les électeurs franciliens. Dans ce qu'ils ont rejeté, c'est effectivement cette liaison qui, pour le coup, ne répond pas aujourd'hui à des exigences de transport et de mieux-être.

Je crois effectivement que les Franciliens ont parlé de maillage pour ce qui concerne les Yvelines. Cela a été rappelé. Il ne s'arrêtera qu'à un seul endroit dans les Yvelines, à savoir à Versailles et nulle part ailleurs. Malgré la tangentielle, je crois que d'autres territoires du département auraient mérité dans le cadre du Grand Paris, dans un grand projet de développement économique, de l'économie réelle que l'on regarde par exemple sur la vallée

de la Seine. Je suis particulièrement inquiet, comme l'on dit un certain nombre de maires, d'être dépossédé du pouvoir de maire autour des gares qui vont être implantées. Je m'inquiète entre autres par rapport à l'urbanisation autour de la gare de Versailles.

Qu'est-ce que cela veut dire ? Cela veut dire que l'on va effectivement jouer sur la question de la spéculation foncière. Cela veut dire également d'autres questions pour les élus locaux que nous sommes. Qui va payer les nouveaux services publics qu'il va falloir, car si je comprends bien, les grandes zones économiques se trouvent en dehors des Yvelines, et la gare de Versailles permettra de drainer des populations qui viennent de loin, qui s'installeront en partie à Versailles, et qui devront aller travailler ailleurs. Comment allons-nous financer ces nouveaux services publics ?

Pour terminer, sur la question du logement, où en sommes-nous sur la question du logement social dans ces milieux ?

Marc VERON : il y a tout un champ des observations présentées par Monsieur auquel je n'ai aucune qualité de répondre. Je ne suis en effet pas mandaté pour répondre sur tous les aspects de politique régionale.

Il convient quand même de noter que nous ne serions pas dans cette salle ce soir s'il n'y avait pas le projet du Grand Paris, et nous ne parlerions pas de connexion de Versailles avec le reste des réseaux, et en particulier par le métro avec le cœur de Paris. Je veux bien supporter toutes les critiques possibles, mais je constate néanmoins qu'il n'y avait rien avant. C'est quand même une innovation majeure que nous puissions délibérer de cette question.

Pour le reste, je suis complètement convaincu que nous avons tous collectivement un certain nombre de handicaps à traiter dans cette affaire. Il y a premièrement un retard objectif dans les transports, dont la responsabilité n'incombe pas à la société du Grand Paris. C'est un retard qui porte sur une longue période, et qu'il faut digérer. Cela coûte de l'argent. En même temps, si nous ne préparons pas le futur, on voit bien que l'on va toujours courir derrière un retard, et que l'on se posera les mêmes questions des retards dans 5, 10 ou 15 ans. À partir de là, la question devient une boule en termes de projet et en termes de coût financier, qu'il faut assumer. C'est un choix qui est posé à la collectivité grande parisienne. Il ne fait pas de doute que la région est riche, mais la question est de savoir si les ressources sont affectées en priorité aux solutions de cette question des transports, qui est complètement structurante sur beaucoup d'aspects, ou pas. Je crains en effet que si nous n'assumons pas frontalement la résorption des retards passés, en préparant en même temps la génération future d'investissements, nous ne sortirons jamais de ce dilemme où nous avons toujours un train ou un métro de retard dans la gestion des transports grand parisiens.

Yves DARCOURT-LEZAT, Plate-forme Paysage et Prospective : une question courte, mais en deux temps. Vous avez fait référence à une évaluation environnementale. Y a-t-il eu une

évaluation paysagère ? Si je pose cette question, c'est parce que nous savons tous que les paysages participent pleinement à l'attractivité de l'écrin francilien, y compris au plan économique. Deuxièmement, comment proposez-vous d'articuler la structuration des activités et des flux, et la qualité des paysages ?

Florence CASTEL : il y a effectivement eu une analyse paysagère très détaillée qui fait l'objet d'un volet tout à fait important dans l'évaluation stratégique environnementale. Concernant la deuxième partie, les parties aériennes des tracés et les émergences gares, et même les émergences qui seront nécessaires pour la sécurité, seront bien entendu envisagées conformément à la réglementation en matière de paysage, et partout où il y a des restrictions, et où notamment l'avis des architectes et des bâtiments de France est nécessaire, les prescriptions qui seront faites par les architectes des bâtiments de France seront bien entendues intégralement respectées.

