

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

—

23 novembre 2010

Massy

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC

Réseau de transport public du Grand Paris :

- Michel ROSTAGNAT
- Paul CARRIOT
- Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT

MAITRISE D'OUVRAGE :

SGP (Société du Grand Paris),

- Didier BENSE, Membre du directoire de la Société du Grand Paris
- Thierry BOSQUET
- Denis MASURE

La séance est ouverte à 20 h 01 sous la présidence de Michel ROSTAGNAT.

Michel ROSTAGNAT, Membre de la Commission Particulière du Débat Public « Réseau de Transport Public du Grand Paris » : bonsoir. Bienvenue à la 21^e soirée du débat public sur le réseau de transports publics du Grand Paris. Je passe tout de suite la parole, si vous voulez prendre place, à Monsieur Vincent DELAHAYE, Maire de Massy, qui en sa qualité de Maire de notre ville d'accueil, va prononcer un petit mot d'accueil à votre intention. Si vous voulez bien prendre place, je passe tout de suite la parole à Monsieur le Maire de Massy.

Vincent DELAHAYE, Maire de Massy : merci, bonsoir à tous. Je vais demander à tout le monde de bien vouloir s'installer. La Commission nationale du débat public, que nous accueillons ce soir, et qui nous fait le plaisir d'avoir choisi Massy comme lieu d'accueil, souhaite commencer bien à l'heure, pour terminer aussi bien à l'heure. Donc, je pense que c'est bien pour tout le monde. Bonsoir à tous, bonsoir Mesdames et Messieurs les élus, les députés, conseillers régionaux, conseillers municipaux, maires adjoints. Merci à tous d'être présents pour ce grand débat, qui est un débat important pour l'avenir de notre territoire, de notre région.

Nous allons parler bien sûr de long terme. Nous allons aussi parler de court terme, parce que nous ne pouvons pas dissocier les deux, nous y reviendrons tout à l'heure. Je remercie donc la CNDP et aussi la Société du Grand Paris. La Commission va présenter rapidement les conditions de l'organisation de ce grand débat dans l'Île-de-France, et puis la Société du Grand Paris présentera le projet de transports publics de la SGP. Ensuite, nous aurons à intervenir, les uns et les autres, les élus, mais aussi les responsables associatifs, les citoyens qui sont présents ici ce soir. L'idée est d'intervenir de façon succincte, synthétique. Nous vous le rappellerons, mais la Commission souhaite que les interventions se limitent à 3 min. Donc, en 3 min, nous devons pouvoir dire l'essentiel. Le but est qu'il y ait un maximum de personnes qui puissent s'exprimer ce soir, comme lors des autres débats. Ensuite, il y aura une synthèse qui sera réalisée sur le plan régional. Nous sommes heureux de vous accueillir dans le beau gymnase de Villaine, et nous vous souhaitons une bonne soirée de débat en commun, sur un sujet passionnant et en même temps primordial pour nous tous et pour les habitants que nous représentons. Merci à tous d'être venus, et je passe tout de suite la parole à la CNDP, pour la suite des opérations.

Diffusion d'un document PowerPoint

Michel ROSTAGNAT : un grand merci Monsieur le Maire, de votre accueil dans ce magnifique gymnase, qui nous rajeunira tous et nous donnera l'esprit sportif. C'est ce dont nous avons besoin pour réussir notre soirée. J'espère que vous ré-interviendrez sur le fond, dans le courant du débat, puisque je pense que la ville de Massy et la communauté d'agglomération d'Europ'Essonne ont des choses à dire dans ce débat, comme vous tous ici présents, bien évidemment.

Alors, je voudrais vous dire un peu comment va se dérouler la soirée, très brièvement. La

soirée sera ordonnancée par mes collègues à ma gauche. Vous allez d'abord avoir un petit tunnel qui va nous amener aux alentours de 20 h 45, qui sera consacré à expliquer ce qu'est un débat public, en quoi cela consiste, ce que nous en attendons, ce que nous en espérons. Donc, c'est Paul CARRIOT, à ma gauche, qui sera chargé de l'expliquer. Ensuite, toujours dans ce même tunnel, vous aurez la présentation du projet de la SGP par ses auteurs, qui sont présents à l'autre table, à mon extrême gauche. Et puis, vers 20 h 45, normalement nous serons en position de passer au débat et donc, les mains pourront se lever, les hôtesse feront leur travail. Je ne précise pas tout de suite, puisque Paul va le dire mieux que moi dans un instant. Nous terminons à 23 h. Nous avons donc 3 heures devant nous. À 23 h pétantes, en espérant qu'il n'y aura pas trop de frustrés qui n'auront pas eu le temps de poser leur question. Donc, évidemment il conviendra que chacun puisse être concis dans sa formulation, dans sa présentation, de façon à ce que tout le monde ait le temps de s'exprimer.

Je voudrais juste présenter les acteurs de cette soirée. Les premiers acteurs, c'est vous tous qui êtes dans la salle, qui êtes les Massicois, les voisins de Massy ou les gens intéressés par le projet de la Société du Grand Paris, qui ont choisi de venir ce soir à l'invitation de Massy, pour participer à cette soirée. Et puis il y a la tribune, où vous voyez qu'il y a deux tables, disjointes. Vous avez la Société du Grand Paris, qui est à ma gauche, qui est le promoteur du projet dont nous allons parler ce soir, conduite par Didier BENSE, à gauche de la table. Il est membre du directoire de la SGP, et assisté pour la présentation de Thierry BOSQUET et de Denis MASURE. Tous les trois répondront en bonne intelligence aux questions que vous poserez, et que nous leur dispatcherons. La table qui est à topographiquement à droite est celle de la Présidence, que nous assurons au nom de la CNDP, et au nom de François LEBLOND, Président de la Commission en charge du projet dont nous discutons ce soir : Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT, et Paul CARRIOT, ainsi que moi-même, Michel ROSTAGNAT, qui serai ce soir le grand ordonnateur des débats. Nous sommes un petit peu comme sur un terrain de football, c'est-à-dire que nous avons le rôle de l'arbitre, qui n'est pas là pour bien jouer, mais pour que le jeu se déroule pour le plus grand régal des spectateurs, du public et des téléspectateurs. C'est donc notre rôle, ce n'est pas forcément facile, mais vous allez nous aider à le rendre agréable. Nous espérons en tout cas que vous serez contents de votre soirée, qu'elle vous aura nourris et aidés à avoir des idées claires sur ce projet. Je passe tout de suite la parole, pour la présentation du débat public, à Paul CARRIOT.

Paul CARRIOT, Membre de la Commission Particulière du Débat Public « Réseau de Transport Public du Grand Paris » : Mesdames et Messieurs, bonsoir. Notre réunion de ce soir s'inscrit dans le cadre, nous allons appeler cela, d'une démarche de démocratie participative. Je ne vais pas vous faire un cours de droit, bien entendu. Mais il s'agit de démocratie parce qu'effectivement le débat public soumet au peuple, à la population présente ce soir, un projet que nous appellerons le réseau de transports publics du Grand Paris, que nous simplifierons par Grand Paris. Il est participatif parce que notre souci est de faire participer le plus grand nombre de personnes possible, de citoyennes et de citoyens, de

Massicoises et de Massicois ce soir, mais pas seulement. Naturellement, je pense qu'il y a d'autres personnes venues d'autres communes environnantes, d'associations, d'élus, etc. Le débat public, très brièvement, est une procédure née d'abord d'une loi de 1995, dite loi Barnier, qui a été reprise par une loi dite de proximité en 2002. Ces 2 textes fondent ce que nous appelons la Commission nationale du débat public (CNDP). Cette CNDP nomme une Commission particulière du débat public. Nous en sommes les représentants ce soir, Michel ROSTAGNAT l'a rappelé. La CPDP est ce soir dédiée au Grand Paris, dont les maîtres d'ouvrage sont ici représentés. Ces dispositions sont issues d'une convention internationale, que la France a signée en 1998, et ratifiée en 2002, qui est la convention d'AARHUS, qui stipule que tout citoyen a le droit de savoir ce qui l'attend, lorsqu'il y a un grand projet qui se prépare. Il a le droit, sinon de protester, en tout cas de faire appel à la justice s'il n'est pas d'accord. Ce qui est important ce soir, sur quoi je veux absolument insister, est la façon dont nous allons procéder.

