

VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE

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

Réunion organisée et animée par la Commission particulière du débat public

—

9 décembre 2010

Gonesse

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC

Réseau de transport public du Grand Paris :

- François LEBLOND, Président de la CPDP
- Henri WATISSEE,
- Joëlle FODOR ESKENAZI

MAITRISE D'OUVRAGE :

SGP (Société du Grand Paris),

- Didier BENSE, Membre du directoire de la Société du Grand Paris
- Patrick MAUGIRARD
- Nicole POUILLY

La séance est ouverte à 20 h 16 sous la présidence de François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Henri WATISSEE, Membre de la Commission particulière du Débat public « Réseau de Transport public du Grand Paris » : Monsieur le Maire, si vous voulez bien ouvrir cette séance. Je vais demander aux uns et aux autres de s'asseoir, s'ils veulent bien.

Jean-Pierre BLAZY, Maire de Gonesse : Monsieur le Président de la Commission, Monsieur le Préfet, Mesdames, et Messieurs les membres de la Commission du débat public, Mesdames, et Messieurs les membres de la Société du Grand Paris, Mesdames, et Messieurs les élus, chers concitoyens, je vous souhaite la bienvenue, surtout une soirée qui est encore rigoureuse au niveau de la météo et je vous remercie vivement de votre présence. Donc cette nouvelle réunion du débat public sur le réseau de transport du Grand Paris, organisée par la Commission particulière, sous la présidence de Monsieur LEBLOND, que je remercie également. Il s'agit de la 33^e réunion de ce débat public, la 5^e dans le Val d'Oise.

Mais Gonesse est la seule ville du département qui a un projet de gare du Métro du Grand Paris. C'est aussi l'une des rares gares à être optionnelle. C'est dire l'enjeu de la réunion de ce soir. Un enjeu pour les Gonessiens, mais aussi pour tous les habitants du Val d'Oise et de ceux de l'est du département en particulier. Et je salue bien évidemment la présence de mes collègues maires de Val de France. Avec ce projet de gare, notre territoire est à la croisée des chemins : ou nous obtenons cette infrastructure de transport et l'est du Val d'Oise participera au dynamisme du Grand Paris, et je suis convaincu que nous pourrons tirer vers le haut tout notre territoire. Ou bien nous ne l'obtenons pas et nous continuerons d'être, en quelque sorte, les parents pauvres de l'Ile-de-France.

Le débat de ce soir fait écho à celui sur Arc Express, et je crois utile de dire, dès maintenant, que la cohérence doit encourager la convergence de ces deux projets d'infrastructures de transports en rocade autour de Paris. Mais le projet Arc Express, tel que soumis au débat public, ne prévoit pas de desserte de Roissy, la seule à même de relier l'aéroport à la capitale et de desservir l'est du Val d'Oise. Quel que soit le tracé de la rocade autour de Paris retenu suite à la synthèse des deux projets, la branche nord passant par Gonesse et allant jusqu'à Roissy devra donc nécessairement être validée et réalisée. Nous avons initié, avec Val de France, et à la demande de Christian BLANC, au printemps dernier des études sur un projet de territoire pour justifier de la nécessité de cette gare. Elles ont été confiées à l'équipe de l'architecte urbaniste Roland CASTRO et au bureau d'études XELIS, filiale de la RATP. Nous nous sommes également engagés, d'ores et déjà, dans la préparation du contrat de développement territorial prévu par la loi sur le Grand Paris, pour accompagner la réalisation des gares du métro automatique. Je tiens à remercier le Préfet de Région, Monsieur le Sous-préfet, qui est présent ce soir, ainsi que REBUFFEL qui travaillent très activement avec nous pour être parmi les premiers à signer ce contrat de développement territorial, après, nous le souhaitons, l'obtention de la gare à Gonesse.

Déjà, des investisseurs importants se sont manifestés pour s'installer sur notre territoire. Je pense à deux investisseurs promoteurs d'immobilier d'entreprise qui nous ont exprimé leur intérêt pour la réalisation sur le Triangle de Gonesse de 200 000 m² de bureaux. Je pense également au projet Europa City, porté par le groupe AUCHAN, et dont l'investissement représente environ un milliard sept cents millions d'euros. J'ai signé avec son PDG Vianney MULLIEZ, la semaine dernière, un protocole d'accord pour la réalisation de ce projet d'équipement commercial, de divertissement, de loisir, de culture unique en Europe. Je pense enfin à la Fédération française de Tennis qui nous a demandé de monter un dossier de candidature dans le cas où Roland-Garros devrait quitter la porte d'Auteuil. Nous avons des échanges et des réunions techniques avec la FFT, chaque semaine, et je peux vous assurer qu'elle examine avec beaucoup d'intérêt notre candidature. Vous le voyez, nous sommes sur un territoire de projets. Les investisseurs et pas les moindres sont présents, car ils connaissent notre potentiel. Nous n'attendons plus que la gare du métro automatique pour concrétiser véritablement ces projets.

Le réseau du Grand Paris, c'est aussi l'opportunité de faire émerger enfin le territoire que j'appelle du Nord-est parisien. Ce territoire se structure en croix. Sur un axe nord-sud, le corridor aéroportuaire de Roissy-Le Bourget est aujourd'hui un moteur de développement économique. Sur un axe est-ouest, de Sarcelles à Clichy-Montfermeil en passant bien sûr par Gonesse ou encore Aulnay-Sous-Bois, de nombreuses villes partagent les mêmes réalités sociales. J'ai la conviction que ce territoire a le potentiel pour un développement économique, social et environnemental équilibré, à condition que nous sachions le structurer et organiser une véritable solidarité territoriale. Nous avons été plusieurs à appeler en ce sens à un Forum du Nord-est parisien. Je tiens également le nouveau ministre de la Ville, Maurice LEROY, en charge du Grand Paris, en déplacement lundi, il y a 3 jours, à Gennevilliers et dont nous ne pouvons qu'approuver ses propos, car ils justifient je pense la réalisation de la gare sur un territoire comme le nôtre. Il a dit, je le cite : « Construire la Région capitale en promouvant le développement économique de l'Ile-de-France, c'est aussi promouvoir un développement équilibré entre les territoires et favoriser le vivre ensemble. C'est retisser le lien entre Paris et sa banlieue et agir sur la cohésion. », fin de citation. « Le Grand Paris, c'est la politique de la ville » ajoute-t-il. La ville, la ville-monde, c'est le Grand Paris.

J'ajoute que la desserte en métro automatique est complémentaire de la réalisation du barreau ferroviaire de Gonesse, entre le RER B et le RER D, prévue en 2017 par le STIF et la Région Ile-de-France, et fortement soutenu par l'ensemble des élus de l'Est du Val d'Oise et le Conseil général. Cela ne peut pas être l'un au lieu de l'autre. Il faut les deux. Le barreau RER B-RER D est indispensable pour permettre aux habitants de l'est du Val d'Oise d'accéder rapidement au réseau du Grand Paris via la gare d'interconnexion sur le Triangle de Gonesse.

Je voudrais faire passer un dernier message : celui de notre volonté très forte que notre nécessaire développement économique soit aussi, évidemment, un développement durable. Nous devons en particulier préserver notre agriculture. C'est pour cela que le projet d'aménagement du Triangle de Gonesse laisse une large place aux surfaces agricoles. Nous

avons fait le choix de n'urbaniser que 250 ha. C'est ainsi 400 ha qui seront réservés, et même plus, à l'agriculture.

J'en termine en remerciant chacun d'entre vous d'être venu ce soir. Votre mobilisation est essentielle. Alors, habitants, entrepreneurs, associations : prenez la parole pour vous exprimer et pour dire ensemble combien est indispensable la gare du métro automatique à Gonesse.

Applaudissements

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du Débat public « Réseau de Transport public du Grand Paris » : merci, Monsieur le Maire, pour toutes ces informations. Nous savons que vous avez tous beaucoup travaillé sur les sujets que vous venez d'évoquer, et vous nous avez remis toute une série de documents très intéressants sur ces sujets. Je vais laisser mon collègue, Monsieur WATISSEE, vous dire un mot de ce qu'est un débat public, pour ceux qui ne le savent pas, ce qu'il est et ce qu'il n'est pas, les limites de l'épuration, si vous voulez, de réunion comme celle de ce soir. Monsieur WATISSEE, vous avez la parole.

Diffusion d'un document PowerPoint

Henri WATISSEE : merci Monsieur le Président. Je crois savoir que dans la salle vous avez déjà vécu un certain nombre de débats. Donc si vous le permettez, je vais tâcher de faire vite.

En préambule, je vais quand même d'abord vous présenter les 3 membres de la Commission. À ma droite, Monsieur LEBLOND, Président de séance, qui n'est pas membre de la CPDP, mais qui en est le Président, puisque nous sommes 12 membres qui animons et coordonnons les 55 débats autour du Grand Paris en Ile-de-France, ce jusqu'au 31 janvier. Il y a moi-même, qui suis un ancien chez d'entreprise et Michel Joëlle FODOR ESKENAZI qui est urbaniste et sociologue. Voilà pour la CPDP. À l'autre table, il y a la Société du Grand Paris, le maître d'ouvrage, avec Didier BENSE, qui est membre du directoire de la Société, et Patrick MAUGIRARD et Nicole POUILLY, qui sont tous deux de la Société du Grand Paris. Je voudrais ne pas oublier que dans la salle, il y a un représentant de Réseaux ferrés de France, en la personne de Monsieur JOUANIQUE, qui est là-bas. Merci. Et il y a aussi deux personnes de la SNCF, Monsieur Luc ROBERT, qui est Directeur adjoint du département développement du Transilien. Donc s'il y a des questions sur ce sujet, je suis persuadé que le Président LEBLOND leur donnera à un moment donné la parole. Et il y a aussi Monsieur Maurice COTON, de la Direction des affaires territoriales de Paris-Nord. C'est bien cela, je n'ai oublié personne ?

François LEBLOND : est-ce qu'il y a quelqu'un de la Direction régionale de l'équipement ? Oui, Monsieur. Très bien, merci. Si nous voulons bien l'ajouter aussi. Votre nom, s'il vous plaît ? François DUBOIS. Très bien. Et le Sous-préfet, bien sûr, qui est présent au premier rang, je crois. Cher collègue ?

Henri WATISSEE : merci Monsieur le Président. Alors très rapidement, le débat public, c'est une éthique de démocratie participative. C'est un mot un peu à la mode, mais qui a une

antériorité, puisque cela démarre par un rapport du Préfet CARRERE en 1992. Ce dont il faut se souvenir, c'est essentiellement la Convention d'AARHUS en 1998. Une convention internationale qui a été signée par 38 pays, dont les 27 de l'Union européenne, qui stipule en fait que, pour tout projet d'infrastructure d'intérêt national, projet pour la France en tout cas d'un montant supérieur à 300 millions d'euros, et vous voyez bien que dans le cadre du Grand Paris, nous sommes largement au-dessus, le public doit premièrement être informé. Et pour cela, il y a des documents. Vous en avez plein à l'entrée de cette salle. Et deuxièmement, il doit pouvoir émettre son avis et pouvoir participer de la sorte au processus décisionnel. Voilà le principe de la Convention d'AARHUS. Cela s'est traduit en France par la loi de 2002, qui est la loi sur la démocratie de proximité, qui a notamment nommé la Commission nationale du débat public comme autorité administrative indépendante, et nous, membres de la CPDP, sommes délégués par la Commission nationale pour la représenter dans le cadre de ce projet.

Pour rappel, un débat public, c'est 5 principes de base. Premièrement, la neutralité. Nous sommes neutres, nous ne prenons pas position par rapport au projet. Notre but est d'animer et de coordonner, de faire en sorte que toutes les questions qui sont posées par le public, par écrit (sur le site) ou par oral, doivent être répondues. Et nous nous attachons à ce qu'il y ait des réponses, toujours.

Deuxièmement, c'est l'indépendance de la Commission. Nous sommes indépendants du maître d'ouvrage, nos voisins de table, ici, qui eux viennent défendre leur projet auprès de vous. Troisième élément, le principe d'équivalence. À savoir que c'est un débat citoyen. À ce titre, tout le monde doit pouvoir s'exprimer au même titre, élu ou non élu. Tout le monde est le bienvenu, les questions sont ouvertes. Mais tout le monde est, pour la bonne cause, au même niveau. Ensuite, la transparence. C'est tout simplement le fait que tout ce qui est dit ici est enregistré et va être disponible. Tout peut être réécouté complètement, à partir de notre site internet. C'est la transparence même, tout ce qui est dit, toutes les questions sont légitimes, sont prises en compte par la Commission est réécouté quand nous en avons besoin, pour notre compte rendu. Dernier point, l'argumentation. Il faut qu'une question, ou un avis soient argumentés. Nous ne sommes pas là uniquement pour tergiverser sur tel ou tel truc, il faut quand même que ce soit un peu concret.

Il y a des règles du jeu. Le principe c'est, vu le grand nombre que vous êtes ce soir, et pour nous c'est très important que nous soyons obligés de limiter un peu le temps de parole, et nous essayons, avec beaucoup de souplesse, de limiter le temps de parole à environ 3 min. C'est le principe. Pour ceux qui ne veulent pas poser des questions, il y a moyen aussi de poser des questions par écrit. Les hôtes, qui sont au fond, ont à disposition des documents qui vous permettent de poser des questions par écrit. Très important, lorsque vous posez des questions, pour les raisons du verbatim, il est essentiel que, si cela ne vous ennuie pas, vous puissiez vous lever et vous identifier. Comme cela, au mois derrière, sur les verbatim, nous n'avons pas de souci pour vous reconnaître.

Le débat, à quoi cela sert ? En fait, il se passe en 4 mois, du 1^{er} octobre au 31 janvier. Nous

en sommes, comme l'a dit Monsieur le Maire, au 33e débat. Cela fait une moyenne de 3 par semaine, ce qui est très intéressant pour nous et pour nos soirées. Nous irons jusqu'à 55 débats, à peu près, jusqu'au 31 janvier. Du 31 janvier au 31 mars, la Commission a 2 mois pour faire un compte rendu fidèle, exhaustif de tout ce qui a été relevé comme question, sur les débats. Ce compte rendu est publié et remis officiellement au maître d'ouvrage en date du 31 mars. À partir de ce moment-là, en général c'est 3 mois, mais la loi du 3 juin 2010 raccourcit un peu le délai, la SGP aura 2 mois pour tenir compte, intégrer les conclusions et remettre un document de synthèse, qui sera lui-même édité, publié et consultable. Le tout pour le 31 mai, donc vous voyez que c'est un horizon très court pour un projet aussi important.

Quelques chiffres pour terminer ma présentation. Nous en sommes, sur le site internet, dont les coordonnées vous sont données en bas de page, pratiquement à 100 000 consultations, depuis son ouverture le 1^{er} septembre. Nous avons 526 questions posées, reçues et publiées. Il y a 419 réponses. Nous avons un petit décalage, normalement, parce que le temps que le maître d'ouvrage valide les questions, etc. Enfin c'est beaucoup de boulot. Il y a 270 avis qui ont été donnés et enfin, il y a pour le moment 9 avis loi du 3 juin. Petite explication, les collectivités territoriales sont, au titre de la loi du 3 juin, il leur est demandé d'émettre un avis, suite à une délibération du Conseil municipal par exemple, et cet avis doit être donné avant le 31 décembre. Pour mémoire, je rappelle que qui ne dit mot consent : s'il n'y a pas d'avis, c'est que l'avis est favorable. Je le cite pour mémoire. Je crois que j'ai terminé et je redonne la parole à Monsieur le Président.

François LEBLOND : je ne vais pas la prendre longtemps, simplement, pour tout de suite donner la parole à la Société du Grand Paris, qui va dans un premier temps nous faire part de son projet, à la fois de son projet général pour la région d'Ile-de-France et naturellement avec une partie qui sera spécifiquement consacrée aux réponses qui doivent être apportées aux questions qui sont probablement celles qui seront dans la salle. Donc je vais demander à la Société du Grand Paris d'engager tout de suite son travail.

Patrick MAUGIRARD, Membre de la Société du Grand Paris : Mesdames, Messieurs les élus, Mesdames, Messieurs, au nom de la Société du Grand Paris, je vous remercie d'être venus nombreux ce soir, de votre intérêt pour notre projet. Pour commencer, nous allons vous projeter un film qui vous donnera un premier éclairage sur notre projet et son ambition.

Projection d'un film

Diffusion d'un PowerPoint

Je vais maintenant vous présenter les principales caractéristiques du Métro Grand Paris. Puis nous regarderons en détail le tracé des différentes lignes qui le composent, les bénéfices pour notre vie au quotidien, et le projet dans le Triangle de Gonesse et Val de France. Enfin nous verrons comment le projet sera mis en œuvre, son coût et ses délais de réalisation.

Nous sommes, en Ile-de-France, face à une forte demande de mobilité, avec 11,5 millions

d'habitants, 5,5 millions d'emplois, plus de 36 millions de déplacements quotidiens. Mais rappelons qu'à Paris, 64 % des déplacements internes à la ville se font par les transports en commun. Aussitôt passé le périphérique, ce taux descend à 23 % pour les déplacements internes à la petite couronne, 10 % pour la grande couronne. D'une manière générale, les déplacements en transport en commun de banlieue à banlieue sont difficiles, parce que toutes les lignes des RER, des Transiliens convergent en radiale vers la capitale. Ceci oblige 10 % des voyageurs à passer par Paris pour effectuer leur trajet de banlieue à banlieue. Ce phénomène contribue à la saturation du réseau de métro au centre de Paris. Les voyageurs qui empruntent les lignes A, B, D du RER, la ligne 13 vivent ces difficultés au quotidien. Comment s'étonner alors que 80 % de ces déplacements de banlieue à banlieue s'effectuent en voiture ? Et que Paris soit la ville la plus embouteillée d'Europe, avec des bouchons de 150 à 200 km tous les matins et tous les soirs ? Et je ne parle pas d'hier soir, bien sûr. Le réseau automatique du Grand Paris a pour vocation, d'une part de répondre aux besoins des Franciliens dans leur déplacement de banlieue à banlieue, d'autre part de relier entre eux les pôles de développement qui sont aussi des pôles d'emplois et d'habitat. C'est un réseau qui, de Roissy à Orly, de Clichy-Montfermeil à Versailles, pose dans une vision globale une nouvelle approche de la desserte des transports en commun en Ile-de-France. Ce réseau en rocade est composé de 3 lignes, 2 en rocade, 1 nord-sud desservant le centre de Paris, 155 km de lignes nouvelles, dont 87 % de rocade. 40 gares nouvelles en correspondance avec le réseau de transport en commun, dont il faut souligner que 75 % d'entre d'elles desservent des communes en contrats divers de la politique de la ville. Le réseau Grand Paris assurera quotidiennement 2 millions de voyages à sa mise en service, pour arriver à terme à 3 millions. À titre de comparaison, le métro parisien, aujourd'hui, assume 5 millions de voyages au quotidien et les RER 3 millions.

Détaillons maintenant les performances de ce nouveau métro. La ligne rouge est une ligne de rocade. Grâce à ses nombreuses correspondances, elle répond aux besoins de déplacement banlieue banlieue. D'une longueur de 60 km, elle relie La Défense à l'ouest à l'aéroport du Bourget au nord-est, en desservant les secteurs denses du Val-de-Marne. Elle dessert 23 gares. Elle offre une liaison rapide pour accéder au bassin d'emplois du Bourget, de Roissy, de Pleyel au nord et de Marne-la-Vallée à l'est. À l'est, son tracé permet une ouverture à l'Ile-de-France à des territoires particulièrement orphelins des transports rapides. Citons bien sûr le cas de Clichy-Montfermeil. Au sud, elle reprend intégralement le tracé du projet élaboré par l'association Orbival. Elle met en relation l'Est parisien et les secteurs denses de la rive gauche de la Seine.