Claude DUCAROUGE, Association SAVE : nous avons préparé trois questions. La première question concernait les gares de Versailles-Matelots et Versailles Chantiers. Nous aurons certainement l'occasion d'en reparler avec les élus locaux, en particulier avec la prochaine enquête publique qui est annoncée par le STIF concernant la garde des chantiers, puisque le communiqué qui a été fait hier annonce l'ouverture de cette enquête. Je ne parlerai donc pas de ce sujet qui a été abordé, et nous le traiterons ailleurs.

La deuxième question concerne les dessertes prévues avec la ville nouvelle de Saint-Quentin. La question a déjà été abordée. Mais les documents de l'étude environnementale actuelle font apparaître des potentialités ou objectifs tant d'emploi nouveau que d'habitants supplémentaires, alors que le projet n'aborde nullement les liaisons avec l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines. Nous considérons qu'il y a là quelque chose qui manque complètement dans la logique du dossier.

Ma dernière question concerne les densifications, ainsi que les problèmes d'habitation évoqués il y a quelques instants. Des densifications majeures et très ponctuelles de constructions, tant pour les habitations que pour les bureaux, font l'objet de projections extrêmement fines et détaillées dans le document sur l'ensemble des communes concernées de la région parisienne. Je me cantonnerai à parler de Versailles, du Chesnay et de Viroflay, et j'invite toute l'assemblée à aller consulter dans l'Atlas de l'évaluation environnementale des évaluations des incidences à la page 60, sur les aptitudes de densifications. Ces projections sont en complet désaccord avec les PLU actuels des communes, les plans de sauvegarde des diverses natures, dont la protection du patrimoine de l'humanité, le château, et de tous ses environs dits du trou de serrure, la fameuse loi Malraux. Le projet du dossier actuel veut « sarcelliser » Versailles et les communes voisines pour 2025-2030. J'invite tout le monde à se reporter à la page 60 dont je viens de parler. Avec des accroissements de COS qui vont totalement déstabiliser les quartiers, aussi bien ceux déjà largement bâtis en immeubles que les quartiers pavillonnaires, les rues ne seront pas élargies, les densifications

vont générer de nouvelles difficultés, et le comble pour Versailles, c'est la densification des grandes et petites écuries qui figurent explicitement au plan de la page 60.

Florence CASTEL : je défendrai ce document jusqu'au bout. Il y a effectivement dans l'évaluation environnementale que vous citez toute une partie qui a trait à l'évaluation de la capacité des territoires à absorber les augmentations de populations et d'emplois sur lesquelles est fondé le projet de développement du Grand Paris. Nous sommes à l'horizon 2035. Il faut, je crois, insister sur ce point. Pour faire simple, nous avons identifié trois types de territoire, et premièrement les territoires qui sont très aptes à la densification. C'est une équipe qui a été menée de manière très fine par un cabinet d'architectes et d'urbanistes, sur la base du mode d'occupation des sols actuels, et sur la capacité des sols à muter. Il est évident que nous n'allons pas faire disparaître d'un claquement de doigts les populations qui résident dans ces pavillons qu'elles ont souvent achetés au prix d'un effort important. En revanche, si nous sommes sur des territoires de fiches, ou de zones non construites, il est relativement aisé pour le coup d'augmenter rapidement le coefficient d'occupation des sols, à condition, bien entendu, que les élus dans les PLU en soient d'accord, ou qu'un contrat de développement territorial le prévoit.