Notre Président l'a rappelé, il s'agit d'avoir un certain nombre de principes, sur lequel je voudrais donner quelques éléments. D'abord, nous avons un principe de neutralité, qui veut dire que la Commission, présidée ce soir par Michel ROSTAGNAT, ne prend pas parti, ni pour les uns ni pour les autres. Nous veillons absolument à ce qu'il y ait un équilibre, à ce que la parole puisse être donnée à la population. Nous veillons particulièrement à ce qu'il n'y ait pas de parti-pris. Nous sommes totalement neutres dans ce débat, c'est notre souci quotidien. Nous sommes également indépendants, c'est très important de le dire. La CNDP, sans entrer dans le jargon administratif, est une autorité administrative indépendante. Cela veut dire qu'elle ne dépend d'aucun pouvoir ; elle rend compte simplement de la façon dont elle dépense ses deniers, mais elle n'est dépendante d'aucun pouvoir politique, administratif. Elle est indépendante, et a fortiori, elle n'est pas dépendante de quiconque, et d'aucun maître d'ouvrage, quel qu'il soit. Le principe d'équivalence est très important également. Ce principe signifie que chaque citoyen ici présent est égal à l'autre. Il n'y a pas de citoyen qui soit au-dessus ou en dessous, il n'y a que des citoyens égaux. Chacun a la parole, et tous ceux qui ont envie de dire quelque chose peuvent le faire, dans les limites évidentes de la courtoisie républicaine. Enfin, la transparence est également quelque chose de très important. Sachez que tout ce qui se dit ici est rapporté, écrit, figure dans ce que nous appelons un verbatim, un compte rendu in extenso. Chacun s'exprime et retrouve ce qu'il a dit dans le texte qui est publié sur le site de la CPDP. Transparence signifie également que nous avons des outils, dont je vous parlerai tout à l'heure, qui sont à votre disposition pour vous exprimer.

C'est un débat de 4 mois, là je serai très bref. Notre Président l'a dit. Nous avons commencé le 30 septembre, nous terminons le 31 janvier. 4 mois au cours desquels nous aurons fait un marathon de presque 60 réunions. À l'issue de ces 4 mois, nous aurons 2 mois pour établir un compte rendu fidèle, qui relatera totalement et in extenso, l'ensemble des points que nous aurons entendu. Ce compte rendu donnera lieu également à un bilan, que diffusera la CNDP. À cette issue, le maître d'ouvrage dispose de 2 mois pour faire part de la suite qu'il entend donner à ce projet. C'est un avis motivé, qui explique pourquoi il prend telle ou telle

mesure, pourquoi il retient telle ou telle proposition, et pourquoi il choisit telle ou telle alternative. Tout cela se fera dans la plus grande transparence, bien évidemment.

Concernant les questions en débat, je serai très bref. J'ai envie de dire que presque toutes les questions peuvent être soulevées ce soir, aussi bien des questions d'opportunité du projet (pourquoi ce projet, à quoi sert-il, quel est son intérêt, à quels besoins répond-il ?), de modalités (quelles gares peuvent-elles être possibles, quelle sera la tarification, y aura-t-il un métro automatique ouvert 24h/24 ?) ou qui concernent le bilan socioéconomique (aspects du développement durable, les potentialités, les impacts sur l'environnement). Je rappelle à cet égard qu'il y a un certain nombre de réunions qui sont de type thématique. Elles développent une thématique particulière. Par exemple, le 30 novembre, à Jouy-en-Josas, il y aura une réunion sur les clusters, les territoires de développement. Le 3 décembre, il y aura une autre réunion thématique sur l'environnement. Donc, je vous invite, les uns et les autres, à participer à ces réunions thématiques, indépendamment des réunions dites de proximité, comme celle de ce soir.

Pour les règles du jeu, là, je serai très bref, c'est ma collègue qui vous dira plus précisément comment cela va se passer. Le projet est présenté par le maître d'ouvrage, pendant une vingtaine de minutes. Puis la parole sera donnée à la salle. Je laisse parler ma collègue, qui va nous expliquer comment se passe cette façon de procéder.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT, Membre de la Commission Particulière du Débat Public « Réseau de Transport Public du Grand Paris » : bonsoir à tous. Effectivement, pour permettre qu'un maximum de personnes puisse s'exprimer, le simple citoyen, représentant d'association, élu, vous sollicitez auprès des hôtes en rouge et qui seront aux 4 coins de la salle, l'obtention du micro, en levant votre bras. Vous déclinez, pour nous permettre de retranscrire dans le verbatim, qui est donc le compte rendu exact des propos qui ont été tenus, vos noms et qualités. Si vous ne souhaitez pas être pris en photo, vous le signalerez aussi. Et vous essaierez, dans la mesure du possible, de vous exprimer ou de poser des questions dans une durée approximative de 3 min, afin que la parole soit répartie dans la salle, toute la soirée. Vous avez aussi une autre méthode, qui est la méthode des questions écrites pour ceux qui ne souhaitent pas poser de question de façon orale. Nous en avons déjà 4 en attente. Ces questions vont normalement être traitées lors de cette réunion, sauf s'il y en avait trop : dans ce cas, ces questions seraient transmises au maître d'ouvrage. C'est la raison pour laquelle nous vous demandons aussi de décliner vos noms, qualités et de bien vouloir noter votre adresse mail afin que ces questions soient transmises au maître d'ouvrage et que vous obteniez une réponse par la voie d'internet. D'ailleurs, je signale à cet effet à la personne qui a déjà déposé un certain nombre de questions que j'ai tout à fait noté sa remarque. Elle indique qu'elle a posé de nombreuses questions lors de débats antérieurs et notamment lors du dernier dans le XV^e, qui était un débat thématique. Le maître d'ouvrage a de nombreuses questions en attente. Il le fait avec le rythme le plus rapide possible. Toutes les réponses seront données à vos questions, n'ayez pas d'inquiétude sur cet aspect des choses.

Paul CARRIOT : merci Marie-Bénédicte. Le transparent suivant, pour terminer. Vous voyez ici, en rouge, un certain nombre de chiffres assez vertigineux. Il s'agit des chiffres du débat public, à la date d'aujourd'hui. Comme vous le savez, nous avons un site, et je vois que plus de 79 000 personnes ont visité ce site internet depuis le 1^{er} septembre. Donc c'est quelque chose d'assez important, qui montre bien l'intérêt que soulève ce projet et toutes les questions qui peuvent être posées. 444 questions : sachez, comme vient de le dire ma collègue, que toutes les questions recevront une réponse. Beaucoup de ces 444 questions ont déjà reçu une réponse. Chacun est sûr d'avoir une réponse. Et puis il y a également des avis, des contributions, et des cahiers d'acteur dont vous avez pu en voir un certain nombre sur la table, tout à l'heure. Toute personne morale, association, municipalité, groupement, communauté de communes, peut rédiger et déposer un cahier d'acteurs. Enfin, je termine avec le blog, sur lequel chacun peut s'exprimer, donner son point de vue, faire part de son ressenti, par exemple lors de ces réunions. Pour les prochaines réunions, comme vous le voyez, il y a un certain nombre de réunions affichées ici. La prochaine a lieu le 24 novembre, demain à Alfortville-Maisons-Alfort. Donc si vous venez, j'aurai le plaisir de vous revoir. Le mardi 30 novembre et le 3 décembre, j'en ai parlé. Plus éloignés, il y a le mercredi 1^{er} décembre, à Vitry-sur-Seine. Nous aurons l'occasion d'y revenir. Je crois que maintenant, je laisse la parole à notre Président. Nous sommes en tout cas tout disposés à écouter toutes vos questions, autant que vous voulez, et les plus courtes possible, nous ne le répéterons jamais assez. Merci.

Michel ROSTAGNAT : merci Marie-Bénédicte et merci Paul. Deux petits mots, avec mes excuses pour les présentations incomplètes que j'ai faites tout à l'heure. Monsieur le Sous-préfet de Palaiseau, représentant le Préfet de l'Essonne, est là parmi nous ce soir. Nous en sommes très honorés, c'est un vrai plaisir. J'ai également, je crois, la présence, mais je n'arrive pas à les voir dans la salle, de la Commission particulière du débat public sur l'interconnexion Sud du TGV, qui sont des Massicois puisqu'installés en face de la gare de Massy-Palaiseau. Ils sont au fond de la salle, Michel TILLEMONT, Jacques DUCOUT et Olivier KLEIN. Ils viennent un peu se rôder à notre école, mais seront très bientôt opérationnels pour mener leur propre débat, auxquels nous nous joindrons le 13 janvier à Orly. Merci à vous tous, Mesdames et Messieurs les élus, et Mesdames et Messieurs, d'être là. Maintenant, la parole est au maître d'ouvrage, qui va nous présenter son projet, l'espace d'une vingtaine de minutes. Didier BENSE et son équipe, vous avez la parole.