Passons à la ligne verte. Cette ligne de rocade de 75 km et de 16 gares reliera Roissy à d'Orly. Du nord au sud, elle dessert Roissy, le Parc des expositions de Villepinte, la gare de Gonesse, l'aéroport du Bourget, Le Blanc-Mesnil, Dugny. Elle dessert ensuite Le Bourget, La Courneuve, Saint-Denis, Gennevilliers, le secteur de Nanterre-La Défense et les nouveaux quartiers de Rueil-Malmaison. Elle offre un nouveau maillage avec les futures gares TGV de Saint-Denis-Pleyel et La Défense, le RER C à Versailles. Elle va également irriguer le plateau de Saclay, qui a vocation à devenir un pôle scientifique et de recherche d'envergure

internationale. Au sud, elle se connecte sur le pôle de Massy, où elle fait la jonction avec les RER B et C et avec les lignes TGV. Elle contribue enfin à la desserte en transports en commun de la plateforme d'Orly. Remarquons les variantes sur cette ligne. Deux tracés sont proposés entre Rueil et Saclay, une variante également par le port de Gennevilliers, deux variantes sont proposées au nord.

La ligne bleue est la ligne 14, prolongée au nord et au sud. Elle assurera une liaison stratégique entre les 3 plateformes aéroportuaires de Roissy, du Bourget et Orly, ainsi qu'entre plusieurs gares TGV, gare de Roissy, gare de Lyon, et également les futures gares TGV de Saint-Denis-Pleyel et d'Orly. Elle conforte ainsi la dimension internationale de la région-capitale. Sa longueur est de 50 km, donc 9 correspondent à la ligne actuelle. Elle dessert 22 gares dont 13 gares nouvelles. Elle sera en correspondance avec le réseau existant, métro, RER, Transilien. Elle a un tronç commun de 21 km avec la ligne verte entre Saint-Denis-Pleyel et Roissy et dessert Le Bourget et La Courneuve à la gare RER B, et Le Blanc-Mesnil et Dugny à l'aéroport du Bourget. La ligne bleue et la ligne verte ont une gare aujourd'hui optionnelle à Gonesse, proposant une entrée sur le Val d'Oise, et la desserte de la future zone d'aménagement du Triangle de Gonesse.

Pour le projet du Métro Grand Paris, la vitesse commerciale sera de 65 km/h, compte tenu des temps d'arrêt en gare. À titre de comparaison, le RER roule en moyenne à 45 km/h. Ceci est important pour concurrencer plus efficacement la voiture, pour réduire considérablement les temps de trajet sur des liaisons jusqu'à présent mal assurées mal par le réseau existant. Les automatismes permettront d'adapter l'intervalle entre 2 trains, en fonction de l'affluence, avec un intervalle minimal de 85 s entre aux heures de pointe. Les quais feront 120 m de long et les trains de 8 voitures pourront accueillir jusqu'à 1 000 voyageurs. Les gares et les trains seront totalement accessibles et équipés des derniers systèmes d'information voyageurs, pour faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite ou à besoin spécifique. Les trains confortables offriront la possibilité de circuler entre les voitures. Les quais, équipés de façades de quais, permettront l'optimisation de la régularité, en limitant le temps de stationnement.

Les 40 gares nouvelles du Métro Grand Paris sont conçues comme des espaces de vie au service du voyageur. Elles seront des lieux fonctionnels, d'échange entre le métro, les RER, les Transiliens, les TGV, les trams, les bus, et bien sûr les modes doux et les cheminements piétons. Elles offriront des services voyageurs indispensables aux déplacements, mais également des parkings de rabattement quand cela sera nécessaire. Elles sont aussi conçues comme des espaces au service de la ville. Signal fort des transformations et du développement urbain, elles accompagneront les aménagements urbains de proximité. Nous y trouverons des commerces, des équipements publics, des services à la personne au service des salariés et des habitants.

Regardons quels sont les bénéfices du Métro Grand Paris. Rappelons que la conception du Métro Grand Paris a pris en compte les 3 piliers du développement durable. Sur le plan social, elle répond aux besoins de mobilité des Franciliens, accroît l'accessibilité des

territoires peu ou mal reliés au reste de l'Ile-de-France. Sur le plan économique, elle met en relation les territoires à fort potentiel de développement. Sur le plan environnemental, le projet a fait l'objet en amont d'une évaluation stratégique environnementale. C'est la mise en cohérence de ces 3 aspects qui caractérise et fait la force du projet de Métro Grand Paris.

Examinons ces 3 piliers. Le Métro Grand Paris améliore les déplacements en transports en commun dans des secteurs encore mal desservis aujourd'hui. Souvenons-nous que les déplacements internes à la banlieue ont augmenté de 50 % en 25 ans. Le système de transports actuels, organisé en faisceaux de radiales, n'est plus adapté à cette nouvelle mobilité. Le Métro Grand Paris, métro de rocade veut répondre à nos besoins d'aujourd'hui. C'est un réseau maillé. 85 % de ses gares sont en correspondance, permettant une meilleure accessibilité sur l'ensemble du réseau. Il apporte un véritable ballon d'oxygène au réseau actuel, en évitant de passer par Paris. Il désature le réseau ferré existant dans sa partie centrale. Il allègera de 10 à 15 % en moyenne les charges des lignes de métro en correspondance, de 25 % en moyenne la charge de la ligne 13, de 30 % en moyenne la charge du RER B sur le tronçon central aux heures de pointe. L'allègement de la charge sera de 55 % sur la branche de Roissy. Il allègera la ligne D de 9 % sur la totalité de la ligne et de 15 % sur le tronçon commun, au nord. C'est une diminution aussi de 15 % de la charge pour le RER A sur le tronçon central et autour de 20 % sur les branches de Marne-la-Vallée et de Boissy-Saint-Léger. C'est donc plus de confort pour tous les voyageurs, sur l'ensemble du réseau, une meilleure régularité. Le deuxième bénéfice de ce projet est de soutenir le développement économique, social et territorial. Sur les 8 grands pôles de développement identifiés et connectés entre eux, 3 concernent le Val d'Oise. Le projet de Métro Grand Paris, irrigué par ses 40 nouvelles gares, est un levier important pour développer l'attractivité des pôles d'emplois de la région Ile-de-France. Si notre projet a pour objectif de stimuler la croissance sur les territoires de développement, il a aussi pour objectif d'améliorer notre qualité de vie. Il créera pour les habitants les conditions d'une meilleure accessibilité aux centres de recherche, universités, entreprises, centres de formation.

Les gares seront un atout pour l'implantation d'entreprises industrielles ou tertiaires, capacité de proposer des emplois à la population active résidente. Elles seront aussi un atout pour fidéliser la population résidente et permettre la valorisation de l'habitat en favorisant la rénovation urbaine, améliorant ainsi la qualité du bâti. Cette politique d'aménagement urbain autour des gares du Métro Grand Paris s'inscrira dans le cadre des contrats de développement territorial. Ils seront négociés entre l'État et les collectivités territoriales. L'évaluation stratégique environnementale, troisième pilier de notre projet de développement durable, a permis de prendre en compte, dès le début de la réflexion, l'ensemble des problématiques liées aux questions environnementales. Cette démarche constitue une innovation à ce stade du projet. Elle s'inscrit dans la lignée du Grenelle de l'environnement. Cette expertise s'est déroulée en trois temps. Une investigation approfondie, prenant en compte une connaissance exhaustive de l'état initial, dans les domaines de l'air, du bruit, du paysage, de la faune, de la flore, du patrimoine architectural, de l'agriculture, de l'hydrologie. La prise en compte des 14 sites Natura 2000 répartis sur le

territoire de la Seine-Saint-Denis, en est un exemple. Ensuite, une modélisation a permis d'apprécier les incidences notables prévisibles du projet. Enfin, une identification, très en amont, des mesures visant à éviter, réduire ou compenser les impacts. Le tracé présenté tire des conclusions de ce travail, comme les 21 km prévus en viaduc, car le choix entre les modes aérien et souterrain n'est pas neutre. Cette connaissance de l'état initial est essentielle pour anticiper les conditions de la phase chantier.

L'Ile-de-France regorge d'espaces à haute valeur patrimoniale. L'évaluation environnementale a permis de les recenser très précisément et d'apprécier l'enjeu que leur préservation représente. Dans ce secteur, les espaces naturels et agricoles sont des éléments importants. En particulier, la prise de conscience par les urbains des rôles de l'agriculture, biodiversité, prévention des risques naturels, paysages, sans oublier la production primaire ou encore l'évolution des attentes des consommateurs, ont pleinement redonné une valeur patrimoniale à ces espaces. Sur ce territoire, le patrimoine naturel et agricole se décline, au sud par la trame verte qui prend appui sur les espaces Natura 2000 de la Seine-Saint-Denis. Elle forme un arc passant par le Triangle de Gonesse qui s'articule avec les espaces boisés et forestiers du nord du Val d'Oise. Au nord, la Plaine de France est l'un de ces territoires agricoles stratégiques en Ile-de-France. Sa taille critique et ses fonctionnalités sont en effet des atouts déterminants qu'il convient de bien prendre en compte. Je pense, à ce sujet, à ce qu'a dit le Président de la chambre interdépartementale d'agriculture, Monsieur HILLAIRET, lors de la réunion thématique consacrée à l'environnement le 3 décembre dernier, « un engin agricole se déplace difficilement ».

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

Portons maintenant un regard attentif sur le territoire de Gonesse, du Val de France et du Grand Roissy, sur le rôle que pourrait jouer le réseau du Métro Grand Paris dans ce secteur. Le territoire de Val de France-Gonesse est desservi par la ligne bleue du projet de Métro Grand Paris, qui relie l'aéroport de Roissy à celui d'Orly en passant par Paris et 5 gares TGV existantes ou en projet, et la ligne verte qui le relie à La Défense et au pôle de Saclay. Pour le Nord-ouest, le Nord-est et l'Est parisiens, le réseau du Grand Paris, avec ses nouvelles possibilités de maillage reporte en banlieue les nouveaux lieux de correspondance pour les déplacements de banlieue à banlieue. Ces 9 nouvelles gares aux limites des départements du Val d'Oise et de la Seine-et-Marne, et les 2 gares optionnelles deviennent en quelque sorte

les portes d'entrée de la région Ile-de-France pour l'ensemble de la Seine-et-Marne et l'Est du Val d'Oise. Plus particulièrement, les 2 gares du pôle d'excellence aéroportuaires ont vocation à devenir la porte d'entrée urbaine internationale de la région Ile-de-France. Grâce à ses connexions directes aux réseaux RER, TER et à ses correspondances avec le TGV, le réseau du Grand Paris ouvre largement le pôle de Roissy, le parc des Expositions et le Triangle de Gonesse, les 6 communes du pôle du Bourget, l'est de la Seine-Saint-Denis d'Aulnay à Noisy-le-Grand à l'ensemble de l'espace régional, de ses fonctions et de ses bassins de vie. Le Métro Grand Paris participe ainsi à la désaturation des lignes de métro et de RER.

Cette carte de l'EPA Plaine de France est une esquisse d'une stratégie territoriale du Grand Roissy. Actuellement, le corridor aéroportuaire parisien éprouve des difficultés à jouer un rôle stratégique en Ile-de-France, du fait d'un déficit de cohérence territoriale dont la faiblesse d'accessibilité et le maillage en transport en commun en sont deux des problèmes récurrents. Vous voyez apparaître le corridor aéroportuaire Paris CDG, autrement dit, le territoire qui comprend Le Bourget, le cœur du Triangle de Gonesse, Paris Nord II, Sud Roissy, CDG Roissy pôle. L'échelle du corridor pourrait permettre de résoudre les défis du grand territoire de Roissy, pour être un territoire produisant du lien. Situé dans le corridor, le Triangle de Gonesse est un site porteur de cohérence dans le territoire d'influence du Grand Roissy. Le développement du Triangle permettra de créer de fortes synergies avec le territoire alentour, Paris Nord II, la ZAC Sud CDG, Paris CDG, Le Bourget, l'Est du Val d'Oise et le nord-ouest de la Seine-Saint-Denis. Réciproquement, les développements voisins influenceront les options du Triangle. À l'échelle du Grand Roissy, ces projets visent à s'intégrer dans les pôles d'excellence de Roissy et du Bourget, pour le développement de fonctions à caractère tertiaire international et technologique, lesquelles sous-tendent des activités de formation et de rencontre. C'est dans ce territoire, proche de son terminus, que le Métro Grand Paris devra trouver le lieu de son atelier de maintenance et de remisage. Le territoire de Val de France-Gonesse est marqué par des axes viaires essentiellement radiaux : les autoroutes A1 et A3 coupant les relations à l'est, les aéroports du Bourget, de Roissy, espaces importants de coupure urbaine, le maillage des transports en commun, bien évidemment radial, la ligne du RER B, du RER D, la ligne Transilien H, les lignes à grande vitesse. Nous pouvons donc constater une insuffisance importante d'infrastructures de rocade, ce qui a pour conséquence d'induire une faiblesse de connexion aux pôles économiques. Cette situation actuelle est très pénalisante pour les habitants et pour les entreprises. Si nous avons souligné la faiblesse des connexions pour l'économie aéroportuaire environnante, soulignons que ceci, par contre, apporte beaucoup de nuisances du fait de leur proximité immédiate. Voici apparaître le Plan d'Exposition au Bruit de Roissy.

Nous savons que le territoire de Val de France-Gonesse, qui compte 165 000 habitants, donc une densité similaire à celle de la petite couronne, 9 quartiers qui sont ou ont été en renouvellement urbain, doit affronter une situation sociale particulièrement complexe, un taux de chômage double ou triple à celui du Val d'Oise, un faible revenu fiscal des ménages,

en lien bien sûr avec le taux de chômage, un faible niveau de qualification, un taux de motorisation faible, ce qui veut dire qu'une grande partie de la population est donc captive des transports en commun pour ses déplacements. Un déficit d'emplois du secteur de 30 000 emplois en 2006 : seule la commune de Gonesse affiche un excédent, ce qui ne l'empêche pas d'avoir un taux de chômage double de celui du Val d'Oise. Cette situation a donc des conséquences négatives sur les ressources des collectivités et l'attractivité du territoire.

Cette carte vous décrit les villes d'Ile-de-France où vont travailler les résidents de Gonesse, du plus foncé, qui indique un maximum de personnes, au plus clair. Prenons quelques exemples. Si 28 % des résidents de Gonesse travaillent à Gonesse, ils ne sont que 18 % à se déplacer en transports en commun sur la ville. 77 % de ceux qui vont à Paris y vont en transports en commun, alors qu'ils ne sont plus que 7 % à prendre les transports en commun pour se rendre à Aulnay. 75 % des habitants de Gonesse se rendent à leur travail en utilisant leur voiture à Roissy. De même, ils sont 70 % à utiliser leur voiture pour se rendre à leur lieu de travail, en Seine-Saint-Denis ou dans le reste du Val d'Oise.

Cette carte vous montre les communes d'origine des salariés travaillant à Gonesse. Prenons encore quelques exemples. Pour les 14 % qui viennent du territoire de Val de France et les 19 % qui arrivent du Val d'Oise, ils le font pour 71 % en voiture du Val de France et à 90 % pour le restant du Val d'Oise. Seuls les salariés qui arrivent de Saint-Denis ou de Paris utilisent un peu plus les transports en commun, de l'ordre de 41 à 50 %. Ces 2 cartes démontrent bien la nécessité de la création d'un nouveau projet de transports en commun pour améliorer l'accessibilité du territoire.

Cette vue permet d'identifier les projets en cours : le barreau de Gonesse, qui permettra de rouler le RER D au RER B, le boulevard du Parisis, axe est-ouest qui peut porter un transport en commun en site propre, la tangentielle légère nord tram-train qui, en 2014, relira Epinay au Bourget, avant sa liaison définitive entre Sartrouville et Noisy-le-Sec, qui assure également, plus au sud du territoire de Val de France-Gonesse, une liaison RER B-RER D entre les gares de Pierrefitte et du Bourget, enfin le tramway T5 qui permet un rabattement efficace à Sarcelles vers la gare du RER D de Garges-Sarcelles. Le projet de réseau du Métro Grand Paris, avec la gare optionnelle du Triangle de Gonesse, peut assurer une liaison puissante et performante au nord, vers Roissy, et au sud vers le site de l'aéroport du Bourget et la Plaine-Saint-Denis. Soulignons que sa correspondance avec la ligne rouge assure une liaison à l'est efficace vers Aulnay, et les différentes gares assureront des maillages sur les réseaux est et leurs pôles d'emplois, comme celui de Marne-la-Vallée.

Les 3 cartes suivantes vous montrent les améliorations importantes de l'accessibilité du territoire de Gonesse. Plus la zone verte s'étend, plus l'accessibilité s'améliore, avec le barreau de Gonesse dans un premier temps, et plus particulièrement avec le réseau du Métro Grand Paris, et les temps de trajets se réduisent.

Cette carte sert juste à vous indiquer, sur 4 destinations, les gains de temps pour se rendre dans certaines universités, à partir du centre-ville de Gonesse. Les temps d'accès sont, d'une

manière générale, diminués par 2. De la même façon, pour les pôles d'emplois de La Défense ou Marne-la-Vallée, les gains sont conséquents.

Pour conclure cette question, cette carte synthétise la variation de temps d'accès en transport en commun dans la région Ile-de-France, les espaces colorés en vert foncé indiquant les gains supérieurs à 20 min.

Voici les grands principes de l'approche spatiale étudiée par le comité d'agglomération Val de France et la ville de Gonesse. 3 secteurs ont été identifiés comme zones à enjeu d'aménagement : le Triangle de Gonesse, le boulevard du Parisis, le parc des Géants. 5 objectifs sont dégagés : une intégration urbaine des infrastructures, un renforcement de l'axe est-ouest pour assurer un effet de propagation du dynamisme du projet de corridor aéroportuaire orienté nord-sud, un dédoublement des polarités pour créer 2 centres de gravité connectés entre eux, une revalorisation des espaces vides verts, avec leur mise en réseau dans un système de parcs verts, du château d'Ecouen vers le parc du Saussay à Aulnay, à l'est, et à La Courneuve au sud. Les liens de transition entre villes denses et zones agricoles seront également caractérisés. Revenons sur les projets portés par Val-de-France Gonesse. Ce projet décline d'une ambition forte de développement économique et social. La proximité de pôles économiques puissants est un atout, et jouer la complémentarité de filières d'activité tertiaire est un premier enjeu. Augmenter l'attractivité du territoire par l'implantation d'activités dédiées aux loisirs et divertissements par l'apport de millions de visiteurs en est un autre. Le projet Roland Garros, le projet de dôme multisports, salle de 20 000 places à Sarcelles, le projet Europa City, projet d'espaces multiples, du loisir au congrès, avec des fonctions commerciales support. Après avoir décliné les projets économiques, soulignons que ces projets sont porteurs de création d'emplois, et sur le plan social, il faudra diversifier les compétences des habitants par des formations adaptées, des parcours d'insertion à l'emploi pour que la population bénéficie des projets. Les projets travaillés sur le territoire pourront être de véritables moteurs économiques et sociaux, structurants et à fort enjeu de notoriété pour celui-ci, en améliorant le cadre de vie. En résumé, le projet de réseau du Métro Grand Paris dans le corridor aéroportuaire apparaît comme un vecteur stratégique pour porter la volonté des acteurs du territoire de développer un projet complet, augmenter l'attractivité du territoire, faciliter l'accès aux zones d'emplois pour les populations, tout en veillant à la préservation des équilibres naturels. Ce sont en effet des enjeux essentiels que la gare de Gonesse, à ce stade optionnelle, est susceptible d'accompagner.