Nous avons donc identifié des territoires qui sont soit très aptes à la densification, j'insiste sur l'horizon de 2035, des territoires qui sont aptes à la densification, et des territoires sur lesquels il est écrit expressément dans le document que la capacité de ces territoires à absorber les augmentations de populations et d'emplois n'est pas remise en question, qu'il faudra toutefois dans certains cas un exercice de programmation extrêmement fin, et très probablement un travail étalé dans le temps. Il est donc inutile d'agiter le chiffon rouge, car nous savons que certains territoires vont poser des difficultés sur ce fuseau, parce qu'il faudra être très fin dans la manière de les densifier. Pour autant, si on veut continuer à faire de l'étalement urbain, et à consommer des terres agricoles et des terres naturelles, je pense qu'il faut y aller. Tout l'enjeu du Grand Paris est d'avoir une densification des territoires de préférence à l'intérieur du réseau. C'est le postulat sur lequel nous sommes partis.

Cyril GIRARDIN, Association Apach : l'association Apach a été primée dans le cadre du concours d'idées de l'OIN (Opérations d'Intérêt National). Et lors de la remise des prix de ce concours d'idées, plusieurs projets mentionnaient une meilleure exploitation des réseaux RER C et B autour du plateau de Saclay. J'aimerais si c'est possible avoir une explication ce soir. Pourquoi avons-nous fait ce choix, choix économique éventuel, de privilégier ce métro souterrain plutôt que d'optimiser les réseaux RER C et B.

D'autre part, j'ajoute à cela que l'on voit bien qu'il va y avoir un décalage entre la livraison du pôle scientifique Saclay vers 2016, et la livraison du métro souterrain plutôt vers 2020-2023. L'optimisation du RER également à ce niveau-là n'aurait-elle pas permis d'avancer plus confortablement sur la desserte de Saclay ?

D'autre part, par rapport à la gare de Saclay Sud, les populations locales qui sont bien sûr dans les vallées de la Bièvre et de l'Yvette, n'auront finalement pas avec ce métro souterrain de trajet optimisé pour rejoindre le pôle Saclay Sud, et devront donc prendre le transport en commun s'il se développe, soit la voiture.

Deuxièmement, j'aimerais bien que la dame qui s'occupe de stratégie environnementale m'explique, puisque la guerre de La Minière a beaucoup été évoquée ce soir, comment on fait dans la stratégie environnementale pour concilier une gare qui sera forcément favorisée un étalement urbain dans sa périphérie, et notamment sur des terres agricoles à La Minière, avec le positionnement sur la nouvelle version du SDRIF d'un corridor écologique. Cela veut dire que là encore on porte probablement une atteinte à la biodiversité, et à la circulation des animaux de toute la faune. Comme le ministre de l'Agriculture nous l'a encore rappelé récemment, on artificialise en France 60 000 ha par an. C'est-à-dire que l'on prend chaque année 60 000 ha de terres agricoles pour faire de l'étalement urbain. Je pense que nous devons devenir exemplaires dans ce domaine, également en région parisienne.

Marc VERON : je veux juste faire observer que sur les RER C et D, il y a 500 millions d'euros affectés à la remise à plat des deux réseaux, programme auquel l'État contribue à côté de la région.

Florence CASTEL : je souhaite juste dire que ce n'est pas nécessairement parce qu'il y aura l'arrivée d'une gare, si effectivement la décision d'avoir une gare à La Minière est prise, il y aura obligatoirement un étalement urbain. C'est effectivement généralement ce qui se passe, mais c'est tout l'enjeu des contrats de développements territoriaux. Par ailleurs, je rappelle que lorsqu'il n'y aura pas de contrat de développement territorial souhaité par les maires, la Société du Grand Paris sera alors légitime à s'emparer de l'aménagement dans les 400 mètres autour des gares.

François LEBLOND : Merci. Je voulais simplement dire qu'il y aura un débat sur Saclay le 13 décembre prochain. Certains sujets seront donc repris dans les réunions dites de proximité. Je tiens à remercier le public pour toutes les questions posées. Il me semble qu'elles ont été extrêmement variées. Vous avez parlé avec votre cœur et avec votre sensibilité personnelle. C'est l'objet d'un débat public. Je crois que tout le monde a dit ce soir ce qu'il pensait.

D'autre part, je voudrais dire aussi à la Société du Grand Paris que je suis très satisfait de la façon dont elle a organisé ses réponses. Elle a pu dire des choses extrêmement précises sur des sujets importants.

Il me semble que nous avons fait tous ensemble du bon travail, et je vous en remercie.

Applaudissements

(Fin de la réunion à 22 h 58)