Thierry BOSQUET, Société du Grand Paris : merci. Mesdames, Messieurs, au nom de la Société du Grand Paris, je vous remercie d'être venus nombreux ce soir. Avant de faire une présentation détaillée, nous allons regarder un court film sur l'évolution des transports et le Métro du Grand Paris.

Projection d'un film

Diffusion d'un PowerPoint

Je vais vous présenter le Métro Grand Paris, ses bénéfices pour les Franciliens, le Grand Paris

et Massy, et pour terminer, sa mise en œuvre. Pouvons-nous avoir le PowerPoint à l'écran s'il vous plaît ? Merci.

Pour commencer un rappel sur les déplacements en Ile-de-France. 63 % des déplacements dans Paris se font par les transports en commun. Passé le périphérique, ce taux descend à 23 % et s'effondre à 10 % en grande couronne. Comment s'étonner alors que 80 % de ces déplacements de banlieue à banlieue s'effectuent en voiture ? D'une manière générale, les déplacements en transport en commun de banlieue à banlieue sont difficiles, parce que toutes les lignes des RER, de Transilien convergent vers la capitale. Cela oblige les voyageurs à passer par Paris pour effectuer leur trajet de banlieue à banlieue. Ce phénomène contribue à la saturation du réseau au centre de Paris. Pour répondre aux besoins des Franciliens, le Métro Grand Paris est un réseau en rocade composé de 3 lignes, 155 km d'infrastructures, 40 gares. Le Métro offrira 2 millions de voyages à l'ouverture, pour une capacité de 3 millions de voyageurs à terme. La vitesse moyenne sera élevée : 65 km/h.

Je vais maintenant vous faire la description détaillée du réseau en commençant par la ligne rouge. La ligne rouge est une ligne en rocade d'une longueur de 60 km reliant La Défense à l'ouest, à l'aéroport Bourget au nord. Elle sera ponctuée de 23 gares. Elle assurera 800 000 voyages par jour à sa mise en service, pour atteindre, à terme plus d'un million de voyages. À l'ouest et au sud-ouest, son maillage fin du territoire de première couronne la met en correspondance avec les lignes de métro et les lignes de Transilien. Au sud-est, son tracé sera en correspondance avec les lignes du RER, les Transiliens aux gares d'Ardoines et Le Vert-de-Maison. Et enfin, dans la partie est de son parcours, elle dessert Noisy-Champs et la Cité Descartes, Chelles puis l'est des territoires de Seine-Saint-Denis, actuellement mal desservis (Clichy, Montfermeil), pour atteindre l'Aéroport du Bourget via Sevran et Aulnay.

La ligne verte est une rocade de 75 km, ponctuée de 16 gares. Elle relie les aéroports de Roissy (2e aéroport européen), du Bourget (1er aéroport d'affaires européen) à Orly. Cette ligne dessert l'Ouest parisien, notamment le quartier des affaires de La Défense, Versailles où elle offre un nouveau maillage avec le RER C, les lignes de Transilien U, L et N, le pôle de Saclay, qui a une vocation à devenir un pôle scientifique de recherche d'envergure internationale, Massy, ville en pleine expansion, avec en correspondance les RER B, C et sa gare TGV, Orly et sa plateforme aéroportuaire. À son ouverture, elle accueillera 400 000 voyageurs par jour, pour atteindre, à terme 500 000 voyageurs. Plusieurs variantes ont été laissées à votre appréciation. Au nord, une gare au triangle de Gonesse et une variante pour desservir le port de Gennevilliers. À l'ouest, au niveau de Versailles, sur le plateau de Saclay où nous avons un faisceau des possibles, en fonction de l'évolution de l'aménagement du pôle scientifique.

La ligne bleue est longue de 50 km. Véritable colonne vertébrale du réseau, prolongement de la ligne 14, reliera au nord l'aéroport de Roissy à celui d'Orly au sud. Elle sera en correspondance avec le réseau existant par l'intermédiaire de 22 gares et effectuera 1 million de voyages par jour. Elle desservira 3 aéroports, plusieurs gares TGV, le réseau de

métro, du RER et les lignes du réseau Transilien.

Nous allons détailler les principales caractéristiques des rames. La vitesse commerciale moyenne sera de 65 km/h. À titre de comparaison, le Métro du Grand Paris a une vitesse 3 fois supérieure à celle du tramway, 2 fois supérieure à celle du métro actuel, supérieure à celle du RER, dont la vitesse commerciale est de 45 km/h en moyenne. Les gares et les rames seront accessibles aux personnes à mobilité réduite. Le métro automatique permettra d'adapter l'intervalle des rames en fonction de la demande avec un minimum de 85 s. La capacité de places offertes variera de 10 000 à 40 000 places par sens et par heure. Les rames seront confortables et offriront la possibilité de circuler entre les voitures. Les quais seront équipés de portes qui éviteront les chutes sur les voies et permettront l'optimisation de la régularité en limitant le stationnement en gare.

Quelle sera la gare de demain ? Les gares du Métro Grand Paris sont au nombre de 40. Ce sont des espaces de vie au service des voyageurs et des lieux d'échange. Un grand soin sera porté pour gérer les correspondances entre différents modes : bus, tram, train, vélo et marche à pied. Les gares seront une composante des espaces de vie de la ville, avec une large palette de services allant du quotidien (presse, alimentation) aux services administratifs, sans oublier les parcs-relais. Ces équipements seront implantés et conçus dans le respect des normes d'éco-conception, en étroite collaboration avec les acteurs locaux.

Nous allons maintenant développer les bénéfices du projet dans les domaines des transports, du développement économique et du développement durable. Quels bénéfices le Métro Grand Paris apporte-t-il aux Franciliens? Comme nous l'avons vu précédemment, en grande couronne 10 % des déplacements se font par les transports en commun. Les déplacements internes à la banlieue ont augmenté de 50 % en 25 ans. 80 % des déplacements en Île-de-France se font de banlieue à banlieue. Le système de transport actuel n'est pas adapté. Le Métro Grand Paris est un métro de rocade, il répond aux besoins d'aujourd'hui. C'est un réseau maillé. 80 % de ses gares sont en correspondance avec le réseau actuel. Il permettra une meilleure accessibilité. Le Métro Grand Paris apporte un véritable ballon d'oxygène au réseau actuel, en évitant de passer par Paris. Quelques exemples de gains de temps de parcours. De Noisy-Champs au Bourget, le trajet durera 18 min, au lieu de 72 min actuellement. D'Orly à La Défense, 26 min au lieu de 62 min actuellement. Le réseau Grand Paris « désature » le réseau ferré existant. Il allégera de 10 à 15 %, en moyenne, les lignes en correspondance, 25 % pour le tronçon central de la ligne 13 et 30 % le RER B aux heures de pointe, sur les tronçons les plus chargés.

Quel sera son soutien pour l'économie? Le Métro Grand Paris est irrigué par 40 gares. C'est un levier important pour le développement et l'attractivité de la région Île-de-France. Sur les 8 grands pôles de développement identifiés et reliés entre eux, Massy est au contact des pôles de Paris-Saclay et de Sud de Paris. Une politique d'aménagement autour des gares du Métro Grand Paris, pourra être mise en œuvre en partenariat avec les collectivités locales et

l'État, dans le cadre des contrats de développement territorial.