Pour conclure, voyons la mise en œuvre du projet. Le projet que nous vous présentons est un projet ambitieux, d'intérêt national. Il nécessite entre 21 et 23 milliards d'euros, selon les variantes de tracés, le nombre de gares retenues et la proportion de sections aériennes choisies. Le montant prévisionnel comprend le coût des infrastructures, y compris les stations de base et leurs accès, celui du matériel roulant, celui des acquisitions foncières. C'est évidemment un effort financier de première importance que nous devons envisager. Cela correspond, comme nous l'évoquons dans notre film d'introduction, à une troisième génération d'investissements, après la création du métropolitain il y a plus d'un siècle, et la

création du RER il y a 40 ans. Les infrastructures, le matériel roulant et les gares seront remis intégralement, clé en main, au STIF. Nous sommes dans le débat public jusqu'au 31 janvier 2011. À la fin janvier, à la clôture du débat, la loi impose à la SGP de proposer un schéma d'ensemble, par un acte motivé et public, avant la fin du mois de mai 2011. Ce schéma d'ensemble devra tenir compte des observations et avis collectés par la Commission du débat public, et devra surtout constituer une base largement partagée. S'en suivra une période de 18 mois pendant laquelle les rencontres avec les citoyens, les élus, les partenaires seront permanentes lors des enquêtes publiques. Il restera alors à réaliser les travaux dans les meilleurs délais, les mises en service se succédant de 2018 à 2023. Je vous remercie pour votre attention et nous attendons avec intérêt vos avis, suggestions et propositions.

Applaudissements

François LEBLOND : je vous remercie pour cet exposé très intéressant et très complet. Je salue l'arrivée de Monsieur le Député-maire de Sarcelles, qui nous a rejoints. Je voudrais vous dire 2 choses. D'abord, vous voyez que le département du Val d'Oise est un département qui a attiré tout à fait l'attention de la Commission du débat public. Nous tenons 6 réunions dans ce département. C'est un peu plus que la moyenne de l'Île-de-France. Nous en avons tenu il y a une semaine à Villiers-le-Bel, dans le même espace que Val de France. Ce qui montre que, sur Val de France, nous aurons eu 2 réunions, ce qui est très important. Donc vous voyez que nous sommes très attentifs à tout ce qui se passe dans cette partie du territoire. Je voudrais rendre hommage au travail qui a été réalisé, dans le cadre de Val de France, que Monsieur le Maire de Gonesse m'a apporté il y a quelques jours, dans mon bureau et dont j'ai pris connaissance avec le plus grand intérêt. C'est la base d'un vrai dialogue entre les propositions qui sont faites et les souhaits des populations concernées. Je voudrais aussi vous dire que, dans ces réunions, nous essayons d'entendre au maximum la population concernée. Donc je demande aux élus, quand ils prennent la parole, de le faire d'une façon suffisamment brève pour que nous puissions avoir un vrai débat avec l'ensemble de la salle, avec l'obligeance de nos différentes hôtesse qui nous aideront en cette matière. Si vous voulez bien, je sais qu'il y a des questions qui vous passionnent, qui sont des questions locales. D'abord, il faut parler de Gonesse. Donc je vous propose que la première partie des questions que vous poserez soit relative à Gonesse. Et puis nous élargirons le débat, parce que vous tous qui êtes dans la salle pouvez vous intéresser à tout ce qui a été dit sur la philosophie générale du Grand Paris, vous pouvez avoir des observations à faire sur ce sujet-là. Et donc je propose que, dans une deuxième partie, nous élargissions le débat. Il sera forcément, dans la première partie, un peu élargi à toute la zone de Roissy, tout ce qui concerne les relations avec l'aéroport. Nous le savons bien, mais je pense que c'est très important que nous parlions aussi des autres sujets, et ce sera la deuxième partie des questions/réponses que nous allons organiser dans cette soirée. Notre objectif est naturellement de nourrir le débat, de parler beaucoup des interconnexions, parce que nous savons très bien que c'est un sujet majeur, que nous ne faisons pas un projet pour un projet, mais que nous le faisons pour des populations. Et la Commission souhaite

examiner dans quelle mesure les différentes populations d'Ile-de-France peuvent être intéressées, directement ou indirectement, par des projets de cette nature. Si vous le voulez bien, avec Joëlle FODOR ESKENAZI, nous allons tout de suite lancer le jeu des questions/réponses. J'imagine qu'il y a déjà des personnes qui ont envie de lever doigt. Voilà, c'est ouvert. Qui démarre ? C'est toujours difficile d'être le premier, mais il doit y en avoir.

Joëlle FODOR ESKENAZI, Membre de la Commission particulière du Débat public « Réseau de Transport public du Grand Paris » : bonjour, Monsieur. Vous pouvez donner votre nom, c'est pour les verbatim.

Gérard GRÉGOIRE, Conseiller municipal à Gonesse, Vice-président du SIEVO : Monsieur GRÉGOIRE, élu de la ville depuis 38 ans et Vice-président du SIEVO. Parce que, j'ai été agréablement surpris par la démonstration qui nous a été faite que la proposition d'une gare de métropolitain à Gonesse était une option possible et valable. C'est bien. Monsieur le Maire de Gonesse est allé plus loin, et a démontré que c'était aussi une proposition très intéressante pour la ville de Gonesse, ses projets, les possibilités qui existent pour son développement, mais aussi pour l'ensemble de la Plaine de France. Ici, vous n'êtes pas en train de soutenir seulement un projet pour la ville de Gonesse, mais le fait qu'il s'intitule, puisque vous avez déjà baptisé la gare du métropolitain « Triangle de Gonesse » est une bonne chose, mais aussi valable pour l'ensemble de la Plaine de France. Ici, il y a des élus qui sont unanimes, et je pèse mes mots, pour soutenir ce projet. Non pas parce que c'est celui de Gonesse, mais c'est parce que c'est celui, aussi, d'un territoire qui, dans son passé, est resté en dehors des évolutions. Que voulez-vous ? Quand nous prenions la route de Flandre, c'était pour acheminer des déchets dans les 7 décharges de plus de 100 ha. C'était aussi voir arriver les gares qui déferlaient par la Patte d'Oie, dans un sens et qui repartaient dans l'autre sens. Ce qui n'apportait pas, évidemment, à la vie de toute cette région autre chose que la qualité de la culture de ses terres. Donc, par conséquent, ici aujourd'hui vous avez le Triangle de Gonesse qui symbolise toutes les propositions que nous faisons, dans le cadre par exemple du SIEVO qui regroupe 25 communes de la région, et qui se reconnaissent dans ces propositions. Le Maire de Sarcelles, le Maire d'Arnouville, le Maire de Garges sont là non pas pour s'intéresser aux affaires de Gonesse, ils ont déjà du mal à s'intéresser aux affaires de leur ville, mais ensemble, nous sommes associés pour nous intéresser à l'ensemble de la Plaine de France.

Or, je voudrais dire une deuxième chose. Ce n'est pas seulement le projet de la ville de Gonesse. C'est le nôtre, citoyens de la Plaine de France. Et deuxièmement, cela devient aussi un projet que les investisseurs (comme on dit), ceux qui ont des sous, regardent avec intérêt. Je citerais 4 exemples.

François LEBLOND : il faut que vous soyez un peu bref, Monsieur, comme je l'ai dit.

Gérard GRÉGOIRE : alors 4 exemples. Europa City, 30 millions de visiteurs. Vous savez que le centre de Paris, c'est 40 millions, la Tour Eiffel 7 millions de visiteurs par an. Par conséquent, Auchan s'intéresse, pourquoi pas ? Mais ce n'est pas la ville de Gonesse qui tire les

sonnettes ou qui fait le ramasse-miettes. Nous venons la trouver parce qu'il y a de la terre, de l'espace, des moyens de circulation routière. La Fédération de tennis veut s'installer, pourquoi pas ?

François LEBLOND : il faudrait conclure bientôt, Monsieur.

Gérard GRÉGOIRE : ce que je veux dire, c'est que ceux qui se reconnaissent dans ce projet, ce sont les élus, la population, mais de toute la Plaine de France. C'est pourquoi il y a une unanimité qui est en train de porter ce qui, pour vous, est une possibilité, et pour nous devient maintenant une obligation.

Applaudissements

François LEBLOND : nous continuons. Quelles sont les questions ?

Joëlle FODOR ESKENAZI : bonjour, Monsieur.

Bernard LOUP, Président de Val d'Oise Environnement : Bernard LOUP, Président de Val d'Oise Environnement. C'est une association rattachée à Ile-de-France Environnement, qui doit avoir un cahier d'acteurs en cours d'impression.

François LEBLOND : absolument, nous l'avons déjà imprimé.

Bernard LOUP : je vais m'en tenir à ce qui a été demandé, à la problématique de Gonesse, bien que je n'habite pas ce territoire. Ceci dit, en tant que Président de Val d'Oise environnement, j'estime que je peux avoir un point de vue. Et puis nous sommes là pour le débat, je pense que je serai moins applaudi.

François LEBLOND : le nom de la commune dont vous parlez ?

Bernard LOUP : j'habite Domont. Mais je suis Président de Val d'Oise Environnement, qui a compétence sur l'ensemble du Val d'Oise. Concernant ce soir, on nous fait beaucoup rêver. C'est très bien, mais ce n'est peut-être pas cela qui va changer les conditions de vie du territoire. Nous avons souvent entendu sur ce territoire que les difficultés des habitants et le taux de chômage important avaient pour cause principale l'insuffisance des transports et en particulier des transports pour rejoindre la plateforme de Roissy. Je n'ai pas les chiffres, peut-être que quelqu'un me démentira, je ne pense pas que la situation de l'emploi des jeunes d'Aulnay ou de Sevran soit très différente de celle du territoire où nous sommes ce soir. Pourtant, il a le RER D. Je pense que les conditions de transports ne sont pas suffisantes, et que ce n'est pas parce qu'il y aura des transports qu'automatiquement les conditions de vie et d'emplois s'amélioreront. C'est loin d'être automatique. Il ne faut pas mettre les transports au service de l'aménagement du territoire, il faut en avoir en priorité l'aménagement du territoire.

L'autre question que je voudrais poser. Nous avons eu, sur ce territoire, dernièrement, un autre débat public concernant la liaison Roissy-Picardie, dont nous avons beaucoup parlé du barreau de Gonesse. Aujourd'hui, on nous parle de la gare de Gonesse. La gare de Gonesse,

si j'ai bien compris, doit être reliée avec Roissy. Le barreau de Gonesse avait, si j'ai bien compris aussi, pour objectif de relier le D au B, pour pouvoir accéder à la plateforme de Roissy. Est-ce que cela reste d'actualité ? Est-ce que ces 2 projets ferrés se justifient ? Je pense que dans les projets ferrés, il y a besoin d'une densité de population et d'emplois. Pour le Triangle de Gonesse, il n'y aura pas de densité de population, puisqu'il ne peut pas, à ma connaissance, avoir d'habitats. Ce sera de l'emploi. Les zones où nous avons du transport qui a une efficacité, une robustesse dans l'usage, c'est là où il y a une densité totale d'emplois et d'habitants forte. Nous le voyons pour le cœur de Paris, nous voyons l'étalement urbain qui a été réalisé par la ville nouvelle de Cergy, où la densité est 3 ou 4 fois plus faible que celle de Paris (densité totale : emploi et population).

François LEBLOND : alors la question que vous posez, c'est laquelle ?

Bernard LOUP : j'ai posé une première question concernant le barreau de Gonesse et la gare.

François LEBLOND : très bien, nous allons vous répondre.

Bernard LOUP : je voudrais également intervenir sur les projets qui sont faits et j'ai constaté que le groupe Auchan est un fort promoteur de la gare de Gonesse. Je ne suis pas sûr que le groupe Auchan créera des emplois sur le Triangle de Gonesse. Il déplacera des emplois. Je me souviens, il y a quelques années, où l'interlocuteur précédent, nous étions côté à côté pour nous poser des questions sur Aéroville, qui n'était pas, je le pense toujours, un bon projet. Et nous avons ce point en commun, nous le pensions tous les deux que ce n'était pas un bon projet.

François LEBLOND : il faudrait que vous concluez, Monsieur, parce que là, vous dépassez beaucoup.

Bernard LOUP : il y a une accumulation, dans ce territoire, de centres commerciaux, entre Paris Nord II, Aéroville, Europa City, Auchan à Sarcelles, qui ne créeront pas d'emplois, mais qui déplaceront des emplois.

François LEBLOND : écoutez, il faut conclure, Monsieur.

Bernard LOUP : je conclus...

François LEBLOND : que vous émettez des réserves sur l'arrivée de grandes surfaces ?

Bernard LOUP : dernier point, je ferais quand même des réserves. J'ai entendu le Maire parler de l'activité agricole...

François LEBLOND : oui, mais Monsieur, il faut vous arrêter.

Bernard LOUP : je m'arrête. Sur l'activité agricole, je doute qu'avec une gare sur le Triangle de Gonesse, il y ait très longtemps les espaces agricoles dont nous avons parlé tout à l'heure. Je doute qu'ils subsistent très longtemps.

François LEBLOND : d'accord. Je crois que sur la première question que vous avez posée sur le barreau, j'ai entendu déjà une réponse de la Société du Grand Paris. Mais je vais lui demander de répéter, très rapidement, la réponse qui a déjà été faite sur ce sujet-là. Quant à la deuxième question que vous posez, elle dépasse le cadre de cette réunion. C'est un sujet très important qui est de savoir, quand nous créons des grands établissements nouveaux, s'ils ont une influence positive sur l'emploi. Je crois que c'est un sujet, qui est important à préciser, évidemment qui n'est pas forcément de la compétence de la SGP, mais j'imagine que dans la salle, il y aura aussi des personnes pour y répondre. Alors, pour le barreau de Gonesse, si vous voulez bien répéter ce que vous avez dit, puisque moi je vous ai entendu en parler.

Didier BENSE, Membre du directoire de la Société du Grand Paris : oui, d'abord bonsoir à tous. Le barreau de Gonesse est un projet que nous prenons en référence, comme un projet devant exister préalablement, j'ai presque envie de dire, au Grand Paris, pour ce qu'il apporte au territoire dans des délais relativement restreints par rapport à la mise en œuvre de l'ensemble du Grand Paris. Donc nous n'opposons pas le barreau de Gonesse et le Grand Paris. Néanmoins, comme nous l'avons montré dans notre présentation, le barreau de Gonesse apporte déjà à ses territoires un certain nombre d'avantages en matière de transport. Nous avons montré assez rapidement, c'est vrai, des cartes de temps de parcours, d'accessibilité à partir de Gonesse, qui montraient 3 étapes. L'étape actuelle où tout cela n'est pas très fameux, l'étape avec le barreau de Gonesse où les temps de trajets s'amélioraient déjà de façon relativement importante, et puis une troisième étape où le Grand Paris, avec la gare optionnelle de Gonesse arrivait, où là, les temps d'accès au territoire s'amélioraient de façon encore plus importante. Néanmoins, nous trouvons là un premier motif d'explication au fait que cette gare de Gonesse, dans notre dossier, n'est qu'optionnelle. C'est que les critères d'implantation doivent répondre à plusieurs objectifs dont l'un d'entre eux est d'améliorer les temps de transport. Or, ce que nous avons essayé de démontrer là, c'est que les temps de transport, l'accessibilité générale de ce territoire s'amélioraient à travers l'infrastructure du barreau de Gonesse, même s'il est vrai que le Grand Paris, et c'est bien normal, rajoute un élément d'attractivité supplémentaire. Voilà ce que nous avons voulu démontrer.

François LEBLOND : sur le premier point, je crois que vous avez entendu dans la salle, que nous vous sollicitons beaucoup pour que le caractère optionnel le soit de moins en moins. C'est un peu ce que j'ai entendu.

Didier BENSE : certainement Monsieur le Président, mais vous me laisserez le loisir d'expliquer pourquoi elle est optionnelle du point de vue du maître d'ouvrage. Donc nous allons passer la soirée un peu comme cela, j'en ai peur.

Sur le fait du transport comme conditions nécessaires à la qualité de vie, vous avez raison, c'est une condition nécessaire qui n'est absolument pas suffisante. Là où je vous suis moins, c'est que vous opposez ceci à l'aménagement du territoire. Il me semble que le projet, tel qu'il est porté aujourd'hui, tel que la loi du 3 juin l'a prévu avec les outils d'aménagement du

territoire qu'elle a créés, répond en grande partie à cette problématique duale, transports et aménagement du territoire. Simplement, l'aménagement du territoire n'est pas évidemment exclusivement l'affaire de la Société du Grand Paris. Nous ne voulons pas aménager les territoires en lieu et place des responsables locaux. C'est clairement l'affaire de vos élus, de vos communautés d'agglomération de porter les projets de développement. Et nous avons été la voix, aujourd'hui, de vos responsables lorsque nous avons présenté les projets d'aménagement. Ce n'est pas le projet de la SGP. Le projet de la SGP, c'est bien l'infrastructure de transports, et elle est au service de ce qui s'y passe sur le territoire.

François LEBLOND : vous vouliez rajouter quelque chose, Monsieur.

Patrick MAUGIRARD : oui, juste un petit témoignage. Le transport est une condition nécessaire, lorsque nous sommes dans des quartiers où les problèmes d'accessibilité sont difficiles ; je pense que c'est la première condition et il faut travailler sur cette question. Je vous parle en tant qu'ancien professionnel de la politique de la ville. J'ai travaillé en Seine-Saint-Denis ou dans une zone en région PACA, avec la disparition d'un grand chantier naval, où les grandes questions qui se posaient à chaque fois, c'était d'ouvrir les territoires pour pouvoir mobiliser, envoyer les jeunes en formation, casser ce sentiment de renfermement. Donc je ne dis pas que c'est une condition suffisante, mais c'est une condition nécessaire, sur laquelle les élus sont d'ailleurs très sensibles. Et je crois que ce que nous avons essayé de faire dans la démonstration aussi, c'est cette question de l'ouverture des territoires. Nous avons essayé de vous montrer que les universités devenaient plus facilement accessibles, mais derrière, ce sont aussi des centres de formation techniques qui peuvent exister ici ou ailleurs, qui permettront la mobilité des jeunes, ou des moins jeunes, qui ont besoin de se former. Je crois que cette question très importante sur laquelle nous ne pouvons pas laisser passer que la constitution d'un réseau efficace de transport est une question vraiment fondamentale.

Applaudissements

Joëlle FODOR ESKENAZI : merci, Monsieur. Monsieur le Maire de Sarcelles, vous vouliez parler, je crois ? Si vous pouviez apporter un micro à Monsieur le Maire.

François PUPPONI, Député-maire de Sarcelles : d'abord, je ne vais pas revenir à ce que je disais aux précédentes réunions, je crois que vous avez compris ce que je voulais dire. Quand même quelques précisions, d'abord pour répondre ce qui a été dit avant. Auchan Sarcelles par exemple, c'est 800 emplois créés dans une ville où il y a 5 000 chômeurs. Moi, je veux bien tout ce qu'on veut, mais si là où il y a des chômeurs, nous ne créons pas des emplois, il faut qu'on m'explique comment nous pourrions résorber le chômage. Après, nous pouvons faire toutes les théories de nous voulons. Les emplois créés, cela permet à des gens éloignés de l'emploi d'avoir accès à ces emplois.

Deuxièmement, pour la première fois depuis 50 ans, les territoires de Gonesse et de Val de France ont des projets avec des investisseurs qui veulent venir. Nous ne sommes plus en train d'aller chercher les emplois ailleurs. Pendant trop longtemps, je crois que nous avons

espéré que les emplois de Roissy nous soient proposés. Nous nous apercevons que ce n'est pas le cas. C'est comme cela, il y a plein de raisons, OK. Là, nous avons des projets à Gonesse et sur Val de France, avec des investisseurs. Je prends l'exemple du dôme de Sarcelles. La Caisse des Dépôts est prête à mettre 150 millions d'euros pour construire le dôme de France dont la France a besoin pour accueillir les grandes manifestations sportives qu'elle ne peut pas accueillir : championnats de monde de basket, de hand, bref. Elle veut le faire et dit qu'elle le fera à 2 conditions : le BIP, et que nous soyons effectivement raccordés à des grands réseaux de transport. Pour Gonesse, c'est pareil. Immochan, c'est la même chose. Les investisseurs sont là, disent qu'ils veulent venir et mettre de l'argent, qu'ils veulent développer le territoire. Mais il leur faut des transports. Donc c'est pour cela que je crois que ce projet-là, comme le BIP, comme le barreau de Gonesse sont fondamentaux pour nous, parce que nous ne les avons pas, nous perdrons les centaines de millions, les milliards d'euros que des investisseurs veulent investir dans nos territoires, et donc les créations d'emplois, à cause de cela. Donc nous avons changé la donne. Alors nous le disons avec beaucoup d'insistance et d'unanimité, moi j'entends ce que vous dites, Monsieur MAUGIRARD, c'est fondamental, mais il faut aller jusqu'au bout du raisonnement. Je crois qu'après tous les débats que nous avons eus, et tous les projets que nous portons, il serait vraiment, je le pense, insupportable, pour ne pas dire scandaleux, que cette gare reste optionnelle.

Applaudissements

Nous ne pouvons pas parler de désenclavement des territoires, de la banlieue, et qu'à un moment nous ne passions pas aux actes. La banlieue francilienne, la banlieue du nord de Paris a trop longtemps été l'oubliée de la République. Nous avons une chance historique, ne la loupons pas.

Applaudissements

Joëlle FODOR ESKENAZI : oui, là-bas, au fond. S'il vous plaît, vous pouvez donner le micro ? Il y avait la dame en rouge qui avait levé la main.

François LEBLOND : je vois qu'il y a beaucoup de mains qui se lèvent. Alors oui, la dame en rouge, effectivement.

Jacqueline LORTHIOIS, Urbaniste – Socio-économiste - EE LV 95 : Jacqueline LORTHIOIS, urbaniste, socioéconomiste, Europe Écologie les Verts. Je suis scandalisée par la prétention, le gigantisme, le côté dépensier de ces projets, faits par des guerriers. 10 architectes sur 10 qui urbanisent en notre lieu et place, sans s'occuper des habitants. Nous sommes en train de faire un projet totalement prétentieux alors que nous oublions les habitants. Moi, je parle au nom des femmes. J'habite Cergy-Pontoise et je représente... Mais il se trouve... Vous pouvez huer.

Intervention salle, hors micro

Nous n'avons pas les mêmes valeurs.

Jacqueline LORTHIOIS : je suis venue de loin, je suis lourdement handicapée.

François LEBLOND : un peu de calme, tous. Laissez parler, chacun a le droit de s'exprimer dans cette pièce. Madame, vous avez la parole.

Jacqueline LORTHIOIS : je travaille depuis 40 ans sur les questions d'emploi et de travail, sur ce territoire. J'ai démontré, dans un article que j'ai publié cet été, que sur 100 emplois créés à Roissy, il n'y en avait que 15 qui profitaient au territoire local et que les 85 autres déclenchaient des déplacements qui faisaient venir des travailleurs de toute l'Ile-de-France et sans compter la moitié de la Picardie. Nous voulons, nous, habitants du Val d'Oise qui sommes les grands oubliés du Grand Paris, car ces grandes gares, ces grands pôles relient des pôles d'affaires qui ne représentent que 3 % de nos besoins, alors que nous avons besoin de maillage de nos territoires de vie, nous avons besoin que nos lieux d'habitat soient des lieux d'emplois et de loisir. Nous avons donc besoin d'emplois locaux, de proximité, de petites entreprises, de petits artisans et commerces, d'emplois solidaires, d'emplois publics. Nous n'avons pas besoin de grands groupes, de la bande des 3, EFAG, VINCI, VEOLIA. Nous n'avons pas besoin de nourrir Auchan, cet évadé fiscal installé en Belgique. Nous avons besoin au contraire de nous occuper de la vie, de la sobriété, de nous occuper du vivant.

François LEBLOND : mais Madame, quelle est votre question ?

Jacqueline LORTHIOIS : ma question est de savoir quand nous occuperons-nous de l'intérêt général, des habitants, de leur besoin. Et quand cesserons-nous de servir les pôles d'affaires ? Quand les transports cesseront-ils d'être au service des grands hommes d'affaires, des grands groupes ? Et quand nous occuperons-nous de nos vies, de la vie, du vivant ?

Applaudissements

François LEBLOND : bien. Voilà votre question.

Joëlle FODOR ESKENAZI : nous prenons une autre question. Monsieur, oui ?

Alain ALLOUCHE, Habitant de Gonesse : bonsoir, je m'appelle Alain ALLOUCHE, j'habite à Gonesse depuis 45 ans. Infirmier libéral à Villiers-le-Bel, je partage mon activité sur Villiers-le-Bel, Gonesse, Arnouville. Sur le terrain, Madame, j'ai pu constater qu'il y a un flux migratoire des jeunes de notre agglomération vers Paris ou le sud de la banlieue parisienne. Pourquoi ? Parce que les jeunes ont des problèmes de déplacement pour leurs études, et lorsqu'ils entament des études de haut niveau, ils perdent trop de temps dans les transports. Puis après, ils s'attachent à une autre région, ils s'en vont et ne reviennent pas. Et il y a un flux migratoire dans l'autre sens, parce que le coût de l'immobilier dans notre région baisse, puisque les jeunes s'en vont.

Simplement, ma question, Messieurs dames, ne pouvons-nous pas aller plus dans l'aménagement de ce beau projet ? Ce qui permettrait aux jeunes d'être fidélisés et de rester dans notre région.

Applaudissements

Joëlle FODOR ESKENAZI : merci, Monsieur. Encore une question, et puis après, au fond.

François LEBLOND : oui, essayez de répartir un petit peu. Nous ne vous entendons pas, Madame. Parlez plus près du micro, peut-être.

Chantal EL TADILI, Habitante de Gonesse : bonsoir, EL TADILI Chantal. Ma question est : pour les impôts, paierons-nous beaucoup plus d'impôts ?

Joëlle FODOR ESKENAZI : votre question, c'est « paierons-nous plus d'impôts » ? D'accord.

François LEBLOND : oui, le coût des opérations. C'est sur le coût de projets. Encore une question, et puis ensuite nous donnons la parole à la Société du Grand Paris. Allez.

Joëlle FODOR ESKENAZI : oui, là-bas, au fond.

Ali ASSULY, Habitant de Gonesse - Militant associatif : bonsoir. C'est Ali ASSULY, habitant de Gonesse, titulaire d'un diplôme de troisième cycle en géographie urbaine. J'attire votre attention, avec l'exposé que vous avez donné. Bien sûr, les grands projets comme cela, il ya différentes infrastructures qui y sont liées. Mais pour l'instant, nous sommes dans une partie qui concerne les transports, particulièrement le métro à Gonesse. J'attire votre attention sur le fait que chaque structure liée à l'économie, la culture, le social passe essentiellement par le transport. C'est-à-dire que sans liaison de transport, nous ne pouvons pas réaliser ou assumer les autres structures. Nous, nous avons étudié, quand nous étions étudiants à Stockholm, que pour tous les réseaux, les métros liés avec l'urbanisation de Stockholm, chaque déplacement ne doit pas dépasser plus de 30 min. Et je reviens sur place, ici, pour demander si chaque déplacement est plus ou moins de 30 min. Ne parlons même pas que si nous devons aller d'ici au Thillay, nous ne savons pas quel mirage peut nous emmener là-bas.

Alors, ma question. Vous avez parlé de démocratie participative, il faut que cela donne des résultats. Effectivement, il doit y avoir un moyen de transport confortable pour les habitants, pour les participants. Nous voyons que, jusqu'à nouvel ordre, ce n'est pas à l'ordre du jour. J'espère qu'avec ce projet-là cela pourrait le devenir.

Aussi, vous avez parlé des bénéfiques, du deuxième bénéfice, économique. Les 2 dernières intempéries montrent que, économiquement, c'est vraiment une catastrophe, parce qu'il n'y a pas de transports en commun convenables qui peuvent répondre aux besoins des Gonessiens, et même au-delà des Gonessiens. Ma question : est-ce qu'il y a un obstacle majeur qui peut empêcher de se réaliser le projet, particulièrement le métro ? Sinon, quand ce projet sera-t-il réalisé ?

Applaudissements

François LEBLOND : bien, merci. Il y a deux questions principales, peut-être plus, mais en tout cas deux questions principales : le délai de réalisation de toutes ces opérations, et le

coût pour les habitants d'un tel projet. Et puis il y a les questions qu'a posées Madame, qui vient de Cergy-Pontoise, d'une façon générale sur le rôle que peuvent avoir ces transports par rapport au développement économique. Je pense que, là-dessus, vous pouvez aussi avoir une réponse synthétique.

Joëlle FODOR ESKENAZI : il y avait aussi une question de Monsieur qui demandait si nous pouvions aller plus vite pour fixer davantage la population.

François LEBLOND : oui, je crois que je l'ai dit.

Didier BENSE : sur l'intervention de Madame, qui est intervenue avec passion, ce qui est toujours respectable, bien entendu ce sont des choses que nous entendons assez souvent. Le mieux finalement, c'est d'éviter les déplacements aux gens et de créer des emplois là où ils habitent. C'est une vision avec laquelle nous sommes parfaitement d'accord. Encore une fois, les outils d'aménagement qui sont prévus le permettront. Mais le permettront à la condition, pour créer des emplois, que nous intéressions un tout petit peu les investisseurs. Les investisseurs sont comme vous, comme les habitants, ils regardent les facilités que leur offre le territoire. Et parmi ces facilités, il y a la question de nombres de travailleurs, du niveau de leur formation, mais il y a aussi la question de l'accès facile aux emplois par leurs salariés. Donc ils regardent la qualité des transports. Je pense que nous ne saurons pas raisonnablement arriver à un taux de création d'emplois intéressant, dans le croissant de la Seine-Saint-Denis, par exemple, entre Le Blanc-Mesnil, Aulnay, Clichy-Montfermeil et Chelles, si nous ne mettons pas à niveau les transports d'abord. Ce sont des secteurs où habitent 300 000 personnes aujourd'hui, donc il faut commencer par cela. C'est nécessaire, pour le coup, mais évidemment pas suffisant. Quant aux aéroports, ce sont des zones particulières. Nous n'y habitons pas, par définition, mais l'emploi d'y développe plus vite qu'ailleurs parce que ce sont des pôles particulièrement attractifs pour l'investissement. Donc nous ne pouvons pas simplement regarder ailleurs. Nous avons montré les chiffres sur Roissy, plus de 100 000 emplois et cela va continuer à augmenter. Il faut donner des capacités aux habitants d'Ile-de-France d'accéder à ces emplois, mieux qu'ils ne l'ont fait aujourd'hui. Parce que vous avez raison, ces emplois-là aujourd'hui ne sont qu'à 15 % utilisés par les Vald'Oisiens. Tout le monde connaît ce constat. Donc il me semble que nous apportons un certain nombre de réponses, d'outils, de clés pour débloquent aujourd'hui des choses qui sont bloquées en matière d'investissement et de création d'emploi au plus près des foyers d'habitation.

Sur la question de savoir si nous pouvons aller plus vite, malheureusement, pas tellement. La loi du Grand Paris essaye d'accélérer les choses en mettant un peu tout le monde, j'ai envie de dire, y compris la Commission du débat public, sous pression en matière de délais. Mais nous sommes de raisonner mois par mois. En général, la Commission du débat public a 3 mois pour faire son rapport de synthèse. Dans la loi du Grand Paris, elle n'en a que 2. Le maître d'ouvrage normalement a 3 mois pour réagir à ce rapport. Dans la loi du débat Grand Paris, nous n'en avons que 2. Il y a un certain nombre d'outils comme cela qui sont prévus pour gagner un peu de temps. Mais malheureusement, la réalité est têtue. Il faut passer un

certain nombre d'étapes, les débats publics, ensuite les enquêtes publiques, les déclarations d'utilité publique, procéder aux expropriations, etc. À partir de là seulement, nous pouvons commencer les travaux. Et un tunnelier, en Ile-de-France, avance de 3 km par an. Donc il faut le temps que nous avons mis là, 2018 pour le premier tronçon. C'est quelque chose qui est déjà assez difficile. Un projet d'infrastructure de cette nature, en général, il faut 10 ans, 5 ans de démarches, de consultations, et puis 5 ans de travaux. Vous voyez que nous irons un tout petit peu plus vite. Nous allons essayer de gagner 2 ans sur ce délai moyen, mais nous pouvons difficilement aller plus vite.

Après, sur la question des temps de déplacement, vous citez l'exemple de Stockholm. Je ne connaissais pas cette règle instituée d'essayer de mettre tout le monde à 30 min de son emploi. Aujourd'hui, en Ile-de-France, ce n'est pas le cas, c'est 40 min en moyenne. Et ce sont des déplacements très longs parce que c'est vrai que les gens d'Ile-de-France traversent une bonne partie de la région pour rejoindre leur emploi. C'est pour cela que le projet Métro Grand Paris est un projet qui est conçu à l'échelle régionale, qui ne s'intéresse pas qu'à la zone dense, mais qui s'intéresse à des zones un peu plus lointaines comme ici, dans le Val d'Oise, pour offrir des outils de déplacement de banlieue à banlieue qui soient performants en termes de vitesse. Je crois que nous n'avons pas encore suffisamment insisté ce soir sur le fait que le réseau que nous proposons est un réseau qui va vite. Nous avons cité un chiffre, 65 km/h. Cela a des contreparties, comme par exemple mettre peu de gares. Et même des gares qui paraissent évidentes parfois peuvent rester optionnelles. Voilà, j'insiste un peu. Ceci dit, en matière de vitesse la gare optionnelle de Gonesse n'est pas un non-sens, puisqu'entre le parc des Expositions et la gare suivante qui est au Bourget, nous avons une intergare de 7 km, et donc cela ne casserait pas de façon rédhibitoire la vitesse moyenne de cette ligne, si nous la prévoyions. Ce n'est pas du tout l'argument que nous emploierons.

Est-ce qu'il y a des obstacles pour empêcher le projet ? Oui, il y en a. Il y a des gens qui s'y opposent, assez fermement. La loi du Grand Paris demande à un certain nombre de collectivités leur avis, et il y en a de grandes qui émettent des avis négatifs sur ce projet. Il y a des gens en charge du transport qui émettent des avis très négatifs sur ce projet. Il faut naviguer à travers tout cela, il faut un peu de volonté pour aboutir. Je pense que l'aboutissement de tout cela passera par des discussions raisonnables avec les gens qui sont en charge du transport en Ile-de-France, à savoir le Conseil régional et le STIF, de façon à ce que nous soyons capables de discuter sereinement, de décider et d'aboutir, à l'issue de tous les débats publics qui ont lieu en ce moment — en ce moment, il y en a 3 : celui du Grand Paris, le prolongement de la ligne Éole à l'ouest, le projet Arc Express qui a été évoqué par Monsieur le Maire — et qui se terminent à peu près au même moment, sur une vision partagée de ce que doit être l'infrastructure de transports en commun en Ile-de-France, dans un horizon de 10 ans. Je crois que c'est la condition essentielle pour aboutir et ensuite aller le plus vite possible.

François LEBLOND : je voudrais dire quelque chose à propos du débat. Les impôts, vous avez oublié.

Didier BENSE : oui, sur le plan du financement, la SGP est aussi un outil de financement. Nous sommes créés pour proposer ce réseau, le concevoir, le construire, et finalement pour le financer, essentiellement par de l'emprunt, de la dette, et par un emprunt qui va être remboursé du très long terme. Et pour pouvoir rembourser ces emprunts, il faut que la Société du Grand Paris ait des ressources. Ces ressources sont d'abord de nature fiscale. Et en ce moment, il y a en discussion aux Assemblées la loi de finances rectificative pour 2010 et la loi de finances pour 2011. Cette loi de finances mettra en œuvre un certain nombre de mesures fiscales. Une première qui s'appelle la taxe sur les bureaux. Il existe en Ile-de-France, depuis pas mal de temps, une taxe sur les bureaux. Elle n'a pas été réévaluée à ma connaissance depuis 1989. Donc la loi de finances réévalue cette taxe et affecte ce nouvel impôt à la Société du Grand Paris. Donc c'est une première ressource. Et il est créé une seconde ressource, qui est la taxe spéciale équipements. Elle est payée à la fois par les entreprises et par les foyers fiscaux, donc il y a effectivement une petite contribution fiscale des habitants. Nous estimons cela, mais là je m'avance beaucoup, à quelque chose de l'ordre de 10 € par foyer fiscal par an, pour commencer à payer cette infrastructure. Il est prévu de rembourser cette infrastructure sur une très longue durée. Nous parlons de rembourser ces emprunts sur 40 ans après la mise en service, c'est quelque chose de tout à fait raisonnable pour un projet de cette ampleur.

François LEBLOND : je vous remercie pour cette réponse. Ce que je voudrais dire à propos du débat public, c'est que vous tous, qui êtes dans la salle, votre rôle est très important. Nous avons rencontré 15 à 18 000 personnes dans toute l'Ile-de-France, pendant les 4 mois. C'est important, cela ne s'est jamais fait. Jamais il n'y a eu des réunions de cette nature en Ile-de-France. Et ce que nous essayons de faire, la Commission, avec les membres qui sont autour de moi, les 12 membres de la Commission, c'est de préparer, et nous y travaillons déjà, un rapport sur tout ce que nous aurons entendu qui soit très organisé. C'est-à-dire un rapport qui permette de bien relever les éléments les plus importants que nous aurons entendus, en les classant par sujet, de manière à ce que le dialogue qui sera engagé entre nous, qui rendrons compte de ce que nous aurons entendu, et la Société du Grand Paris qui doit, de par la loi, examiner les réponses qu'elle peut apporter à ces questions, soit un dialogue qui soit le plus constructif possible. Il n'y aura pas, dans notre rapport, des développements très généraux, très littéraires. Nous, ce que nous voulons c'est aller à des choses concrètes. Donc nous tenons compte, puisque nous commençons déjà beaucoup à travailler sur ce sujet, de ce que nous avons entendu dans vos réunions. Donc c'est très important que nous ayons pu tenir ces réunions. Et je vous remercie d'être nombreux parce que c'est comme cela que le débat avance. Alors, continuons.

Joëlle FODOR ESKENAZI : oui, au troisième rang.

Gaëlle DELESTRE, Service civique jeune municipal, Gonesse : bonsoir. Je m'appelle Gaëlle DELESTRE, je suis habitante à Gonesse. Je fais aussi partie du Service civique jeune municipal. J'ai plein de questions, mais ma première question est surtout sur l'écologie, mais pas comme a dit la dame. C'était surtout pour savoir si, par rapport à la construction du RER et de la gare, cela allait être écologique. Y avez-vous déjà pensé ? Comment cela va être ? Cela

nous intéresse aussi.

Joëlle FODOR ESKENAZI : merci pour la question. Monsieur le maître d'ouvrage, vous pouvez préciser ?

François LEBLOND : nous pouvons peut-être donner la parole à votre collaborateur ?

Didier BENSE : si nous pouvons passer la parole au premier rang, puisque nous avons au sein de la SGP une personne particulièrement en charge des questions de développement durable.