Comment le projet participe-t-il au développement durable ? Le projet de Métro du Grand Paris a fait l'objet, dès le début, d'une évaluation stratégique environnementale. C'est une première sur un projet cette importance. Cela a permis de prendre en compte, dès le début de la réflexion, l'ensemble des problématiques liées aux questions environnementales. Cette démarche innovante s'inscrit dans la lignée du Grenelle de l'environnement. Cette expertise s'est déroulée en trois temps. La connaissance exhaustive de l'état initial, dans les domaines de l'air, du bruit, ses sols et sous-sols, du paysage, de la faune, de la flore et du patrimoine architectural. Ensuite, une modélisation a été réalisée pour permettre d'apprécier les incidences prévisibles sur le projet. Enfin, un suivi sera mis en place pendant la durée du chantier et après la mise en service. L'étude a été réalisée sur un fuseau d'au moins 3 km de large. Nous avons pu ainsi proposer un tracé en conséquence. Cette procédure a permis, très en amont, d'identifier, de prendre les mesures visant à éviter, réduire ou compenser les impacts. Le tracé présenté tire déjà la conclusion de ce travail.

En résumé, le Métro Grand Paris est un projet équilibré et cohérent. En apportant un bouclage complet autour de Paris, le Métro Grand Paris, grâce à son maillage, apporte des capacités nouvelles pour se déplacer rapidement de banlieue à banlieue. Le Métro Grand Paris répond ainsi au besoin de mobilité des Franciliens d'aujourd'hui et de demain. C'est également un projet économique, en desservant des territoires à potentiel de développement, social, sortant de leur isolement des secteurs mal desservis par les transports. Le Métro Grand Paris permet d'accéder aux emplois et aux services de la région. C'est un projet d'aménagement urbain, favorisant les opérations de restructuration, de renouvellement urbain autour des gares dans le cadre des contrats de développement territorial. Enfin, son maillage avec les réseaux TER et les lignes TGV renforce les liens de la région capitale à l'ensemble du territoire national.

Nous allons voir maintenant le projet Métro Grand Paris à Massy. Massy, sa population, ses emplois. Massy est la 3e commune de l'Essonne, en termes de population, avec plus de 400 000 habitants sur un territoire de 943 ha. Massy est la première commune de l'Essonne pour l'activité économique, avec un potentiel de 24 000 emplois et 2 000 entreprises dont la majorité est dans le secteur des services. Massy est au sein de la communauté d'agglomération d'Europ'Essonne et de l'opération d'intérêt national Massy-Palaiseau-Saclay-Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines. Aujourd'hui, le réseau ferré actuel est majoritairement centré sur Paris avec le RER B, le RER C. Le RER C est une exception. Il est à la fois centré sur Paris, et en rocade sur les tronçons Versailles-Massy et Massy-Juvisy.

Les projets de transport déjà lancés pour desservir Massy. Le tram-train Évry-Massy relira Massy à Évry en 30 min. Il utilisera sur son parcours un tronçon du RER C, puis l'ex-Nationale 446 jusqu'à la gare d'Évry-Courcouronnes. Le Transport en commun en site propre Massy- Saint-Quentin-en-Yvelines, dont les 2 extrémités sont aujourd'hui en site propre.

Le maillage complet par le réseau du Grand Paris. Massy-Palaiseau est une des gares du

Métro Grand Paris. Le RER B est en correspondance avec le Métro Grand Paris à Massy-Palaiseau sur la ligne verte, et Arcueil-Cachan sur la ligne rouge. Le RER C est en correspondance avec le Métro Grand Paris à Massy sur la ligne verte, et à la gare des Ardoines sur la ligne rouge. L'aéroport d'Orly est en correspondance avec les lignes verte et bleue.

Un maillage complet par le Métro Grand Paris au service du développement. Le Métro du Grand Paris est une opportunité pour le plateau de Saclay, la Ville de Massy, la plateforme aéroportuaire d'Orly, avec les gares de Saclay-sud, Massy-Palaiseau, Aéroport d'Orly, Arcueil-Cachan et Les Ardoines.

Un maillage des transports au service du développement sur le plateau de Saclay. Le plateau de Saclay accueillera des établissements d'enseignement supérieur et des centres de recherche (le CNRS, l'université Paris Sud, les écoles Supélec, Centrale, Normale supérieure de Cachan, le CEA, le groupe des écoles Paris-Tech, et à l'ouest, dans les Yvelines, le pôle MOVE'O). Son très fort potentiel scientifique sera renforcé dans le cadre de l'opération campus avec le déménagement d'une partie de l'université Paris Sud, et la mutualisation des équipements de la zone à vocation scientifique, constituant une extension de 800 000 m².

La plateforme aéroportuaire d'Orly accueille aujourd'hui près de 65 000 emplois. Le projet Cœur d'Orly présente un potentiel d'un million de m², intégrant un centre de congrès, des hôtels, des commerces. La gare Aéroport d'Orly du Métro Grand Paris sera en correspondance avec le RER B, via OrlyVal, la future gare du TGV sur l'interconnexion sud grande vitesse.

La ville de Massy est desservie par le RER B, le RERC en correspondance également avec le RER B à Massy-Verrière, le Transport en commun en site propre Massy-Saint-Quentin-en-Yvelines, le tram-train Massy-Evry, dont la mise en service est programmée vers 2017, la ligne TGV Atlantique avec la gare de Massy TGV.

La ville Massy est en plein essor avec ses nouveaux quartiers dont le quartier Vilmorin dont l'aménagement est quasiment terminé (il reste à aménager les terrains de la Sablière), le quartier Altantis d'une surface de 81 ha répartis en 3 secteurs (Paris-Briis avec 80 000 m² de logements, 100 000 m² de bureaux), Paris-Carnot (avec 92 000 m² de logements, 154 000 m² de bureaux), le quartier Ampère (avec 146 000 m² de logements, 300 000 m² de bureaux et immeubles d'habitation). L'ensemble sera achevé vers 2020. Le Parc d'activité de La Bonde sur un terrain de 34 ha, sur lequel il est prévu de construire 100 000 m² d'activité.

Le Métro Grand Paris donnera à la Ville de Massy une envergure internationale, en la reliant aux grands pôles de développement, à Paris, aux autres gares TGV et aux aéroports. Le Métro Grand Paris envisage une insertion aérienne de la ligne verte, entre Massy et les autoroutes A10 et A6. Le trajet en métro aérien est plus agréable pour le voyageur, qui profite en journée d'un éclairage naturel et d'une vue sur l'extérieur. Les infrastructures aériennes sont désormais soigneusement pensées par les architectes et les urbanistes. Ils

s'attachent à valoriser l'espace urbain.

Là, vous avez une carte des bénéfices de temps de trajet, à partir de la gare de Massy. Donc, vous voyez, figurés en vert clair, des gains compris entre 10 et 20 min, et en vert foncé, des gains supérieurs à 20 min. Pour illustrer cette carte, entre Massy et Saclay, il faudra 11 min au lieu de 52 in actuellement, entre Massy et l'aéroport d'Orly, il faudra 6 min au lieu de 19 min actuellement, et entre Massy et La Défense, il faudra 28 min au lieu de 48 min actuellement. Un autre exemple de gain de temps, c'est la carte à partir de Saclay-sud. Vous voyez que toute la zone vert foncé correspond à un gain supérieur à 20 min.

La mise en œuvre du projet. Le Métro Grand Paris est un projet ambitieux, d'intérêt régional et national. Les coûts prévisionnels sont compris à partir 21,4 milliards d'euros, dont plus de 80 % pour les infrastructures, environ 12 % pour le matériel roulant et le solde pour les acquisitions foncières. L'infrastructure, le matériel et les gares seront remis, à terme, au syndicat des transports d'Île-de-France, clé en main.

Le calendrier prévisionnel. Nous sommes aujourd'hui dans le débat public jusqu'à la fin janvier 2011. La CNDP fera un bilan 2 mois après. La Société du Grand Paris proposera un schéma d'ensemble du réseau pour réaliser les enquêtes publiques courant 2012. Les travaux commenceront en 2013. Les premières mises en service sont programmées en 2018, pour une fin des travaux en 2023. Je vous remercie de votre attention.

Applaudissements

Michel ROSTAGNAT : merci beaucoup Monsieur BOSQUET. Je vois que vous avez des trucs de vieux prof pour vérifier que l'assistance vous suit. Mais c'était visiblement le cas, donc je vous remercie l'un et l'autre. Nous allons passer à présent au débat lui-même. Les hôtesse vont se mettre en branle et arpenter les rangs à la recherche des mains qui se lèvent, et Marie-Bénédicte AGUILA va surveiller les mains qui se lèvent, pour leur donner la parole. Donc je crois que nous pouvons commencer. Marie-Bénédicte, à toi.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : Monsieur DELAHAYE, vous avez souhaité prendre la parole, en vos qualités de Maire de Massy et de Président de la communauté d'agglomération. Nous avons identifié un certain nombre d'élus, au premier rang aussi. Pour plus de clarté et d'organisation, la parole sera donnée à un certain nombre d'élus, mais pas qu'à eux. Je souhaite, bien sûr, répartir de façon la plus transparente, en respectant les principes d'équivalence, donc j'ai tout à fait souligné les demandes qui sont faites. Nous vous en remercions. Monsieur le Maire, vous avez la parole.

Vincent DELAHAYE : bonsoir à tous, rebonsoir, puisque j'ai accueilli tout à l'heure. Mais il y a beaucoup plus de monde maintenant. Je m'exprime ici en tant que Maire de Massy, et aussi en tant que Président de la communauté d'agglomération Europ'Essonne. Nous sommes en train de finaliser nos cahiers d'acteurs dans le cadre de ce grand débat. Je voudrais d'abord répondre à la question principale qui nous est posée, de savoir si oui ou non, il faut une nouvelle infrastructure de métro automatique, et notamment sa partie sud. Parce qu'il y a

des discussions sur la partie sud. Il y a des discussions sur la partie est, avec l'articulation avec Arc Express, mais sur la partie sud, nous discutons parce aujourd'hui nous disons qu'il n'y a pas assez de densité. Certains en tout cas le disent. Nous, nous pensons que c'est bien de réfléchir à long terme et que cette infrastructure est nécessaire, si nous raisonnons dans le cadre du XXI^e siècle. Elle est nécessaire parce qu'elle va arriver dans 20 ans, et elle sera pour nos enfants et petits-enfants, un moyen de transport à la fois de pôle d'emplois à pôle d'emplois, actuels et futurs, avec aussi les pôles de recherches et d'études qui seront centrés sur le plateau de Saclay, et puis également de transport de banlieue à banlieue. Nous l'avons vu tout à l'heure, nous avons un réseau aujourd'hui plutôt en étoile, il faut passer par le cœur de Paris pour aller à La Défense. Demain, avec ce nouveau réseau, nous pourrions aller de Massy à La Défense en 28 min. Nous avons dit 48 min tout à l'heure, mais c'est quand tout fonctionne bien, et il est très rare que nous puissions aller de Massy à La Défense en 48 min. Je pense qu'il n'y aura pas beaucoup de personnes qui me contrediront dans la salle. C'est vrai que c'est un atout considérable pour notre territoire, une porte d'entrée pour l'Essonne puisqu'il y aura, en dehors de Saclay-sud et de Massy, à partir de la gare d'Orly, la possibilité de desservir notre territoire. Donc nous sommes favorables à cette grande boucle.

En revanche, nous sommes favorables à long terme, mais il ne faut pas que cela éclipse le court terme. Nous avons aujourd'hui des difficultés de transports considérables, notamment liées à la dégradation des RER B ET C, et pour notre part, nous insistons beaucoup sur le RER B qui est aujourd'hui le moins régulier des RER, et qui transporte quand même 800 000 personnes par jour. Il mérite aujourd'hui l'attention de tous, y compris du Conseil régional dans son Plan de mobilisation qui, pour l'instant, sur le tronçon sud, n'a pas prévu de crédit pour le RER B. Donc, je souhaiterais que ces crédits soient prévus et que nous réalisions les investissements nécessaires sur les RER B et C. Je pense qu'en plus de ces améliorations sur l'existant, il nous faut aussi une irrigation du territoire, et une desserte. J'ai parlé de porte d'entrée pour le territoire, qui doit s'accompagner d'une desserte qui doit relier Massy à Évry par le tramway, mais aussi prévoir un transport en commun en site propre le long de la N20 vers Arpajon, et aussi vers Courtaboeuf et Les Ulis. Je parle bien sûr à partir de Massy, mais il y a d'autres irrigations du territoire, puisque nous avons une grande infrastructure qui sera une colonne vertébrale, et il faut prévoir tout ce qu'il faut pour irriguer le reste du territoire à partir de cette infrastructure.

Donc, pour être cohérent, il nous a aussi semblé logique de demander à ce qu'il y ait un financement propre de cette infrastructure. Puisque si nous voulons pouvoir laisser les moyens de moderniser les RER et également de prévoir une desserte du territoire, il faut un financement propre. Donc nous allons proposer, au débat, qu'il puisse y avoir, sur une aire de 3 km autour des nouvelles gares et de toutes les gares desservies par ce métro automatique, une taxe sur les plus-values immobilières des particuliers, des entreprises et des collectivités, de 10 %, de façon à récupérer une partie de la valeur créée sur ces territoires pour financer l'infrastructure. C'est comme cela que nous avons fait pour le quartier Atlantis, dont nous avons parlé. Nous avons créé de la valeur sur le terrain, et nous

l'avons récupéré sous forme de participation. Nous avons fait un calcul. En plus, sur les constructions nouvelles, nous pourrions prévoir 50 € par m² de construction (c'est dans notre cahier d'acteur). Nous avons une fiche de calcul qui montre que nous pouvons financer sur 30 ans 33 milliards d'euros. Donc, à la fois la grande boucle et Arc Express peuvent être financés par ce mode de financement spécifique, qui récupère une partie de la valeur.

Dernière proposition que nous faisons. Nous souhaitons que soit étudiée la possibilité de prolonger la ligne 14, d'Orly jusqu'à Massy. Ce prolongement serait, à notre avis, économe en deniers publics, puisqu'à Massy, nous avons les infrastructures de maintenance et de stockage des rames, qui n'existent pas à Orly. À partir de là, nous aurions aussi une alternative au RER B, qui sera saturé dans 20 ans, nous le savons. Ce serait, je pense, un sujet à étudier et à approfondir. J'ai essayé d'être synthétique, j'ai dû dépasser un peu les 3 min, excusez-moi. J'ai fait le maximum en 5 min.

Applaudissements

Michel ROSTAGNAT : merci infiniment Monsieur le Maire. Ce n'était pas d'ailleurs forcément destiné à la SGP. Je pense que quand il s'agit du long terme éclipant le court terme, ce n'est pas forcément destiné à elle, mais elle va avoir envie de réagir. De même que sur les autres questions qui ont été évoquées, la taxation des plus-values, le prolongement de la ligne 14, de la ligne bleue en l'occurrence, Monsieur BENSE, vous avez la parole.

Didier BENSE, Membre du directoire de la Société du Grand Paris : bonsoir Mesdames et Messieurs. Nous notons avec intérêt la contribution sur le sujet du financement, puisque cette question de taxation des plus-values nous paraît assez essentielle. Parce qu'à travers cet investissement d'intérêt national, nous allons incontestablement créer de la richesse, de la valeur ajoutée, de l'activité économique. Et nous allons aussi, et ce n'est pas plus mal, créer de l'enrichissement au profit d'un certain nombre de propriétaires, d'investisseurs. Et la grande question est finalement se savoir comment capter une partie, une fraction de cet enrichissement, pour rembourser l'infrastructure, qui a été mise à la dette des contribuables, à la dette de la SGP. Donc, il y a des mécanismes qui ont été prévus dans ce sens, dans la loi du 3 juin qui traite du Grand Paris. Ils n'ont pas l'efficacité que vient d'évoquer Monsieur le Maire, loin de là, puisqu'ils se proposaient de taxer, dans un rayon de 800 m, les plus-values à hauteur de 15 %. Ils se proposaient également de capter un quart des plus-values qui seraient dégagées par les contrats de développement territorial, qui sont des sortes de contrat d'aménagement autour du périmètre des gares, établis entre l'État et les élus locaux. Donc sur ce sujet, nous notons avec intérêt cette contribution, sachant que tout cela renvoie au débat du 5 janvier sur la question des coûts et des financements.

Michel ROSTAGNAT : merci Monsieur BENSE. Effectivement, tout ce qui concerne le financement sera traité en tant que tel le 5 janvier. Je repasse la parole à Marie-Bénédicte, pour capter les questions.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : oui, je repasse la parole à la salle. Mademoiselle, s'il vous plaît, veuillez donner le micro à la dame qui se situe au 5e rang. Après, Monsieur le Président du Conseil général pourra s'exprimer.