Joëlle FODOR ESKENAZI : je vais passer la parole à Madame Florence CASTEL.

Florence CASTEL, Membre de la Société du Grand Paris : oui, la question écologique est une question qui intéresse véritablement tout le monde, et les jeunes en particulier. Moi, personnellement, je m'en réjouis beaucoup. D'abord parce que c'est signe d'avenir. Vous avez peut-être eu le temps, Mademoiselle, de regarder sur le site internet de la CPDP les documents que nous avons déjà établis à ce stade. Et pour la première fois, pour un projet de cette nature, nous avons réalisé une évaluation stratégique environnementale.

C'est quoi une évaluation environnementale ? Comme mon camarade l'a dit tout à l'heure, c'est de regarder d'où nous partons, quel est l'état exact de l'environnement dans lequel nous allons nous insérer, comment nous allons pouvoir envisager le tracé, le fait de passer en aérien, en souterrain, de positionner les gares à tel ou tel endroit pour que cela ait le moins d'impact du point de vue de l'écologie. C'est pour le cela que le tracé que nous proposons est d'abord relativement évolué, avec seulement quelques variantes, parce que justement nous avons déjà exclu certains passages. Nous avons notamment quasiment exclu de passer en mode aérien sur la plupart du tracé. Il y aura 20 km seulement sur les 155 prévus qui seront en mode aérien, tout simplement parce que ce n'est que très difficilement possible. Et puis je crois que les intempéries que nous avons tous vécues hier montrent que quand cela fonctionne en souterrain, cela fonctionne quand même un peu mieux. Donc c'est ce préalable que nous avons fait. Vous pouvez voir ce rapport, avec tout un ensemble de données cartographiques déjà très détaillées sur l'ensemble du tracé. Dans ce rapport d'évaluation environnementale, nous avons proposé un ensemble d'indicateurs de suivi. Il y en a 67, sur toutes les thématiques : les milieux naturels, les impacts sur l'énergie et le climat, les questions de risques naturels, d'inondations, de mouvements de terrain, les évolutions de trafic, etc. Ces 67 indicateurs seront renseignés dès le début de la phase chantier. Ils seront renseignés jusqu'à 10 ans après la mise en service, pour pouvoir s'assurer, tout au long de ce chantier, que ce que nous faisons est bien conforme à ce que nous avons prévu. Nous rendrons compte de ces indicateurs, tout cela sera rendu public. Voilà à peu près ce que nous faisons. Bien entendu, je n'entre pas dans le détail à ce stade, mais évidemment que dans la construction du réseau lui-même, dans la conduite du chantier, toute disposition sera prise pour qu'il y ait le moins de nuisances possible, notamment pour les habitants. Si vous regardez dans le rapport, il y a déjà un certain nombre de préconisations qui sont faites sur la conduite de la phase chantier. Tout cela sera

détaillé encore plus et je suis en train de préparer des cahiers des charges pour approfondir ces sujets. Nous ne sommes pas allés plus avant, tout simplement parce qu'à ce stade nous ne savons pas encore où seront localisées toutes les gares. En tout cas, la conduite du chantier sera a priori la plus exemplaire possible.

Applaudissements

Joëlle FODOR ESKENAZI : merci Madame CASTEL. Oui, sur la droite, s'il vous plaît, Monsieur ?

Christophe DALSTHEIN, groupe Auchan, Directeur du développement : bonsoir, je vous remercie, Christophe DALSTHEIN, du groupe Auchan. Je voudrais tout d'abord, sur les questions d'emplois, confirmer que sur Sarcelles par exemple, nous faisons absolument tout notre possible, en termes d'insertion et de formation, pour que les emplois puissent bénéficier aux habitants de Val de France. Le projet que le groupe Auchan porte sur le Triangle de Gonesse est de nature assez différente de ce que nous connaissons habituellement du groupe Auchan. Le projet Europa City est un équipement qui a une ambition, dans sa taille de métropole, de participer à la métropole du Grand Paris, d'être un équipement à vocation touristique ayant bien sûr une offre commerciale, mais pas seulement, en ayant une offre de loisirs, d'activités culturelles permettant une mixité de fonctions. Notre souhait, sans ambiguïté, de réaliser ce projet sur le Triangle de Gonesse a évidemment certaines conditions, et une en particulier, c'est que la gare de métro automatique ne soit pas optionnelle. C'est en effet un équipement qui, compte tenu de sa taille, de ses flux de visiteurs attendus, de l'ordre de 30 millions de visites par an, a besoin d'une infrastructure lourde de transports en commun pour pouvoir être accessible et donc pour pouvoir être réalisable. La réalisation du barreau du RER D pour desservir Gonesse est évidemment une des conditions nécessaires, mais elle ne sera pas une condition suffisante. Donc, ce projet-là, compte tenu de sa taille, de sa vocation en termes de développement économique, par rapport à l'ambition présentée sur le fait que le métro automatique du Grand Paris doit être un levier pour le développement économique, je crois qu'un projet de cette nature participe particulièrement à cette démarche. C'est environ 8 000 emplois directs qui seraient créés par cet équipement. C'est un levier puissant pour l'aménagement et le développement du territoire, parce que c'est un projet qui a vocation, au-delà de sa dimension touristique pour l'Ile-de-France, à rentrer en synergie, en complémentarité avec l'aéroport de Roissy, avec le parc des Expositions de Villepinte, avec les équipements qui sont projetés comme le projet Aéroville. Donc nous souhaitons réaliser ce projet-là, mais nous ne pourrions pas le faire s'il n'y a pas de gare de métro automatique.

Ceci dit, puisque c'est une contribution avec une réserve, j'aurais une proposition, sans avoir de question. C'est que nous sommes bien sûr à la disposition de la Société du Grand Paris pour travailler sur les conditions de levée de cette option, pour pouvoir rendre cette gare réalisable. Merci.

Applaudissements

François LEBLOND : c'est une proposition.

Didier BENSE : nous acceptons bien volontiers la proposition. Je crois savoir qu'il y a eu déjà des contacts d'ailleurs, avec la Société du Grand Paris, mais nous pouvons les poursuivre.

François LEBLOND : tout dialogue est toujours utile. Alors, nous continuons. Madame.

Christine SAHIRI, Référente Parcours Emploi PLIE Paris Nord-est : Christine SAHIRI, habitante sarcelloise. Deux petites questions très pratico-pratiques.

En tant de mère de famille et référente parcours emploi du PLIE Paris Nord-est, je suis une usagère quotidienne du RER D ? Je voulais savoir, une fois que nous aurons investi les 21 à 23 milliards d'euros dans le Métro Grand Paris, que restera-t-il pour entretenir et essayer d'éviter la déliquescence du réseau existant ? Puisque j'ai cru comprendre que cela allait permettre de désaturer à hauteur de 10 à 15 %. Ce qui pour nous, qui voyageons actuellement dans des conditions très peu dignes, quasiment dans des bétaillères depuis au moins 2 mois, je voudrais juste savoir que nous restera-t-il pour essayer d'améliorer le réseau existant, puisque le choix a été fait de construire de nouvelles structures, un nouveau réseau ?

Et la deuxième question, c'est, au niveau de l'emploi. Je suis référente parcours emploi du PLIE Paris Nord-est, et je sais que sur les 18, 19, et 20es arrondissements de Paris, nous intervenons souvent. Ce qui permet de réserver les emplois aux publics les plus éloignés, ce sont les clauses d'insertion. Donc je voulais savoir quels étaient les projets en la matière. Qu'est-ce qui a déjà été négocié ?

Joëlle FODOR ESKENAZI : merci de vos questions. Monsieur le maître d'ouvrage, vous pouvez répondre, ou Madame ?

Nicole POUILLY, Membre de la Société du Grand Paris : sur les clauses d'insertion, et sur l'emploi. D'abord, je voudrais revenir un peu sur ce que nous avons dit tout à l'heure. Je pense que, bien sûr, ce projet est amendable, et après les débats publics, il sera sans doute encore plus performant que celui que nous avons présenté aujourd'hui, en tout cas je l'espère. Mais je crois qu'il faudrait que nous arrêtions de dire que ce projet est un projet uniquement réservé aux hommes d'affaires. Je vous représente les tracés, et c'est difficile de dire que, quand nous traversons Gennevilliers, Bagneux, Villejuif, Vitry, Champigny, Clichy-Montfermeil, Sevran (etc.), nous ne desservons que des hommes d'affaires. D'autant plus que nous vous avons présenté, au départ, les pôles économiques de développement et que sur Roissy nous avons dit qu'il y avait 110 000 emplois, sur Pleyel 125 000, La Défense plus de 500 000. Donc, bien sûr, entre Roissy et La Défense, il y aura sans doute des hommes d'affaires (encore que ce ne sont pas ceux-là qui sont les plus nombreux dans le métro), mais ce sont quand même d'énormes pôles d'emplois. Vous avez vu, sur les cartes, où les habitants de l'Île-de-France, en particulier ceux de Gonesse et de tout le secteur, vont travailler.

Quant aux emplois, une structure comme celle-ci est créatrice d'emplois. En fait, quand nous

passons des commandes d'infrastructures, il faut savoir que 1 500 emplois par an en moyenne, pendant 10 ans, sont créés pour chaque milliard d'euros investis. Ces emplois seront évidemment localisés grande majorité en Ile-de-France, parce que, sans tabler sur ce que seront les appels d'offres, un certain nombre d'entreprises d'Ile-de-France et des travaux publics répondront sans doute. Pour le matériel roulant, il faut savoir aussi que sur une commande de 100 millions d'achats, nous l'avons dit, il y a 12 %, 2,7 milliards d'achats de matériel roulant, c'est 125 emplois pendant 8 ans qui sont créés et qui correspondent aux études, aux achats, à la fabrication, à la livraison des rames. Bien sûr, ce seront des emplois qui seront créés dans des sites industriels de production et qui sont plutôt localisés hors de l'Ile-de-France. Ce qu'il faut savoir aussi, c'est qu'une ligne de métro comme la ligne 14, qui est une ligne automatique et qui fait 9 km, ne fonctionne pas toute seule, même si elle est automatique. Donc il y a quand même 300 agents d'exploitations et de maintenance qui sont employés pour assurer l'exploitation de cette ligne. Je ne compte pas là-dedans les emplois indirects générés pour la propreté et le fonctionnement quotidien de la ligne. Voilà, une infrastructure de cette ampleur est créatrice d'emplois.

En ce qui concerne les clauses d'insertion, je crois que tout le monde le sait aujourd'hui, les entreprises, les infrastructures de transport qui ont été créées ces dernières années ont toutes eu dans l'appel d'offres des mentions d'insertion professionnelle dans la demande faite aux industrielles, donc je pense qu'il n'y a aucune raison pour que le Métro Grand Paris ne mette pas ces clauses dans ses appels d'offres.

François LEBLOND : je voudrais quand même que vous ajoutiez quelque chose...

Didier BENSE : sur la deuxième question, qui portait effectivement sur la nécessité d'entretenir et de moderniser le RER D, et plus largement du RER. Premier élément, ce n'est pas dans la responsabilité de la SGP de faire cela. Mais ce n'est pas ce que vous avez dit. C'est bien la responsabilité du STIF et du Conseil régional. Il existe pour cela une décision qui s'appelle le plan de mobilisation de la Région, qui prévoit 19 milliards d'euros, à dépenser entre 2007 et 2020, pour un certain nombre de projets, et en particulier pour moderniser le RER. Il y a déjà, dans ce plan de mobilisation, je parle sous couvert de RFF et de la SNCF probablement, 500 millions d'euros pour le RER C et 500 millions pour le RER D. Et sur ces 500 millions pour le RER D, il y a déjà, à travers ce que nous appelons le contrat de plan État/Région 2007-2013, une ligne mobilisée. De mémoire, elle est de 200 millions d'euros, sur des travaux qui se passent plutôt au sud, me semble-t-il pour le moment, de la ligne D. On me dit non, je n'aurais pas dû donner cette précision.

Simplement, ce que je voulais dire là-dedans, c'est que cela est à faire, c'est indispensable. Et le Métro Grand Paris, l'infrastructure que nous vous présentons, ne fonctionnera pas si les moyens additionnels, si la modernisation des RER n'est pas faite, si les moyens de rabattement tramway et bus en site propre ne sont pas présents. Donc la particularité de ce que nous vous présentons est qu'il ne faut pas opposer les 2 projets. Les 2 sont nécessaires. Simplement, nous n'avons pas beaucoup investi entre la fin de la construction du RER, les années 1980, et aujourd'hui. Nous n'avons pas fait grand-chose, nous n'avons probablement

pas été à la hauteur de l'investissement qu'il aurait fallu. Donc il y a un phénomène de rattrapage, qui est d'ailleurs en partie dans ce plan de mobilisation, puisque le niveau d'investissement du plan de mobilisation est déjà très supérieur à ce que nous avons fait ces dernières années, mais nous avons un peu l'impression d'une boule de neige que nous poussons et que plus nous la poussons, plus elle grossit. Donc le danger que nous avons tous, collectivement, est que si nous ne faisons que cela, en 2020, nous aurons continué à cumuler du retard, malheureusement. Ce que nous proposons, à travers le Métro Grand Paris, c'est de faire en parallèle un effort spécifique équivalent à ce qui a été fait à la création du métro et du RER, pour rattraper du retard. Parce que si nous ne faisons pas cela, encore une fois, en 2020 nous n'aurons pas restructuré les transports, nous n'aurons rien proposé de banlieue à banlieue. Nous aurons essayé de moderniser les RER et les métros, mais nous constaterons très probablement que nous n'aurons pas forcément été à l'heure, puisque ce sont des travaux qui sont particulièrement difficiles. Ces travaux en exploitation, nous ne pouvons pas fermer les gares, nous ne pouvons pas interdire aux trains de circuler, et donc cela prend un certain temps. Donc ce qu'il faut faire, ce n'est pas 21 ou 22 milliards de Grand Paris, c'est 21 ou 22 milliards de Grand Paris plus 14 milliards du plan de mobilisation, puisque pour le plan de mobilisation je vous ai dit 19, mais là-dedans il y a des projets qui sont inclus dans le Grand Paris. Disons qu'il fera l'objet d'un grand projet global en discussion à l'issue du débat public. L'effort, et c'est comme cela que cela a été annoncé en avril 2009 par le Président de la République, est bien à hauteur de 35 milliards d'euros, qu'il faut en matière d'investissements pour les transports en Ile-de-France à l'horizon 2025. C'est un effort important, mais je crois que nous ne pouvons plus l'éviter maintenant, au vu du constat et de tout ce que nous entendons dans ces salles de réunion publique. Je crois que mes collègues RFF et SNCF veulent préciser des choses, puisque j'ai été imprécis.

François LEBLOND : vous avez été très précis, mais peut-être qu'ils peuvent avoir des compléments.

Yves JOUANIQUE, RFF - Directeur régional délégué : merci. Yves JOUANIQUE, Directeur régional délégué de RFF. Par rapport à ce qui a été dit par Monsieur BENSE, pensez évidemment qu'il ne faut pas oublier le réseau existant. C'est un sujet énorme sur lequel des investissements importants sont faits, mais il faut développer et poursuivre, en particulier sur le RER D, pour lequel un premier plan de modernisation va être lancé prochainement. Les études sont en cours. Vous savez évidemment, puisque vous êtes les premiers intéressés, qu'il a fallu en 2009 baisser la fréquence de la desserte aux heures de pointe. Nous sommes passés de 12 à 8 trains en heure de pointe. Ce n'est pas un signe de bonne santé du RER D, naturellement. Une phase de 120 millions d'investissements est prévue. Une première concertation a eu lieu d'ailleurs, à Goussainville et l'horizon de modernisation est la fin de l'année 2013. C'est pour l'horizon à moyen terme, comme nous l'appelons. Et un horizon à plus long terme est prévu, sur lequel les études se poursuivent, donc évidemment il y a un travail important sur les réseaux existants à faire, et en particulier sur le RER D. Les habitants et les élus de cette partie du Val d'Oise le savent bien.

Il y a aussi les travaux au sud, Monsieur BENSE, mais c'est la partie nord qui a été la plus

touchée par les phénomènes d'irrégularité et c'est pour cela que cette desserte a été remise. Mais le plan dont je parle concerne à la fois la partie nord et la partie sud.

Luc ROBERT, SNCF, Directeur adjoint département développement de Transilien : Luc ROBERT, de la SNCF. Je précise que c'est bien fin 2013 que vous retrouverez les 12 trains sur la partie nord, qui sont beaucoup mieux cadencés qu'ils n'étaient précédemment. Précédemment, les trains étaient espacés avec 3 min, puis après un trou de 9 min. À partir de la fin 2013, vous n'aurez jamais plus de 6 min entre 2 trains successifs. C'est quand même quelque chose qu'il faut mentionner, ce n'est pas un retour à 12 trains comme avant. C'est quelque chose de mieux avec, comme l'a dit mon collègue Yves JOUANIQUE, beaucoup d'investissements qui vont être réalisés au nord et au sud, mais sachant que ce que RFF va faire au sud bénéficie également au nord. Parce que, comme vous le savez les trains vont du nord au sud et traversent tout Paris, et lorsqu'un train se retourne à la gare de Corbeilles pour repartir dans l'autre sens, si à la gare de Corbeilles c'est mal fichu, nous réinjectons du retard et c'est le nord qui en pâtit à son tour. Donc de la même façon que nous allons améliorer les retournements des trains à Goussainville pour le secteur nord, nous allons aussi le faire à Corbeilles. Cela bénéficie à l'ensemble de la ligne.

Joëlle FODOR ESKENAZI : merci Monsieur. Au fond, il y a une jeune fille qui lève la main, en blanc. Elle la lève depuis longtemps. Merci, Mademoiselle, de votre patience.

Anisa BELKACEM, Présidente du Conseil municipal des jeunes de Gonesse : bonsoir, je suis Anissa BELKACEM, Présidente du Conseil municipal des jeunes de Gonesse. Dernièrement, nous avons réalisé une cérémonie pour les bacheliers gonessiens. Lorsque nous avons échangé avec eux, les jeunes nous ont confié qu'ils avaient des craintes pour se déplacer et trouver du travail, ou les formations à l'extérieur de Gonesse. Nous pensons, jeunes élus du CMJ, que c'est un projet ambitieux, certes, mais un projet important pour les jeunes en général, pour l'est du Val d'Oise, pour Gonesse, tout comme pour les équipements de loisir et de culture.

Ma question est la suivante : avons-nous un chiffre de propositions d'emplois pour les jeunes ? Les jeunes auront-ils des avantages pour les transports, le prix ? Merci.

Applaudissements

François LEBLOND : merci de votre question. Monsieur BENSE ?

Didier BENSE : sur les emplois qui vont d'abord être créés dans la phase chantier, qui va quand même durer quelques années, nous avons répondu. Ce sera entre 15 et 20 000 emplois, selon la densité des travaux, pendant 10 ans, avec ces clauses d'insertion qui donneront une certaine priorité pour l'accès à l'emploi des habitants qui subissent quelque part, malgré tout, les nuisances du chantier. C'est un premier élément de réponse. Ces clauses d'insertion veulent dire aussi qu'en amont il y a des problématiques de formation à prendre en charge, pour pouvoir accéder à des emplois, qui ont des qualifications variées.

En ce qui concerne la tarification, la Société du Grand Paris n'est pas en charge de fixer les

tarifs d'usage, ni du réseau existant ni du réseau futur. À l'issue des travaux, le réseau de métro Grand Paris sera remis au STIF, pour le mettre en exploitation et le proposer aux usagers. Se posera la question du tarif. Notre préconisation, si tant est que nous puissions en avoir une, est que ce réseau soit accessible normalement, avec un pass Navigo, en tout cas qu'il ne soit pas l'objet d'une surtarification, parce qu'il n'y a pas besoin d'une surtarification pour le payer. C'est un autre modèle économique de remboursement que j'ai commencé à évoquer. Ensuite, est-ce que les jeunes auront une tarification spéciale ? Là, ce n'est pas du tout la responsabilité de la SGP. C'est très clairement celle des élus qui siègent au STIF. Il me semble qu'il y a un premier élément de tarification pour les jeunes aujourd'hui à travers le titre Imagin'air, qui bénéficie d'une certaine réduction par rapport au titre annuel habituel. Voilà aujourd'hui quel est l'état de la politique, qui ne préjuge pas de ce qu'elle sera au moment de la mise en service du réseau de transport du Métro Grand Paris.

François LEBLOND : je veux féliciter cette jeune fille, puisque c'est la première fois que nous avons eu un représentant d'un conseil municipal de jeunes. Ce sera à Gonesse que cela aura été la première fois dans le débat.

Applaudissements

Joëlle FODOR ESKENAZI : je vais d'abord poser deux questions écrites qui me sont arrivées, de façon à ce que nous puissions leur répondre aussi.

« Fin 2018, est-ce que la gare de Gonesse va être finie ? », et « Pourquoi elle est optionnelle ? » Quels sont les critères en somme ?

Didier BENSE : les critères pour créer une gare, c'est d'abord un objectif de desserte, combien il y a d'habitants et d'emplois dans le périmètre immédiat de la gare. Donc aujourd'hui, si nous regardons l'emplacement au milieu du Triangle de Gonesse, c'est très peu. Donc il faut effectivement avoir une capacité de se projeter dans l'avenir. D'ailleurs, c'est ce qui a été demandé à vos élus et responsables, je crois que cela remonte à une rencontre avec Monsieur Christian BLANC, qui était à l'époque Secrétaire d'État à la région-capitale, et qui a posé la question, rappelée dans une réunion récente, « une gare, pour quoi faire ? » La réponse, ce sont donc les projets dont nous vous avons fait l'écho à travers notre présentation. Ce que j'avais dit, c'est qu'à l'époque les responsables du territoire avaient su convaincre le Secrétaire d'État en question d'envisager la possibilité de cette gare, si tant est que tous ces beaux projets puissent quand même prendre un peu corps, faire l'objet d'études plus approfondies, avoir des investisseurs derrière eux qui poussent, pour donner un peu de corps à tout cela. Parce qu'évidemment, nous n'allons pas poser des gares dans les champs et attendre que les choses se passent. Cela ne peut pas se passer comme cela, c'est quand même de l'argent public. Une gare, c'est de l'argent, plusieurs dizaines de millions d'euros. C'est aussi des temps de trajet qui se rallongent. Donc tout cela se réfléchit en fonction de ces critères.

Néanmoins, c'est vrai qu'un autre objectif d'une gare est d'améliorer l'attractivité d'un territoire, soit d'un territoire qui est déjà constitué, mais qui souffre quand même de

difficultés de transport, soit un territoire qui n'est pas constitué et qui aurait besoin d'une gare pour se constituer. C'est typiquement le cas de ce qui se passe sur le Triangle de Gonesse.

Il y avait un second volet à la question, mais je ne l'ai pas noté. Oui, 2018, cela renvoie aux questions de calendrier. Aujourd'hui, nous n'avons pas de calendrier plus précis à proposer que celui qui vous a été montré, à savoir des mises en service qui s'étaleront entre 2018 et 2023. La question des calendriers devra être évidemment abordée au moment de la publication de ce que nous appelons le schéma d'ensemble, c'est-à-dire que nous nous devons commencer avoir des réponses au milieu de l'année prochaine. Notre projet n'est pas de mettre les tronçons en séquence les uns derrière les autres, mais d'avoir plusieurs chantiers en parallèle, au nord, au sud, à l'est, puisque sinon le calendrier ne sera pas 2023 la fin des chantiers, mais beaucoup plus tard. Donc là, nous nous inspirons d'autres grandes capitales qui ont su faire des efforts massifs en matière d'infrastructures de transport. Nous citons souvent m'exemple de Madrid, qui est une ville pas très loin de nous, qui a su construire 50 km de lignes de métro tous les 5 ans depuis 15 ans. Ils ont fait cela en attaquant les chantiers à plusieurs endroits parallèles. La ligne sud du métro de Madrid a notamment fait l'objet de 8 tunneliers en parallèle pour être réalisé en un temps record. C'est un peu le modèle, effectivement. Il faut démarrer les travaux à plusieurs endroits simultanés, de façon à être capables d'avoir ces mises en service qui s'étageront et un effet d'apport de l'infrastructure assez massif. Nous ne voulons surtout pas nous retrouver dans un phasage qui amènerait à un étalement, pour répondre à une problématique des dépenses, mais qui amènerait un effet de retard qui n'est pas du tout celui que nous cherchons. Nous cherchons vraiment à rattraper le retard en matière d'infrastructures de transport en banlieue.

Joëlle FODOR ESKENAZI : merci Monsieur BENSE. Oui, Monsieur ?

Cédric SABOURET, Conseiller municipal de Gonesse : bonsoir, Cédric SABOURET, je suis Conseiller municipal de la ville de Gonesse, et par ailleurs usager quotidien des transports, donc je confirme que le passage de 12 trains à 8 sur la ligne D, ce n'est vraiment pas terrible pour les usagers. Je l'ai vécu. J'avais une réaction par rapport à tout à l'heure. Il y a eu une remarque qui consistait à dire que les transports n'amenaient pas de l'emploi. Peut-être, mais je pense que pas de transports ne facilite pas non plus l'accès à l'emploi. C'est en cela que le projet du Grand Paris nous intéresse nous aussi, Gonessiens, parce qu'il peut nous rapprocher des grands centres dans lesquels nous travaillons.

Moi, franchement je ne comprendrais pas que la gare, qui aujourd'hui est optionnelle dans le projet, en mai prochain lorsque nous aurons le schéma définitif, ne soit pas inscrite en dur dans le schéma. Il me semble que la gare optionnelle est quasiment sur le même trajet de base vers Roissy. Donc dès lors que nous irions vers Roissy, pourquoi ne pas faire un petit crochet par Gonesse ? Car le Triangle sur lequel nous avons positionné cette gare est quand même une zone de développement futur assez évidente. Le monsieur d'Auchan l'a rappelé, et Gérard GRÉGOIRE aussi, on vient nous voir, ici à Gonesse. Quand nous regardons la carte

de l'Île-de-France, nous nous rendons compte que ce territoire est particulièrement intéressant. Par ailleurs, l'Île-de-France va continuer à croître. Il y a une étude de l'Insee, d'hier ou d'avant-hier, qui a montré que l'Île-de-France va croître à l'horizon 2040, de 20 ou 25 % de population. Donc il va falloir trouver de l'espace. Et je préférerais que cet espace soit développé ici, dans ce territoire du Triangle, de manière organisée plutôt qu'anarchique. Parce que si nous n'avons pas la gare, le développement se fera, mais de manière beaucoup plus difficile. Par ailleurs, le coût de l'aménagement d'une gare me paraît modeste, bon il y a le coût de la gare bien sûr, puisque nous sommes sur un tronçon aérien, nous n'avons pas besoin des tunneliers dont vous parliez tout à l'heure.

Alors si j'avais un dernier argument à avancer, et c'est en même temps une question, il me semble qu'il y a un argument financier. Nous avons 24 milliards d'euros à trouver, mais je crois qu'il y avait un article de la loi du Grand Paris qui prévoyait la mise en place d'une taxe sur les plus-values qui étaient réalisées à l'occasion des cessions de terrains. Puisque nous allons construire, un terrain nu et un terrain construit ne valent pas tout à fait la même chose. Et c'est une ressource financière pour la Société du Grand Paris, me semble-t-il. Donc si c'est exact, la question que je pose, c'est : combien cela peut rapporter ? Et il me semble que sur une zone qui n'est aujourd'hui pas urbanisée du tout, le différentiel entre le coût du terrain aujourd'hui et ce que cela représente économiquement, une fois que c'est construit et que nous avons la gare, c'est considérable. Donc c'est une ressource financière considérable. Donc ma conclusion est que si cet outil peut rapporter à la SGP, il faudrait faire la gare du Triangle de Gonesse très vite. Car cela apportera des ressources pour l'ensemble du projet. Cela répondra au besoin de desserte de Roissy, et cela répondra à la nécessité de lever des fonds. Voilà un petit peu ce que je voulais dire.

Applaudissements

François LEBLOND : merci. Donc, c'est une question qui va s'adresser à Monsieur BENSE. Après il y aura une question écrite.

Joëlle FODOR ESKENAZI : je vais en même temps vous la lire, comme cela vous allez pouvoir répondre aux deux, Monsieur BENSE. Il y a une question écrite qui demande s'il y a des aires de stationnement prévues près des nouvelles gares, ou s'il y aura des liaisons de bus avec le centre-ville.

Didier BENSE : d'abord, sur le fait que la gare soit optionnelle et que vous attendez avec une certaine impatience de savoir si elle figurera ou pas sur le schéma d'ensemble, je vais peut-être détailler à ce stade comment s'élabore le schéma d'ensemble. Nous l'avons précisé à plusieurs reprises, la loi du Grand Paris est plus difficile pour le maître d'ouvrage que la loi classique, puisqu'il doit publier un rapport public et argumenté sur chacun des éléments qu'aura relevé la CPDP. Premier élément. Deuxième élément, le Président du Conseil de surveillance devra exposer ce rapport devant les commissions parlementaires compétentes. Donc nous pouvons penser que les élus locaux qui figureront dans ces commissions compétentes charcuteront un peu notre Président. Troisième élément, c'est le Conseil de surveillance qui validera la proposition de la SGP. Ce Conseil de surveillance est composé de

11 fonctionnaires, 10 élus, le Président SANTINI, et à côté de cela, le Président du Conseil régional, le Président du Conseil général du Val d'Oise en particulier. Et nous pouvons penser là aussi que le Président du Conseil général du Val d'Oise fera valoir les arguments du Val d'Oise pour que cette gare ne soit pas oubliée, à tout le moins que les arguments qu'opposerait la Société du Grand Paris à la création de cette gare optionnelle soient en béton, sinon nous sommes à peu près sûrs que nous ne tiendrions pas. C'est le processus.

N'entendez pas là-dedans que nous ayons un parti pris contre la gare optionnelle de Gonesse. Je crois que ces deux réunions (je pense à Villiers la semaine dernière et à celle d'aujourd'hui) sont faites justement pour que vous puissiez apporter tous les arguments qui vous seraient nécessaires pour lever cette option. En particulier dans les arguments, il y a comment financer cette gare, ainsi que la question des surcoûts, parce qu'il y a quand même un allongement de trajet, malgré tout, par rapport au trajet direct. Donc c'est une question. Est-ce que les plus-values qui vont être apportées par la création des surfaces commerciales et tertiaires vont apporter suffisamment de recettes dans la durée à la Société du Grand Paris ? Tout cela, ce sont des calculs que nous pouvons essayer de faire. Évidemment, le mieux serait qu'Immochan accepte de payer la gare dans les sous-sols de son centre commercial, mais je n'ose même pas y penser. Effectivement, cela participe très clairement à la décision et à l'équilibre de tout cela.

Quant aux taxes sur les plus-values immobilières, la loi du Grand Paris essaie un peu de faire de la moralité. Quand l'investisseur, qui est public en général sur les infrastructures de transports, investit, il y a beaucoup d'enrichissement autour des trajets et des gares. Cela s'est vu avec le TGV sud-ouest, cela se voit chaque fois en réalité. Et nous n'avons pas trouvé de moyen très efficace pour capter une petite partie de cet enrichissement. Après tout, tant mieux que les gens s'enrichissent parce qu'ils sont propriétaires d'un appartement ou d'un terrain, mais ce serait pas mal qu'une partie revienne à l'investisseur de départ. C'est ce que propose la loi du Grand Paris, de capter 15 %, je crois, de 80 % des plus-values. Les techniciens disent que c'est très difficile à faire. La loi de finances actuelle, elle, flèche des financements qui sont beaucoup plus prévisibles à l'avance. La taxe sur les bureaux, nous savons que c'est solide, nous savons que cela augmente chaque année au rythme de création de bureaux. Et donc, nous sommes capables de construire un modèle économique là-dessus, alors que sur la taxe des plus-values, c'est beaucoup plus difficile. C'est quelque chose qui pourrait rapporter dans la durée, les ordres de grandeur ne sont pas colossaux, entre un demi-milliard et un milliard.

Il y a aussi prévu, dans la loi du Grand Paris, de prélever une partie des plus-values apportées par les contrats de développement territorial et tout ce qui est mis en œuvre par les différents aménageurs sur les territoires desservis. Mais cela relève de la même logique, il faut savoir d'une part calculer ces plus-values, et d'autre part il faut quand même voir que ce sont des plus-values qui arrivent assez loin dans le temps. Ce n'est pas aujourd'hui que cela va se passer, c'est dans 10 ou 15 ans après la mise en service du réseau Grand Paris. Donc avant cela, il faut quand même avoir un modèle économique qui se tienne pour commencer à rembourser des emprunts qui vont être très importants.

François LEBLOND : je crois que dans la loi il y a des dispositions qui permettent de zader un certain nombre de territoires ? Ce n'est pas dans le texte ? Je crois qu'il y a quelque chose dans le texte, qui n'est pas de notre compétence aujourd'hui, mais qui est une question importante.

Didier BENSE : il est toujours possible de zader des territoires à l'initiative des élus. La loi du Grand Paris a modifié la durée de zade, le droit de préemption prioritaire qui est fourni. Elle l'a ramené de 14 ans à 6 ans, donc c'est un peu plus de droits finalement, pour les citoyens, et cela s'applique dans toutes les opérations, pas uniquement dans le Grand Paris. Par contre, le contrat de développement territorial lui, emporte un certain nombre de choses en matière d'urbanisme. Nous n'allons pas entrer dans ces détails-là, mais en particulier, s'il est bien construit, il est précédé d'une enquête publique, donc nous ne bafouons pas le droit des citoyens, et une fois que ce document est validé, il s'oppose au document d'urbanisme. Donc il s'impose en fait au document d'urbanisme.

Joëlle FODOR ESKENAZI : bien, Monsieur BENSE, est-ce que vous pouvez nous indiquer la réponse à la question qui demandait s'il y aurait des parkings auprès des gares et des bus qui reliraient le centre-ville ?

Patrick MAUGIRARD : je pense que quand nous avons présenté les nouvelles gares, nous avons un peu insisté sur ces gares de rabattement, avec les systèmes de bus, TSCP ou autres modes de rabattement. Le Métro du Grand Paris est un métro avec une vitesse commerciale de 65 km/h, avec des intergares plus importantes qu'un métro ordinaire. Ce qui est de la compétence du STIF, comme le disait Didier BENSE tout à l'heure, et qui nécessite de la part du STIF, en lien avec les territoires, d'avoir une réflexion sur des modes de rabattement efficaces sur ces gares. C'est-à-dire des bus à haut niveau de service, des bus avec des sites propres, des tramways, une accessibilité aussi. Si nous prenons la gare de Gonesse, les entreprises en avaient parlé, en disant que cela devait être une gare où elles puissent aussi, en complément, se rabattre en véhicules, de façon à ce qu'il y ait des aires de stationnement pour pouvoir rejoindre ce réseau et avoir ensuite accès à l'ensemble de la région parisienne. Donc en fonction des projets de gare qui seront débattus dans le cadre des contrats de développement territorial entre l'État et les élus, c'est une question importante. Suivant les configurations, suivant les situations, il y aura des parkings, bien sûr.

Joëlle FODOR ESKENAZI : j'ai une question au premier rang, s'il vous plaît. Est-ce que vous pouvez amener un micro, ici ? Merci.

Gérard SEGURA, Maire d'Aulnay-sous-Bois : ce n'est pas tant une question qu'un petit développement à partir de ce que Monsieur disait tout à l'heure. Pardon, Gérard SEGURA, Maire d'Aulnay-sous-Bois.

Joëlle FODOR ESKENAZI : excusez-nous, mais c'est pour les verbatim.

Gérard SEGURA, Maire d'Aulnay-sous-Bois : bien sûr, donc la commune voisine, et le département voisin, par ailleurs. Le monsieur disait tout à l'heure qu'il ne fallait pas laisser,

dans un développement territorial de cette importance, l'anarchie présider en fait, et donc aucune organisation rationnelle. J'y ajouterais que les élus doivent précisément diriger une organisation de l'espace, parce qu'ils sont la représentation de la population, et qu'en tant que telle ils peuvent permettre d'équilibrer des rapports comme celui de l'installation d'Auchan, de tel ou tel groupes d'importance. Parce que l'anarchie, c'est quoi ? L'anarchie, c'est lorsque l'Agence régionale de santé prévoit de partager entre l'hôpital de Gonesse et celui d'Aulnay des pôles de spécialisation, de façon à ce que, à quelques kilomètres de distance, nous n'ayons pas les mêmes spécialités, et qu'il n'y ait pas une seule ligne de bus qui joigne Aulnay à Gonesse. C'est cela l'anarchie.

Applaudissements

L'anarchie, c'est lorsque, et déjà depuis plusieurs années, les fonds de pension américains s'installent autour du Bourget et achètent, à 10 ans, 15 ans, 20 ans, des dizaines et des centaines d'hectares. L'anarchie, c'est cela. C'est lorsque, à Aulnay-sous-Bois, une foncière spéculative achète, près du rond point supposé où il y aura la gare du métro, une trentaine d'hectares, parce qu'elle spécule à 20 ans. Cette anarchie-là, il faut que nous nous y opposions et que nous nous organisions. Pour cette raison-là, le Maire d'Aulnay-sous-Bois, et Président de l'association des 5 villes qui sont le cluster concerné jusqu'à Clichy-Montfermeil, défend la mise en place de cette ligne et des gares qui sont prévues, vous soutient, et vous demande de retirer bien sûr l'option. Parce que nous soutenons la mise en place d'une gare à Gonesse. Pour quelles raisons ? Immédiatement, il n'y a pas de grand intérêt, mais regardons les choses un peu plus loin. Que nous le voulions ou non, entre Le Bourget et Roissy, dans ce corridor qui va jusqu'à Gonesse et sur Aulnay, sur l'aile est, pour l'instant, les investissements vont se faire. Parce que de toute façon, toutes les études économiques qui l'ont indiqué montrent que c'est là que cela va se passer, et que le nord-est de la région parisienne deviendra un des enjeux économiques essentiels, qui peut même être appelé à dépasser ce que représente le poids spécifique de La Défense aujourd'hui. Alors organisons-le, prenons en charge notre propre destin, considérons que si nous voulons développer cet espace territorial sur un vrai contrat dans lequel les élus jouent leur rôle, soutenons précisément ce qui peut nous permettre d'organiser, non pas vers l'extérieur, mais l'accès — tout cela, tout le monde en est convaincu — vers les centres de formation. 1 h 30 entre Aulnay et Paris XIII, entre Aulnay et Paris VIII, 1 h 30 aller et pareil au retour. Il y a 4 000 étudiants à Aulnay, et je suppose que vous avez les mêmes situations. 20 min, cela change la vie. Ne parlons pas des pôles d'emplois.

Mais le plus important, et c'est là-dessus que je terminerai, nous pouvons, nous, devenir un point d'attraction pour l'emploi vers l'extérieur, parce que si nous organisons cet espace, et si nous le poussons jusqu'à Sarcelles, sur la première aile, et jusqu'à Clichy-sous-Bois sous l'autre aile, imaginez ce que représente le poids d'une population qui dépasse, avec toutes les richesses à venir, plus de 500 000 habitants. Regardons sur le côté institutionnel ce que cela peut représenter. Nous avons entre les mains dans cette discussion, pas simplement un projet de transport, mais la possibilité de vertébrer, si nous l'avons, l'ensemble d'un territoire dont l'avenir nous appartient, qui est essentiel et qui sera un point spécifique

essentiel, complètement important pour tout le développement de la région parisienne, parce que le Nord-est, je le pense, de la région parisienne, est l'avenir de cette région.