Joëlle PINNA, Éluë PC Conseillère municipale de Massy : Mesdames, Messieurs, bonsoir. Joëlle PINNA, Maire adjointe au logement à Palaiseau. Je parle au nom du groupe des élus communistes. À l'occasion de ce débat public très attendu sur le Grand Paris et son grand huit, j'ai consulté le site officiel de présentation afin de mieux saisir les enjeux de ce projet capital, à défaut d'avoir été démocratiquement élaboré. Une page détaillée par gare décrit l'existant et les potentialités de développement de chacun des territoires. Effectivement, le projet ne manque pas d'envergure, qui relit 8 pôles majeurs de développement. Néanmoins, il ne tient pas compte de l'amélioration des réseaux existants et du développement des transports au service des populations. Sur le plateau de Saclay, environ 2 700 000 m² seraient ainsi aménagés autour de la gare Saclay-sud, 800 000 m² pour l'extension scientifique et technologique, 400 000 m² pour l'implantation d'entreprises, 1 500 000 m² pour les logements et équipements, sans que la question du financement ne soit clairement exprimée, un quart de pages sur 155. En effet, le coût estimé pour le seul réseau de transports automatique est de 23 milliards, dont 4 milliards seulement assurés par l'État à ce jour ?

Sans parler des emplois, qu'en sera-t-il des tarifs payés par les Franciliens ? Quid des logements, des équipements publics et infrastructures nécessaires ? Le document de présentation du projet, édité par la SGP, nous parle de la valorisation financière, de la fiscalité et de la dynamique économique enclenchée par l'investissement. Autrement dit, c'est la spéculation financière autour des gares. Un exemple : le F3 de 57 m² à Vilmorin-Massy est vendu 237 000 €, le F3 de 69 m² 288 000 €. Ce qui porte le prix du m² à plus de 4 160 €. Et les impôts locaux, qui vont pour l'essentiel financer les logements, et les équipements publics nécessaires à l'afflux de nouvelles populations, sans parler de leur fonctionnement. À plus de 4 160 € le m², quelle chance les 70 % de la population francilienne éligible au logement social auront-ils de se loger ? Quelles surfaces resteront aux communes pour construire des logements sociaux, et à quel prix ? La valorisation financière, chère au projet, permettra-t-elle la construction de ces logements sociaux, alors que l'État prévoit de ponctionner les bailleurs sociaux d'un milliard entre 2011 et 2013 ?

Michel ROSTAGNAT : merci Madame. Donc votre plaidoyer pour l'habitant, les questions que vous posez sur le logement, la tarification du métro, le prix du m², je pense que c'est une question à laquelle Monsieur BENSE et son équipe vont répondre.

Didier BENSE : sur le prix du m² pour les logements qui seront construits, certainement pas. La SGP n'est pas en charge, contrairement à ce que certains peuvent penser, d'aménager tous les périmètres autour des gares. C'est l'objet d'un instrument particulier qui a été créé par la loi, qui s'appelle le contrat de développement territorial, qui est un outil à disposition des élus locaux, voire des communautés d'agglomération, qui est un contrat à passer entre

les élus locaux et la Région. Ces contrats de développement territoriaux vont préciser un certain nombre d'objectifs de développement du territoire situé autour d'une ou plusieurs gares. Et parmi ces objectifs, nous avons le droit d'y parler de transports, et le droit et le devoir d'y parler de logements. Je rappelle qu'un des objectifs de la loi du Grand Paris, qui est mis dans son article 1^{er}, est d'augmenter le taux de création de logements, puisque nous sommes aujourd'hui sur des créations de logements de l'ordre de 35 000, 40 000 logements par an, et c'est totalement insuffisant. C'est le cas depuis 20 ou 25 ans. Nous sommes aujourd'hui dans une situation du logement en Ile-de-France qui assez difficile. Là-dessus, nous ne pouvons qu'aller dans le sens de l'intervenante. Donc, il y a un certain nombre d'outils dans la loi du Grand Paris, qui visent à rectifier un certain nombre de situations, dans le long terme. Ne rêvons pas, les 70 000 créations de logements ne vont pas se faire en claquant des doigts. C'est extrêmement difficile. Ce que nous avons vérifié, à travers un certain nombre d'études, c'est la capacité du sol (pour faire simple), du foncier disponible, à héberger toutes ces nécessités, en termes de création d'entreprises et de logements, que ce soit autour de gares ou dans des périmètres qui constituent aujourd'hui de véritables friches urbaines. Donc le potentiel existe. Il faut aller le chercher, et le projet du Métro Grand Paris vise à offrir des outils, non pas à la SGP, mais aux élus locaux, pour s'emparer de ces sujets, de façon cohérente entre la question du transport, la question du logement et la question de l'emploi. Parce que les 3 problématiques des citoyens aujourd'hui sont les 3 que vous avez citées, Madame, le transport, le logement et l'emploi. Il faut agir sur ces 3 leviers à la fois. Devant vous, vous avez un projet qui n'est pas qu'un projet de transports, pas qu'un projet consistant à implanter des gares sur un territoire. C'est avant tout un projet visant à donner des outils pour développer l'Ile-de-France sur le plan économique et sur le plan de son attractivité. Donc voilà ce que je peux dire.

Sur la question des tarifs, la Société du Grand Paris n'est pas en charge de définir les tarifs, qui seront les tarifs d'usage du réseau du Grand Paris. Notre recommandation dans le domaine serait d'avoir, ce que j'appellerais une tarification intégrée, c'est-à-dire qu'un usager doté d'un pass Navigo puisse sans entrave utiliser le Métro du Grand Paris. Puisque, comme nous avons essayé de l'expliquer, un des grands objectifs de ce métro est de désaturer les réseaux existants. Évidemment, si nous mettons des barrières tarifaires, si quelqu'un qui est à Massy sait qu'avec son pass Navigo, en prenant la ligne B, c'est compris dans le prix, mais qu'en prenant le Grand Paris il faudrait qu'il paie plus cher, cela le marchera pas. Nous continuerons à passer par Châtelet et nous ne désaturerons pas la zone centrale, donc il faut aller vers de l'intégration tarifaire. C'est notre opinion.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : Mademoiselle, s'il vous plaît, si vous voulez bien passer la parole à Monsieur BERSON, Président du Conseil général de l'Essonne. Je vous remercie.

Michel BERSON, Président Conseil général de l'Essonne : merci Madame. Mesdames, Messieurs, bonsoir. Il est bien évident que chacun a conscience, aujourd'hui en Essonne, que la situation des transports en commun n'est pas acceptable. Chacun considère que la souffrance dans les transports en commun est quelque chose qui doit cesser. Par

conséquent, le débat que nous avons ce soir, est un débat qui a lieu dans un contexte particulier, celui où, à l'évidence, le département de l'Essonne, c'est vrai au nord, mais c'est vrai également au sud, exige l'exercice d'un droit, qui est le droit au rattrapage, à la modernisation, notamment des RER. Le débat que nous avons sur le projet de métro automatique du Grand Paris est quelque peu décalé par rapport à ce que vivent au quotidien les habitants de notre département. Bien sûr, ce débat permet de soulever nombre de problèmes, ceux d'aujourd'hui et également ceux de demain. C'est rare de débattre dans une région, pendant 4 mois, sur l'avenir des transports en commun, sur l'avenir d'un grand territoire, le premier territoire européen. Les pouvoirs publics, la Région, l'État, dont c'est la compétence, vont être amenés à prendre des décisions cruciales pour les 20 ans qui viennent, aussi bien concernant le quotidien des usagers des transports en commun que le devenir du développement économique, de l'aménagement du territoire, mais pas de n'importe quel territoire : un pôle d'excellence, un pôle de recherche, d'innovation, de dimension internationale, voire mondiale.

Or, que constatons-nous ? C'est que précisément, dans la grande carte qui nous a été présentée tout à l'heure, la partie la plus floue, celle où semble-t-il se dessine un avenir plutôt incertain, c'est le nôtre. C'est celui qui concerne le grand pôle scientifique, technologique, de demain. Ce que nous avons pu lire, ici et là, est que cette partie du projet serait plutôt renvoyée à la fin de la période 2020/2025, voire au-delà. Donc, là, il y a un premier problème, et je suis certain que la SGP ne manquera pas de nous apporter, je l'espère des précisions rassurantes.

Le Conseil général a eu l'occasion de débattre de cette question à de nombreuses reprises, et tout particulièrement hier. C'est hier que l'assemblée départementale a émis un avis sur ce grand projet. Il a émis un avis sur la base d'un rapport qui a été présenté par Thierry MANDON, Président délégué du Conseil général chargé des projets stratégiques.