Applaudissements

François LEBLOND : je voudrais dire quelque chose à Monsieur le Maire d'Aulnay, au nom de la Commission, et non pas de la Société du Grand Paris. Quand on m'a confié cette mission de présider cette Commission, j'ai souhaité prendre des contacts, non pas seulement avec ceux qui organisent les transports, mais avec le rectorat de Paris, avec l'ARS, dont vous venez de parler, pour que les cartes qui sont celles sur lesquelles nous travaillons soient rapprochées des cartes des prévisions des existants et des prévisions dans des domaines essentiels comme celui de l'université ou celui de la santé. Donc en réalité, la Commission est heureuse de vous entendre parler de ces sujets parce que cela a été exactement notre méthode de travail pour essayer justement de faire en sorte que dans ces débats, nous puissions parler de choses très concrètes comme celle que vous venez d'évoquer. C'est ce que je voulais dire au nom de la Commission. Donc, nous pouvons continuer.

Joëlle FODOR ESKENAZI : nous pouvons continuer, donc il y a des questions ?

Henri WATISSEE : je voulais dire aussi à Monsieur le Maire que, lundi prochain, la Commission est chez vous, n'est-ce pas ?

Joëlle FODOR ESKENAZI : oui, Monsieur ? Parlez devant le micro, s'il vous plaît, parce que nous ne vous entendons pas.

Claude-David MAKENGELE, Membre du conseil des Sages de la ville de Gonesse, retraité, Président association BALDEC : je m'appelle Claude-David MAKENGELE, je suis membre du conseil des Sages de la ville de Gonesse. Je ne pose pas de question, mais je soutiens le projet, probablement comme cela a été soutenu par le Maire d'Aulnay.

Moi, j'ai un petit restaurant à Paris, où je fais des petites spécialités africaines. On m'a posé la question pourquoi je n'ai pas fait ce petit restaurant à Gonesse. Or, la plupart des clients, des gens veulent manger à Paris, car nous fermons à 2 h du matin. Mais nous, ici, nous ne pouvons pas fermer à 2 h du matin, nous risquons de rentrer demain matin, car à partir de 1 h du matin, vous n'aurez plus de moyens de déplacement, de même pour les gens qui veulent s'amuser, les jeunes. Si, par exemple, vous ouvrez ce restaurant à Gonesse, les gens ne vont pas venir parce qu'ils auront du mal à rentrer. De même aussi pour ceux qui habitent à Clichy-sous-Bois, Le Blanc-Mesnil, qui ne peuvent pas venir, parce qu'avant de venir à Gonesse, il faut descendre sur Paris et puis remonter vers Gonesse. Pour eux, c'est du temps perdu. Voilà pourquoi ce projet est pour moi une aubaine, cela nous permettra franchement, à la plupart de tous ces artisans qui sont à Paris, qui habitent Gonesse et qui créent leur activité à Paris, de tous se replier vers Gonesse. Et là, je crois que c'est une aubaine de même aussi pour ceux qui vont à l'aéroport de Roissy, pour ceux qui ratent leur avion. Ils pourront se dire que manger à l'aéroport c'est cher, et qu'ils préfèrent descendre à Gonesse, en 2, 3 min. Là, c'est une aubaine. Pour nous, nous sommes gagnant-gagnant.

Applaudissements

Joëlle FODOR ESKENAZI : merci Monsieur. Monsieur BENSE ?

Didier BENSE : simplement, si je peux me permettre, pour remercier Monsieur de son intervention. Parce que nous donnons parfois l'impression que nous ne nous intéressons qu'aux grands groupes, qu'à la finance, qu'aux grands investisseurs, et effectivement nous pensons que l'ensemble du tissu économique est important, y compris pour les petites entreprises. Vous l'avez très bien exprimé avec vos mots, le fait qu'il y ait ce type d'infrastructure qui arrive bénéficie y compris à toute une cohorte d'artisans, de commerçants, de restaurateurs. Et cela méritait d'être dit, merci.

Joëlle FODOR ESKENAZI : oui, Monsieur ?

Jean-Marc PASQUET, Conseiller régional, Vice-président de la commission des finances : bonsoir, Jean-Marc PASQUET, je suis avec Christiane ROCHWERG, nous sommes conseillers régionaux de la majorité. La semaine prochaine, nous allons adopter le budget transports de la Région, et pour ce qui concerne notre groupe, Europe Écologie les Verts, nous voterons pour ce budget. Pour quelles raisons ? Parce que c'est le budget le plus important en matière de transport qui aura été adopté depuis la création de la Région, il y a 25 ans. Vous l'avez compris, pour ce qui concerne le budget Arc Express, que nous soutenons, il nous semble, mais il faudra certainement trouver un jour un terrain d'entente, que ce projet Arc Express répond davantage aux besoins des habitants. Et nous mettrons le paquet la semaine prochaine, ce n'est pas un engagement à 2050, nous votons la semaine prochaine, notamment la rénovation du matériel de la ligne D à horizon 2012. Cela, ce n'est pas un chèque en blanc. Nous voterons ce budget, avec la majorité, et nous tiendrons cet engagement. Je note que, dans les débats publics, nous ne sommes jamais avares en termes de promesses. Et c'est le jeu. Je note beaucoup de questions en suspens, sur le projet de l'État, notamment sur l'aspect financement. Vous évoquez des nécessaires évolutions législatives pour encaisser de nouvelles recettes. Nous ne sommes pas rendus. Vous évoquez un grand emprunt, sans évoquer les ressources en contrepartie. Vous évoquez fort aimablement les surcoûts liés à la gare de Gonesse. Cher Monsieur, je rappelle qu'il y a d'autres gares sur ce projet dont la Cour des comptes souligne qu'elles ne seront pas rentables dans 20 ou 30 ans. C'est le cas vers Orsay, où il y a aussi beaucoup de champs de pommes de terre. Ce n'est pas le cas ici. Donc je pense que vous devez traiter à égalité tous les territoires et ne pas évoquer les surcoûts quand il s'agit de Gonesse, pour les masquer ailleurs. Néanmoins, et je voudrais terminer par cela, je pense qu'au-delà des tuyaux nécessaires, un territoire se développe aussi avec une volonté politique. Plusieurs personnes l'ont dit. Je pense notamment à la question de la formation. Le Val d'Oise est le parent pauvre en termes de formation, notamment postbacs, IUT, BTS. Regardez ce qui se passe à Argenteuil : nous avons une antenne universitaire où l'État n'a pas mis un seul euro. Elle est totalement financée par l'argent du contribuable local. Donc cela relaie les inquiétudes que nous avons pour ce qui concerne le projet de l'État, extrêmement coûteux, avec beaucoup d'hypothèses, n'est-ce pas, y compris sur le barreau de Gonesse dont on dit que nous allons

le faire s'il y a la densification derrière. Donc cela fait beaucoup de si. Je passe la parole à ma collègue, Christiane, qui est du même groupe.

Applaudissements

Christiane ROCHWERG, Conseillère régionale, Vice-présidente du PWR Oise/Pays de France : oui, bonjour. Christiane ROCHWERG, je suis également Conseillère régionale. Évidemment, je vais plaider en faveur d'Arc Express et du plan de mobilisation de la Région. Le projet du Grand Paris s'inscrit dans une logique de compétition mondiale. Il veut relier par un transport rapide des zones d'activités toujours plus grandes et nombreuses. Il ne répondra pas forcément aux besoins de la population, ici en tout cas dans le secteur. Il est également le prélude à une organisation importante. Dans le Val d'Oise, le Grand Paris ne répondra pas aux besoins des habitants au niveau du transport, puisqu'il ne voit que l'aéroport international. D'autant que l'attractivité par l'emploi est un leurre puisque dans ces cas-là, bien souvent un seul emploi sur 7 profite au local. Arc Express et le plan de mobilisation de la Région répondront aux enjeux et aux besoins...

François LEBLOND : nous sommes dans le débat sur le Grand Paris.

Christiane ROCHWERG : oui, et avec le plan de mobilisation, il y a les bus, la tangentielle nord, il y a tout un réseau qui doit aller avec. Donc l'urgence est à l'aménagement équilibré du territoire, et à des solutions pour parer aux besoins immédiats des problèmes de transport en commun.

François LEBLOND : alors quelle est la question que vous posez ?

Christiane ROCHWERG : également se pose la question de l'aménagement du territoire. J'habite ici, dans le Val d'Oise, à Ezanville, donc je connais bien le secteur. Nos espaces en Plaine de France sont de plus en plus vulnérables. Le Triangle de Gonesse est la plus grande réserve foncière située à moins de 10 km de Paris. Malheureusement, une cascade de projet le menace. Il est pourtant nécessaire de préserver le caractère semi-rural de cette plaine, ses terres agricoles.

Alors, j'ai deux questions. Est-il raisonnable de parier sur une croissance infinie de l'activité économique en Ile-de-France et du trafic aérien, avec comme conséquence une croissance exponentielle de la démographie par un effet de siphonnage des autres régions ? Donc nous allons améliorer d'un côté 15 % des transports, mais de l'autre nous allons augmenter les besoins en transports de 15 %. Et donc ma deuxième question : pensez-vous vraiment compatible le projet du Grand Paris avec la protection de nos espaces de la Plaine de France, le maintien et le développement de l'agriculture périurbaine (également un enjeu très important), les besoins de déplacement des Vald'Oisiens et la garantie d'une bonne condition de vie des habitants ?

François LEBLOND : merci.

Joëlle FODOR ESKENAZI : il y a Monsieur le Maire qui veut parler, s'il vous plaît. Merci.

Didier VAILLANT, Président du Conseil Val-de-France : Didier VAILLANT, Président de la communauté Val-de-France. Tout à l'heure, lorsque nous avons posé des questions concernant les critères qui allaient être retenus pour le choix d'une gare, je pense que nous étions au cœur du débat.

Aujourd'hui, Arc Express concerne plus particulièrement la petite couronne. Là, en l'occurrence, quand nous parlons de nos territoires, c'est la grande couronne. Alors aujourd'hui, je n'opposerais pas les deux projets. Je pense que les habitants d'Ile-de-France ont besoin de la totalité des projets en matière de transport. Sur notre territoire, à l'heure d'aujourd'hui, qu'avons-nous comme infrastructures de transports ? Les avions, avec le PEB. Nous avons des infrastructures de transport pour l'électricité, les lignes à haute tension. Nous avons des infrastructures de transport pour le gaz. Nous avons de grosses conduites de gaz qui traversent Villiers-le-Bel, Garges, Sarcelles. Nous avons des infrastructures de transport pour des routes qui n'existent pas, l'autoroute A16 qui traverse nos villes. Mais qu'est-ce que nous avons pour transporter nos habitants ? Rien. Aujourd'hui, le projet du Grand Paris est un projet qui, avec le barreau ferroviaire de Gonesse, permettrait en termes d'aménagement du territoire de faire en sorte que nous rapprochions bassins d'habitats et bassins d'emplois. Je veux bien que nous parlions de développement, etc. Mais un des premiers principes, s'agissant de développement durable, est de rapprocher l'habitat et l'emploi. Je crois qu'aujourd'hui, avec ces 2 infrastructures, c'est vraiment quelque chose qui est important pour nous.

J'en viens à ma question. Cela fait quand même quelques réunions que nous suivons la Société du Grand Paris, d'abord pour convaincre. Là, je voudrais être sûr qu'au niveau des arguments, nous n'avons rien oublié. Moi, j'ai bien noté les critères qui allaient servir de choix pour savoir si la gare allait être optionnelle ou pas. J'en ai noté 4 : le nombre d'habitants et le nombre d'emplois, ensuite le temps de trajet, de manière à ce qu'une gare supplémentaire ne ralentisse pas, le troisième c'est l'attractivité du territoire, et le quatrième était la question du financement. De manière à ce que dans les prochaines réunions, nous puissions, au besoin, apporter d'autres arguments, je voudrais être sûr que la liste des critères de choix est bien exhaustive dans celle qui nous a été présentée ce soir.

Applaudissements

Joëlle FODOR ESKENAZI : la Société du Grand Paris veut-elle répondre ?

Didier BENSE : oui, faire quelques réponses, d'abord sur les deux interventions préalables. Sur le travail que fait la Région, je n'ai pas de commentaire, la Région est en charge des transports, elle vote ses budgets. Tout cela me paraît nécessaire, d'autant plus qu'il y a un plan de mobilisation qui a réuni tous les élus autour de cet effort à faire, donc évidemment il faut le mettre en œuvre année après année, dans le cadre des règlements budgétaires. Sur la vision qui est la vôtre, vous avez mis en cause le choix de desservir le plateau de Saclay en particulier. Notre conviction, à la SGP, qui est partagée par beaucoup de gens, c'est que ce sera la gare la plus rentable du réseau. Ce sera la gare la plus rentable du réseau. Quand nous ne croyons pas à l'éducation, à la formation des jeunes, à leur qualification, quand nous

ne croyons pas à la recherche publique, quand nous ne croyons pas que le rapprochement de la recherche publique et de l'investissement privé créera de la valeur, alors là, effectivement, nous ne pouvons pas épouser quelques principes qui sous-tendent la proposition de desservir ce plateau de Saclay. Mais c'est bien cela qui est derrière. Et sur le plateau de Saclay, nous n'avons aujourd'hui que 2 termes de l'équation. Nous avons l'éducation, d'assez haut niveau, et nous avons la recherche publique. Nous n'avons pas la recherche privée, pas l'investissement privé, donc nous en débouchons pas sur de l'innovation. Ce constat est reconnu et archireconnu depuis 20 ans et ce qui manque effectivement pour attirer l'investisseur, nous l'avons évoqué ici, ce sont des transports qui permettent de désenclaver ce plateau de Saclay, parce que là-bas aussi il y a des bouchons extrêmement considérables.

Après, vos commentaires sur ce territoire, moi je vous les laisse. Ce n'est pas à moi aujourd'hui de défendre les atouts de ce territoire. Je suis là pour écouter. Simplement, je suis un peu étonné. Nous présentons là un extrait du projet de schéma directeur d'Ile-de-France qui a été voté par votre majorité, et vous prévoyez bien vous aussi, quelques, nous allons dire, urbanisations sur le Triangle de Gonesse. Donc je n'ai pas dû bien comprendre une partie de votre intervention mettant en cause la vision de développement de ce territoire que portent ce soir les élus.

Sur le reste, en matière de critères, Monsieur le Maire, nous sommes à peu près effectivement au bout du sujet. Simplement, pour souligner également que la demande qui est faite ici n'est pas unique. Nous avons dans notre réseau 3 gares optionnelles. Les mêmes demandes de lever l'option existent, mais nous avons aussi des demandes assez considérables de gares supplémentaires. Là, je reconnais, c'est le commentaire de Monsieur ou Madame, c'est vrai que c'est un peu pusillanime d'opposer le prix d'une gare de quelques dizaines de millions à un projet de 22 milliards. Mais en réalité, les demandes sont de 12 à 15 gares supplémentaires, donc il faudra malgré tout faire des choix, parce que nous ne pourrions pas nous permettre de répondre à la totalité des demandes. Demandes qui sont faites à des titres divers. Vous avez celle que vous portez ce soir, en matière d'attractivité, de développement du territoire, d'accessibilité pour toutes les zones d'habitation autour. Il y a d'autres demandes qui sont plus sur des interconnexions manquantes, au profit en particulier du Val d'Oise. Nous étions il y a 2 jours dans un territoire du Val d'Oise où nous avons entendu beaucoup de choses, donc nous allons traiter cela de façon équitable et équilibrée, à travers les différents territoires pour essayer d'apporter des réponses justifiées, argumentées. Mais sachez que nous ne sommes évidemment pas insensibles à l'ensemble des arguments qui sont apportés ce soir.

Applaudissements

Joëlle FODOR ESKENAZI : merci. Oui, Madame.

Viviane GRIS, Vice-présidente du Conseil général du Val d'Oise : Viviane GRIS, je suis Vice-présidente du Conseil général du Val d'Oise. Je vous prie d'excuser Didier ARNAL, qui n'a pas pu être présent ce soir, pour vous dire qu'effectivement, la réflexion doit être une réflexion

d'ensemble et une réflexion globale. Nous avons eu une délibération lundi, à l'unanimité de l'assemblée, et nous nous sommes prononcés sur les 3 projets qui sont en débat public aujourd'hui, en l'occurrence, le projet proposé par la Société du Grand Paris, le projet Arc Express et le prolongement du RER E.

alors je ne vais vous lire qu'un bref extrait de ce qui s'est dit, pas la totalité, effectivement. L'assemblée départementale aurait souhaité que le territoire du val d'Oise soit plus et mieux pris en compte, puisque nous le projet frôle le Val-d'Oise, sauf sur le Triangle de Gonesse. Nous souhaitons aussi qu'une priorité soit donnée à l'amélioration, ce qui a été dit aussi ce soir par un certain nombre d'habitants, de la qualité des services sur les réseaux existants. Cela correspond à une très forte attente des habitants. Nous souhaitons aussi que les opérations inscrites sur les schémas directeurs des RER C et D soient menées à bien, que le schéma directeur de modernisation du RER A soit finalisé et que sa mise en œuvre soit engagée rapidement. Le Conseil général se prononce également pour la réalisation des projets d'ores et déjà inscrits au plan régional de mobilisation pour les transports, et en particulier pour la réalisation des tangentiels nord et ouest, pour la création de la liaison RER D-RER B sur le Triangle de Gonesse et la réalisation des tramways T2, T5 et T8, dont l'importance est stratégique pour nos territoires. Il y a un véritable maillage du territoire qui est nécessaire. Nous disons tout à l'heure qu'il faut mailler et relier, sinon cela ne servira pas suffisamment aux habitants.

Donc concernant les autres projets soumis à débat, « l'assemblée est d'accord pour la section commune aux projets Arc Express et réseau du transport du Grand Paris, au nord et à l'ouest de la capitale, sous réserve que sa réalisation permette de renforcer le maillage des lignes ferroviaires radiales existantes, RER et Transilien. La réalisation de cette section commune comprise entre Pleyel et La Défense permettra aux radiales d'être interconnectées avec 2 rocades, les tangentiels nord et ouest. Sur la section du projet réseau du Grand Paris comprise entre Pleyel et Roissy, et desservant les gares du Bourget et de Gonesse, la gare de Pleyel permettra l'interconnexion avec les T5 et T8, la gare du Bourget permettra l'interconnexion avec la tangentielle nord, et la gare de Gonesse est indispensable pour améliorer les déplacements entre le bassin d'habitat situé à l'ouest de l'A1 et le bassin d'emploi de Roissy. Elle permettra de desservir les équipements envisagés sur le Triangle de Gonesse. À cette fin, l'assemblée départementale demande à l'État de clarifier, dès la loi de finances rectificative pour 2010, les conditions de financement des transports en Ile-de-France, de manière à pouvoir assurer une répartition équitable des charges entre les contribuables, nationaux et locaux (question qui a été posée tout à l'heure), les entreprises et les usagers. Il importe que le financement des grands projets ne retarde pas celui des projets inscrits au plan de mobilisation pour les transports. » Voilà, c'est juste un extrait, quelques lignes.