Michel ROSTAGNAT : Il s'exprimera d'ailleurs tout à l'heure.

Michel BERSON : mais il n'est pas inintéressant, inconvenant, que le Président du Conseil général (la collectivité qui représente 1 200 000 habitants, qui a ici montré combien cette collectivité était attachée au développement des transports en commun, en monnaie sonnante et trébuchante), quand bien même ce ne serait pas de sa compétence, qu'il puisse informer de la décision prise par cette assemblée sur ce projet...

Michel ROSTAGNAT : avec plaisir Monsieur le Président. Je vous rappellerais simplement que nous sommes limités. Si vous pouviez être synthétique, nous vous en remercions par avance.

Michel BERSON : ... hier, à l'unanimité, je dis bien à l'unanimité. Cela donne par conséquent du poids à cette prise de position.

3 mots seulement. Nous avons 3 exigences par rapport à ce projet. La première exigence est de moderniser les RER, c'est capital. La deuxième est de créer un maillage complet pour

rabattre les usagers, précisément sur les grands projets dont nous parlons ce soir. Il faut effectivement prévoir des réseaux de rabattement, sinon ces grands projets ne serviront pas les usagers au quotidien. Ils serviront certes les grands pôles de développement. Et la troisième exigence est que nous avons ici grand projet, double boucle, ou grand huit. Il y en a un autre qui lui ressemble, c'est Arc Express. C'est aussi un métro automatique. Et nous considérons qu'il faut qu'il y ait convergence, je suis dans le cœur du sujet, de ces deux grands projets, de manière à ce qu'il n'y ait pas en quelque sorte un captage de crédit de ces grands projets au détriment du RER, des grandes lignes de maillage qu'il faut réaliser sur l'ensemble du territoire, pour qu'il y ait complémentarité entre doubles huit Arc Express et les lignes tram-train transports en site propre.

Un seul mot, une seule phrase, pour terminer. Ce projet ne nous paraît pas répondre aux besoins d'aujourd'hui, voire de demain, du département de l'Essonne. C'est un projet qui concerne surtout le cœur de l'agglomération parisienne, sa zone dense, et pas tellement la grande couronne. Comme nous avons fréquemment l'habitude de le dire au Conseil général, l'Essonne est un département de la grande couronne, de la seconde couronne, mais ce n'est pas pour autant que nous voulons jouer en seconde division.

Applaudissements

Michel ROSTAGNAT : merci beaucoup. Si je peux me permettre de rajouter quelques secondes à votre exposé, amélioration, maillage, convergence. Donc je pense que Monsieur BENSE et son équipe vont, ainsi interpellés, avoir à répondre.

Didier BENSE : bien, je voudrais d'abord remercier le Président BERSON d'avoir placé le débat à ce niveau. Tout le monde ne le sait pas, mais le Président BERSON est aussi membre du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris es qualité. Donc il suit les travaux de notre société et ses délibérations.

Sur la desserte du plateau de Saclay, vous semblez vous inquiéter, Monsieur le Président, du fait qu'éventuellement cette partie du projet pouvait être remise en cause, voire renvoyée à des travaux ultérieurs. Il est vrai que depuis le début de ce débat public, un certain nombre de voix, et non des moindres, se sont élevées contre cette desserte, au motif que cela dessert les champs de betteraves, de fraises, que nous n'y voyons pas trop ce que nous allons y faire et que le développement économique serait tellement lointain que nous pourrions commencer modestement par le TCSP, qui est absolument nécessaire, puis envisager plus tard un tramway, puis éventuellement nous verrons si les choses se passent. Ce n'est pas du tout l'optique du projet, qui consiste à booster de façon déterminante ce qui se passe aujourd'hui sur le plateau de Saclay, en matière d'accompagnement des investissements importants qu'est prêt particulièrement à consentir l'État, mais également différents investisseurs qui viendront du fait de la nouvelle attractivité de ce territoire, en termes de potentiel scientifique et puis attractivité pour une entreprise normale qui s'inquiète de l'accessibilité de son site pour tous ses salariés. Donc nous pensons que nous apportons là un outil majeur pour le développement de ce cluster scientifique du plateau de

Saclay. Alors pour ne pas renvoyer ce sujet-là aux calendes grecques et pour ne pas renvoyer les financements vers d'autres, puisque vous savez très bien, Monsieur le Président, qu'il y a eu des expressions dans le débat disant de prendre les milliards du plateau de Saclay, pour les mettre en Seine-Saint-Denis, en Seine-et-Marne (etc.) (ce n'est pas du tout notre approche), nous avons un projet sur lequel nous sommes déterminés, sur lequel, comme vous le savez, nous n'annonçons, et ce n'est pas de la malice, pas de phasage a priori. Nous avons un délai de réalisation qui amènera à des mises en service entre 2018 et 2023. C'est un calendrier extrêmement compliqué, mais quand nous voyons la vitesse à laquelle se développent les grandes métropoles, pas seulement en Chine et en Asie, mais prenons le cas de Madrid. Ils ont su faire des efforts déterminants dans les 15 dernières années pour se doter d'infrastructures structurantes pour leur territoire. Donc nous sommes capables de le faire avec notre ingénierie, du moment que nous apportons les bonnes idées. C'est le premier sujet, celui du plateau de Saclay, et je dirais que nous sommes très heureux d'avoir entendu comme une sorte de soutien déterminé à cette infrastructure de la part du Conseil général de l'Essonne.

Sur le sujet de la modernisation, je crois que nous n'avons clairement jamais opposé les besoins immédiats, qui sont ceux de la modernisation du RER, des projets actuellement en cours et qui existent à travers le contrat de plan signé entre l'État et la Région, qui couvre une période 6 ans (2007/2013), d'un montant d'à peu près 3 milliards d'euros, et qui permet la mise en service d'un certain nombre de prolongements de métros, de tramways, de sites propres et le renouvellement de matériels roulants en particulier. Cela n'a jamais été opposé à la mise en œuvre du projet Grand Paris, parce que nous ne sommes effectivement pas sur les mêmes horizons. Nous parlons aujourd'hui d'un projet qui va se décider, c'est la même chose pour nous comme pour Arc Express, qui se mettra en service grosso modo vers la fin de la décennie. Ce qui compte est que le financement des uns ne prélève pas celui des autres. Et je crois que c'est clairement exprimé, dans ces termes, dans la loi du Grand Paris. Le législateur a prévu que les financements de la Société du Grand Paris étaient étanches par rapport aux financements des autres projets du contrat de plan État/région. Donc il faut trouver impérativement le moyen, non pas de faire l'un contre l'autre, mais de faire les deux à la fois, parce que l'Île-de-France a quand même accumulé du retard en matière d'infrastructures lourdes de transports dans ces 20 dernières années. Nous avons montré quels avaient été les grands âges du développement des réseaux de transports. De 1900 jusqu'à la Première Guerre mondiale, nous avons fait du métro à Paris. Les années 1960/1980, nous avons fait du RER et de la ville nouvelle. Il est temps, 30 ou 40 ans après, d'en remettre un bon coup, de remettre une infrastructure structurante, pour s'adapter à ce que sont aujourd'hui les besoins des Franciliens, de banlieue à banlieue, le développement économique, tout ce que nous avons essayé de vous montrer dans nos présentations. Donc je crois que ce sujet, de notre point de vue, est sans ambiguïté. Il faut à la fois traiter les sujets d'avenir et s'occuper du quotidien, de la remise à niveau des lignes existantes qui, de toute façon, seront des collecteurs indispensables pour venir sur le Métro Grand Paris, comme nous l'avons vu, par les gares de maillage que nous vous avons présentées.

Quant à la convergence, je suis un peu long ?

Michel ROSTAGNAT : la convergence, qui est un peu loin d'ici, mais qui est intéressante quand même.