« Nous souhaitons également, en complément, la réalisation des maillons du réseau routier nécessaires au bon fonctionnement du territoire, en particulier le raccordement de l'A16 à la Francilienne, le contournement nord de Roissy et le bouclage de la RN104 à l'ouest. Nous entendons aussi poursuivre le désenclavement du centre du département, avec le boulevard

du Parisis, à l'est vers Roissy et à l'ouest vers Argenteuil et Cergy, et faciliter les liaisons transversales dans le département. Il s'agit de faire circuler sur les infrastructures existantes ou de créer des services de transport collectif, ce qui était aussi abordé, en liaison avec le nouveau réseau et avec les gares. » Là, ce n'est qu'un extrait, mais il s'agit de faire synthèse, déjà de tous les élus, quel que soit le bord politique, et synthèse aussi pour que ce soit le plus profitable possible à l'ensemble des habitants du Val d'Oise.

Applaudissements

Joëlle FODOR ESKENAZI : merci, Madame.

François LEBLOND : je vous remercie, Madame. Peut-être que la Société du Grand Paris aura quelque chose à nous répondre, mais je voudrais faire 2 observations. Nous sommes tout à fait conscients, à la Commission, que nous parlons, naturellement, de transports par voies ferrées, mais que les questions de routes sont des questions très importantes. Simplement, ce n'est pas dans notre débat. Mais nous sommes tout à fait conscients de la nécessité de nous intéresser globalement à tous les problèmes de déplacement des personnes. C'est évident, mais ce n'est pas notre débat. C'est pour cela que nous n'en parlons pas.

Et la deuxième observation, c'est que vous avez parlé de finances. J'ai proposé à mon collègue, Président de la Commission Arc Express, que le 5 janvier prochain, nous tenions ensemble une réunion sur les questions de finances de nos projets. Donc, je pense que les sujets que vous avez évoqués le seront plus en détail. Ils ont été abordés déjà un tout petit peu par Monsieur BENSE, il peut peut-être d'ailleurs compléter. Mais je veux dire que nous consacrerons une réunion à ce sujet, pour que les choses soient claires en la matière, pour que chacun sache exactement où il va. Et nous ferons en sorte qu'il y ait des personnes qui ont des compétences fortes en matière financière pour nous soutenir dans la réflexion. Monsieur BENSE, vous vous lez dire quelque chose, en complément ?

Didier BENSE : juste un petit commentaire, d'abord pour rappeler, cela a été mentionné par Monsieur le Conseiller régional, je crois, que la loi de finances n'est pas dans 10 ans. Elle est à l'examen, elle est passée en première lecture des 2 Assemblées. Je crois que la Commission mixte paritaire est lundi, et assez vite derrière les votes des Assemblées. Donc nous allons rapidement savoir quelles sont les ressources qui sont fléchées pour la SGP, pour mettre en œuvre ce grand projet.

Au-delà de cela, nous sommes bien conscients que la Société du Grand Paris, qui est considérée par certains comme un intrus dans le monde du transport en commun francilien, de fait, a un rôle qui est assez limité. Il se limite, comme je l'ai dit, à la conception et à la réalisation de cette infrastructure. Nous avons évidemment besoin de travailler dans la meilleure harmonie possible, avec les gens en charge de ce sujet au niveau régional, et en particulier, le moment venu, avec le STIF. Donc, je crois que personne ne pourra nous faire le reproche de ne pas être entrés dans ce débat avec la main tendue et le souci, à l'issue de tout cela, de converger vers un projet partagé. Je crois que cela reprend une des préoccupations émises par le Conseil général du Val d'Oise et par beaucoup d'autres en

réalité. Nous sommes bien évidemment dans cette logique, après avoir défendu nos arguments. C'est normal, chacun défend ses projets, vous le faites très bien pour Arc Express. Je crois qu'à l'issue de tout cela, il faudra tirer les conclusions de tout ce que nous entendons dans ces débats. À nous deux, plus le projet Éole, il y aura 80 ou 90 réunions publiques, tout cela ne peut pas être perdu, jeté simplement aux orties ? Ce que dit tout le monde, c'est s'occuper de l'existant, c'est le plan de mobilisation, ce n'est pas la responsabilité de la Société du Grand Paris. Deuxièmement, c'est converger, troisièmement c'est articuler ce qui aura fait l'objet d'une convergence avec l'ensemble des modes. Je crois que nous allons être tous suffisamment intelligents pour réussir cette prouesse, et investir pour le bénéfice des Franciliens, qui en ont bien besoin.

François LEBLOND : merci. Il est 22 h 57, théoriquement nous terminons à 23 h. Alors comme nous avons commencé avec un peu de retard, je vous propose que nous allions jusqu'à 23 h 05, 23 h 10. Mais pas plus parce qu'un débat qui dure trop longtemps n'est pas un bon débat.

Joëlle FODOR ESKENAZI : oui, Monsieur, je vous écoute. Parlez devant le micro, s'il vous plaît.

Emmanuel RAYMOND, Membre association « SOS Haïti » : je me présente, Emmanuel RAYMOND, fervent usager du transport en Ile-de-France, mais également aussi membre de l'association « SOS Haïti » de Gonesse. J'habite Villejuif. Je dors à Villejuif, Épinay-sur-Seine et Paris, et je constate qu'il y a évolution. C'est vrai, certes, mais je suis un fervent défenseur de ce projet de Gonesse, au travers de ce que Monsieur Jean-Pierre BLAZY, Maire de Gonesse a dit, à travers également ce qu'a dit Monsieur Didier VAILLANT, qui est lui Président du Val de France, Maire de Villiers-le-Bel, quartier que je côtoie énormément, également à travers ce qu'a dit Monsieur PUPPONI, qui est Député-maire de Sarcelles, endroit que je fréquente également, également aussi à Arnouville-Lès-Gonesse, à travers le Maire Michel AUMAS, qui lui est également aussi défenseur de ce projet, et sans oublier Monsieur Maurice LEFÈVRE, qui est également Maire de Garges-Lès-Gonesse.

Permettez-moi de vous dire, ce soir, que cette région, qui demande à être défendue en matière de transport, est une région enclavée. J'en ai pour preuve, Gonesse ne peut pas être la région où tombent les avions uniquement. Gonesse doit vivre. Preuve en est, si nous regardons bien la construction de ce qu'a été Disneyland, le train est arrivé très vite. Si nous regardons bien ce qui est arrivé en 1998, à la création du Stade de France, le train est arrivé très vite. Alors de grâce Messieurs, vous avez créé une grande Francilienne sans aucune jonction, et je rejoins les dires du Maire d'Aulnay. Par conséquent, je vous demande beaucoup plus de cohésion à travers ce projet du Grand Paris, pour qu'il y ait une meilleure circulation entre les habitants de l'Ile-de-France. Merci.

Applaudissements

Joëlle FODOR ESKENAZI : merci, Monsieur. Une autre question, oui, Madame.

Ilham MOUSTACHIR, Maire adjointe chargée du développement économique, de l'emploi et de la formation professionnelle à Gonesse : bonsoir, Ilham MOUSTACHIR. Je souhaiterais insister sur la nécessité de cette gare au Triangle de Gonesse, en tant que Maire adjointe chargée du développement économique, de l'emploi et de la formation professionnelle et aussi en tant que Vice-présidente de la mission locale.

Nous avons des projets ambitieux, nous avons des investisseurs qui manifestent d'ailleurs un grand intérêt pour notre territoire et qui sont porteurs d'emplois. D'ailleurs, comme l'a dit Monsieur DALSTEIN du groupe Auchan, la réalisation d'Europa City au Triangle de Gonesse apportera 8 000 emplois. 8 000 emplois sont nécessaires à notre population. Comme vous l'avez dit à chaque fois dans le diagnostic, notre population souffre de chômage ou de revenus faibles. D'ailleurs, comme l'ont dit mon voisin et la jeune fille du Conseil municipal des Jeunes, beaucoup de jeunes partent sur Paris quand leur famille a les moyens, et parfois ils ne reviennent pas. Donc nous ne profitons pas des connaissances de nos jeunes étudiants. Les jeunes dont la famille n'a malheureusement pas les moyens, restent ici, souffrent du transport en commun, parce que le RER D est franchement infernal. Donc, ils perdent beaucoup de temps dans les transports en commun, et parfois ils ne réussissent pas leurs études. Ceux, malheureusement, qui subissent un échec scolaire restent enfermés dans notre territoire, et ils ne peuvent même pas profiter des emplois de Roissy, parce que comme vous l'avez dit, 80 % des transports de banlieue à banlieue se font en voiture. Ils n'ont pas les moyens d'acheter une voiture. Il faut bien qu'ils travaillent un jour pour acheter des voitures.

Ma question est la suivante. Vous avez parlé du tronçon qui passera par le Triangle de Gonesse, qui sera aérien. Comme l'a dit Monsieur BLAZY, Maire de Gonesse, la population ne veut pas voir passer le train sans le voir s'arrêter. Donc, nous aimerions bien le voir s'arrêter.

Applaudissements

Par contre, ma question, comme ce tronçon sera en aérien, avec vous pris en compte les exigences de la DGAC au niveau de la hauteur ? Merci.

Applaudissements

Joëlle FODOR ESKENAZI : merci, Madame. La réponse du maître d'ouvrage ?

François LEBLOND : nous prenons une dernière question et Monsieur BENSE répondra ?

Joëlle FODOR ESKENAZI : oui, Monsieur, au deuxième rang. Il y a deux micros maintenant.

François LEBLOND : vous êtes des Aéroports de Paris ?

Bernard CATHELAIN, Directeur général adjoint Aéroports de Paris : Bernard CATHELAIN, Directeur général adjoint des Aéroports de Paris, effectivement. Je vais peut-être pouvoir répondre d'ailleurs sur le problème de hauteur, pour la DGAC. Nous sommes heureusement à des niveaux qui sont suffisamment bas, à cette distance-là, pour qu'il n'y ait pas de

problème, même avec un tracé en aérien. Donc je ne crois pas que ce soit un problème technique.

Je voudrais simplement revenir sur les aspects liés à l'emploi et l'importance d'avoir un transport en commun en termes d'emplois. Roissy, aujourd'hui, l'aéroport lui-même, sur la plateforme, nous avons cité quelques chiffres, les emplois directs sur Roissy, c'est 90 000 emplois. Si nous comptons les emplois indirects, c'est 240 000. Et quand nous regardons comment cela se répartit, nous nous apercevons que les emplois qui sont originaires de Seine-Saint-Denis sont à peu près 20 %, dans ce poids-là. Ceux qui sont originaires de Paris intramuros sont également 20 %. Et quand nous regardons le Val d'Oise, c'est seulement 15 ou 16 %. Donc c'est bien la démonstration, je crois, que le fait d'avoir une infrastructure simple qui permette de relier à l'aéroport est assez déterminant pour bénéficier des emplois apportés. Nous sommes convaincus, Aéroports de Paris, qu'il y a un potentiel de développement sur Roissy, évidemment. Pour ces 90 000 emplois, il y a des renouvellements tous les ans, donc cela nécessite des créations et des emplois nouveaux qui sont tous les ans mis à disposition. Nous avons, aujourd'hui, de plus en plus des problèmes de formation, et cela a été rappelé aussi, des problèmes d'accès. Et nous ne croyons pas que ce développement pourra se faire en continuant à tourner le dos aux populations environnantes. Pendant longtemps, Roissy s'est développée, c'est vrai, en étant un peu en autarcie par rapport aux territoires qu'il traversait. Je suis convaincu que ces territoires-là ne pourront pas continuer longtemps à avoir des avions qui les survolent et avoir simplement les nuisances sans les emplois qui vont avec. Dans l'autre sens, pour pouvoir nous développer, nous avons aussi besoin d'avoir ces liens avec les territoires, parce qu'aujourd'hui, quand nous avons des emplois qui s'offrent, nous n'avons pas la formation qui va, en tout cas insuffisamment pour pouvoir répondre à nos besoins, et c'est un frein. Donc, dans un contexte de compétition, résoudre cela est important. Pour cette raison-là, tout ce qui peut contribuer à faire le lien avec le territoire est important pour nous. À ce titre, nous soutenons sans aucune réserve le projet du Grand Paris, le fait que cette gare ne soit pas optionnelle et qu'elle vienne se rajouter à un projet comme le barreau de Gonesse. Cela nous paraît complètement essentiel d'avoir un développement partagé de l'ensemble du territoire, dont Roissy, mais aussi l'ensemble des communes environnantes pourra bénéficier.

Par rapport à cela, j'ai simplement une question. Nous avons commencé à répondre, tout à l'heure, sur le phasage. Nous avons demandé quand viendrait la gare de Gonesse si elle n'était pas optionnelle : entre 2018 et 2023. J'ai bien compris qu'il y aurait une réalisation que se ferait de façon un peu simultanée dans différents secteurs. Pour autant, il y a quand même des sections qui vont ouvrir en 2018 et d'autres en 2023, donc un échelonnement. Quels seront les critères qui détermineront ce phasage ? Sachant qu'il y a pour nous, et je crois pour le territoire environnant, une certaine impatience à ce que nous ne soyons pas dans les derniers.

Applaudissements

Joëlle FODOR ESKENAZI : merci, Monsieur.

François LEBLOND : nous allons bientôt achever. Une question encore, et puis ce sera la dernière. Alors le monsieur, et la dame au fond, et c'est fini, très rapidement alors.

Mohammed HAKKOU, Conseiller municipal Gonesse : bonsoir à tous, Mohammed HAKKOU, Conseiller municipal à Gonesse. Je vais essayer de ne pas être redondant, ni rébarbatif, parce que je pense que la plupart des gens, dans la salle, ont été assez explicites sur la nécessité de ce métro, qu'il ne soit plus optionnel, mais bien réel. Par rapport à cela, nous avons beaucoup parlé de nos territoires, en termes assez négatifs je dirais, en termes péjoratifs, et parfois même assez stigmatisants. Moi, ce que je vous demande aujourd'hui, assez solennellement, c'est que nous arrêtons. Pour une fois, nous avons ici un projet valorisant qui va le mettre en lumière et qui va « positiver » notre jeunesse, mais pas uniquement la jeunesse, la population en général (je ne veux pas toujours renvoyer uniquement à la jeunesse). Je parle des maux, pas des mots. Aujourd'hui, ce que nous demandons, c'est que vous participiez à cette espèce d'émergence pour nos territoires.

François LEBLOND : merci beaucoup, Monsieur. Alors Madame, au fond. Vous êtes la dernière. Je poserai une petite question écrite après, mais il faudra y répondre assez vite.

Joëlle FODOR ESKENAZI : Madame, je vous écoute.

Tanis RILCARME, habitante de Sarcelles : Mademoiselle Tanis, habitante de Sarcelles depuis 28 ans, maman d'une petite de 6 ans et gestionnaire export d'une société à Rueil-Malmaison. J'ai environ 25 km de Sarcelles à Rueil-Malmaison, par l'A86. Cela me prend à peu près 2 heures, le matin comme le soir. J'ai des horaires de bureau, donc de 9 h à 17 h. En transport, cela me prend à peu près 1 h 20, parce que tous les RER A ne vont pas à Rueil-Malmaison. Certains vont à La Défense, certains à Cergy, donc je dois m'arrêter. Normalement j'ai 20 min en RER D et 20 min en RER A, mais la connexion entre les 2 fait que je suis obligée d'attendre sur le quai. C'est vrai que ce projet, pour moi, est très important parce que je me dis que d'un trait je pourrai me rendre à mon lieu de travail. À savoir, j'ai un enfant de 6 ans que je suis obligée de mettre à l'école à 7 h 30 le matin, et récupérer à 19 h, tout cela pour un temps de transport interminable, des correspondances interminables, des problèmes de train récurrents. 7 h 30 le matin, pour un enfant de 6 ans, et 19 h le soir alors que je fais du 9 h/17 h, je trouve que c'est quand même énorme.

Donc ma question était, dans le sens où vous parlez de chiffres, de nombre de personnes insuffisantes pour la gare de Gonesse, qui ferait que le projet est optionnel, vous ne pensez pas que c'est aussi un service public de voir le bien-être des usagers ? Je ne pense pas être la seule personne qui mette autant de temps, je ne pense pas être la seule personne dans cette situation. Vous parlez de nombre réduit de personnes à Gonesse. Moi, j'habite à Sarcelles donc je prends autant la ligne H que le RER D, et je vous dis que le matin, il n'y a pas beaucoup de trains, il y a énormément de personnes, il y a énormément de personnes qui font des changements interminables. Nous sommes très près de banlieue à banlieue. Je vous l'ai dit, 25 km, je mets à peu près 1 h 30 voir 2 h le matin, si j'y vais en voiture, et en

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

RER je mets 1 h 15 voire 1 h 20, quand tout va bien.

François LEBLOND : la question que vous posez ?

Tanis RILCARME : c'est un service public.

François LEBOND : donc vous demandez que la gare ne soit pas optionnelle ?

Tanis RILCARME : s'il vous plaît. Merci beaucoup.

Applaudissements

François LEBLOND : nous allons terminer les questions. J'ai juste une question écrite, pour laquelle je ne demande pas à la Société du Grand Paris de répondre, mais qui aura une réponse par écrit. C'est une habitante, ou un habitant de Goussainville, qui dit que nous nous intéressons à Gonesse, mais qu'à Goussainville il y a aussi des soucis, et les habitants de Goussainville aimeraient bien que nous nous intéressions à eux. Alors je pense que c'est un sujet sur lequel il sera nécessaire que vous répondiez par écrit, ou par internet. Nous allons voir, mais nous n'allons pas maintenant rouvrir le débat là-dessus. Nous arrivons à la fin. Vous vouliez dire encore un mot ?

Didier BENSE : il y avait quelques questions évoquées, notamment sur les critères de planning. Question qui a été posée par Monsieur CATHELAIN, Aéroports de Paris. Il y a plusieurs sujets. Il y a d'abord la maturité des études qui sont réalisées. Nous savons que sur certains territoires, il y a des études qui ont été entamées il y a de nombreuses années. Évidemment, il y a un peu plus de maturité ci ou là. Le deuxième élément important, me semble-t-il, c'est le consensus des acteurs locaux autour du projet. Mais c'est quelque chose dont nous espérons qu'à la fin du débat, ce sera un phénomène assez généralisé autour du tracé. Le troisième sujet, c'est probablement les fonctionnalités du tronçon en question. Il faut quand même que cela aille quelque part pour aboutir quelque part. Notamment, ce sont assez souvent des tronçons qui sont soit raccrochés à de forts pôles développement, soit qui sont raccrochés à un mode d'interconnexion un peu lourd. Et puis le quatrième élément, pour ouvrir un tronçon est qu'il faut qu'il ait son dépôt atelier, donc il faut aussi que nous trouvions un moyen d'implanter, dans une zone où nous voulons ouvrir un tronçon de ligne en priorité, un dépôt atelier. Sinon, cela ne marche pas.

François LEBLOND : bien, vous dites les noms, et je terminerai.

Henri WATISSEE : pour terminer, simplement, lundi nous serons à Aulnay-sous-Bois, Monsieur SEGURA. Le 18 janvier, ce sera la 6e réunion dans le Val d'Oise, à Bezons-Argenteuil, et je rappelle aussi que le 5 janvier, il y a une réunion thématique sur le financement, pour répondre à Madame, qui aura lieu sur Paris, je crois. Enfin, l'endroit exact n'est pas déterminé. Mais ce sera disponible sur le site, vous le saurez par le site. Voilà, ce sont les 3 réunions qui peuvent éventuellement vous intéresser.

François LEBLOND : il me reste à remercier tous ceux qui sont intervenus, tous ceux qui ont participé, tous ceux qui ont répondu aux questions des personnes. J'ai cru comprendre que

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

le sujet de la gare de Gonesse était un sujet important. Je crois que la Société du Grand Paris vous a entendu. La suite, nous la connaissons dans quelques mois. Merci à tous, et bonsoir.

(Fin de la réunion à 23 h 10)