Didier BENSE : quant à la convergence, peut-être que les mots ont du sens. Vous savez qu'il y a deux mots dans ce débat, convergence et complémentarité. Le mot de la SGP est très clairement convergence. Il y a aujourd'hui 3 débats publics, il y en aura un quatrième avec l'interconnexion sud : le Grand Paris, Arc Express et Éole. Nous n'avons jamais vu cela en Île-de-France, nous sommes complètement en train de positionner l'avenir des transports en commun d'Île-de-France à la fin de la décennie. C'est très important et de notre point de vue, il serait relativement aberrant qu'en sortie de ces débats, il n'y ait pas une grande phase de synthèse, de convergence, de mise en complémentarité des différents projets (je ne vais pas me fâcher sur les mots), de façon à ce que les uns et les autres s'accordent sur un grand programme national et régional de construction des infrastructures, qui auront été déterminées comme les plus nécessaires à l'horizon de la fin de la décennie, et c'est ce que nous nous employons à faire, du côté de la SGP.

Michel ROSTAGNAT : merci Monsieur BENSE. Nous sommes à peu près 300 dans la salle, il y a même des gens qui sont debout. Je crois qu'il reste encore quelques places assises, donc il faut que vous puissiez en profiter. Je dis 300 parce que comme nous fonctionnons selon le principe un homme une voix, j'attacherais du prix à ceux qui lèvent la main et à ce que les interventions soient courtes et synthétiques. Marie-Bénédicte, vas-y.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : j'ai repéré un certain nombre de mains levées dans cette salle. Je vais donc prendre l'intervention du monsieur sur la gauche, ensuite j'ai vu une intervention par ici. Je prendrai Monsieur PLACE, et j'irai enfin vers le fond, et Monsieur aussi, que j'ai identifié. Nous reviendrons au premier rang. Les mains se lèvent, et tant mieux, parce que cela veut dire que ce débat est intéressant. Vous avez la parole, Monsieur.

Hicham AFFANE, Conseiller régional Ile-de-France, Administrateur au STIF : merci, je vais être bref. Je vais intervenir dans la continuité du propos de Michel BERSON, Président du Conseil général, pour dire qu'au fond, ce débat de ce soir est un peu surréaliste. Pardon, je me présente, je suis Hicham AFFANE, je suis Conseiller régional Ile-de-France, je suis Administrateur au STIF, et je voudrais associer ma collègue Hella KRIBI à mon propos. Nous sommes dans un débat qui est surréaliste parce qu'il est assis sur deux postulats qui, à mon avis, sont fragiles.

Le premier est qu'il y a des milliards, 20, 30, 40, 50, que nous allons mettre pour le plateau de Saclay, pour le Métro. En réalité, tous les gens un peu sérieux savent que la situation n'est pas aussi simple. Nous avons que les financements ne sont pas assurés aujourd'hui. La preuve est que lorsqu'on nous annonce ici que nous allons mettre 40 milliards pour mettre un métro, nous sommes incapables dans le même temps d'avoir des assurances de l'État pour débloquer les 30 millions qui manquent pour réaliser les quelques kilomètres de sites

propres en transports en commun pour relier l'École polytechnique au plateau de Saclay. Donc en vérité, la situation n'est pas aussi simple que cela.

La deuxième virtualité, la deuxième fragilité du propos de ce soir est qu'en réalité, nous sommes ici pour parler d'un tronçon en particulier, les 36 km qui vont d'Orly à Versailles. Mais là aussi, tous les gens qui s'intéressent à ce dossier savent que ce tronçon est le plus fragile. Y compris au sein de la SGP, nous allons dire que cette portion du projet est la moins bien défendue. Nous le voyons d'ailleurs ce soir, parce que je trouve que l'enthousiasme n'est pas débordant. Ce constat est assis sur une réalité, qui est que, et vous le savez, les prévisions de la RATP sont là pour le dire, le flux de voyageurs à l'heure de pointe est largement en deçà du minimum nécessaire pour réaliser un métro. Nous parlons de 6 000 voyageurs à l'heure de pointe, quand il en faut 9 000 pour amortir l'investissement d'un métro. Avec 6 000 voyageurs à l'heure de pointe, nous sommes précisément dans l'épure nécessaire pour absorber ce qu'un tramway peut absorber. Donc, la question que moi je vous pose, et je sais que vous l'avez un peu évacuée dans votre propos, c'est pourquoi nous n'imaginons pas de faire de cette partie, qui ne sera jamais à mon avis un métro, un tramway par la transformation et la mutation du site propre de transports en commun qui va de Massy-Palaiseau à Versailles ?

Je voudrais aussi, juste pour conclure et rapidement donner la parole à d'autres personnes, revenir sur le fait que Monsieur DELAHAYE nous ait expliqué que nous pouvons taxer les aménagements autour des gares. Mais moi, j'ai une solution simple pour vous faire gagner des milliards : plutôt que de faire un métro, faites un tramway, vous allez économiser 3 milliards, d'emblée. Il n'y a pas besoin de taxer, pas besoin d'aménager autour de la gare de Saclay. En vérité, et là vous avez raison, Monsieur BENSE, vous l'avez dit tout à l'heure, il ne s'agit pas uniquement d'un projet de métro. Il s'agit d'un projet d'aménagement au sens réel du terme, et je pense que c'est quand même un peu méprisant à l'endroit de la population et des élus qui sont sur le plateau de Saclay, que de décider que d'une certaine manière nous allons choisir à leur place quel aménagement nous voulons.

Michel ROSTAGNAT : votre proposition est un tramway plutôt qu'un métro, c'est cela ? Si je peux résumer, en deux mots.

Hicham AFFANE : ma proposition est juste de terminer, si cela ne vous dérange pas, j'en ai pour 30 s. Je vous remercie. Si vous me laissez parler, je vous promets que vous allez comprendre. Je trouve que nous n'avons pas le droit de choisir à la place des élus locaux et des habitants, notamment ceux du plateau de Saclay, quels aménagements nous voulons. Je pense que procéder de la sorte, c'est procéder de manière totalement anachronique et je crois que la moindre des choses est de vérifier cela. Je vous donne rendez-vous à la réunion publique qui aura lieu le 4 janvier à Supelec, à Gif-sur-Yvette. Vous allez entendre les élus locaux s'exprimer, à mon avis, dans le sens qui est le mien. Je vous remercie.

Applaudissements

Michel ROSTAGNAT : merci beaucoup. Monsieur BENSE, à vous la parole pour cette proposition de tram.

Didier BENSE : je trouve que le raisonnement que nous venons d'entendre est applicable dans beaucoup d'occasions, où nous prenons un bout de ligne et disons qu'il n'y a pas assez et qu'il faut faire autre chose. Dans ces cas-là, je pense qu'il y a beaucoup de prolongements de lignes de métro qui ont été faits, qu'il n'aurait pas fallu faire, parce qu'effectivement, nous avons du 4 000 ou 5 000 voyageurs à l'heure de pointe du matin. C'est probablement le cas d'un certain nombre de projets de prolongements de métro qui sont aujourd'hui dans les tuyaux, et qui sont considérés comme valables. Je crois qu'il y a une erreur fondamentale qui consisterait à découper en petits bouts, en petits tronçons, un réseau complet, et à dire que tel ou tel tronçon fonctionne et un autre pas. Cela ne fonctionne absolument pas. Je pense que vous le savez au moins aussi bien que moi, parce que ce qui fait la force d'un réseau est justement son aspect réseau, maillé, continu, le fait qu'il n'y a pas de rupture de charge, le fait qu'il y a de la vitesse. Le 5 000 à 6 000 voyageurs par heure qui existe effectivement sur le plateau de Saclay en termes de charges est justement la limite haute des capacités d'un tramway. Donc nous mettrions en œuvre un système qui est déjà dans sa limite haute. Je sais que c'est un peu une loi du genre parce qu'il y a aujourd'hui des projets de tramway qui sont dans cette situation, et donc nous les mettrons en service, et elles seront saturées à la mise en service. Mais dès que nous passons la limite de Versailles, le trafic que nous appelons nous dimensionnant, passe les 12 000, je n'ai pas les chiffres en tête. Entre Rueil et Versailles, nous retrouvons instantanément un niveau de trafic qui justifie un mode lourd. Alors si nous raisonnons tronçon par tronçon, nous ne le voyons pas. Mais si nous raisonnons le réseau dans sa globalité, cela apparaît immédiatement.

Je rajouterais que c'est bien cette composante de vitesse qui produit un effet de décharge important sur les réseaux existants, puisque si vous mettez du tramway, vous allez tranquillement vous promener à 25 ou 30 km/h (disons qu'il y a peu d'arrêts sur le plateau de Saclay). Aujourd'hui, les tramways vont à 18 km/h, donc je fais un effort. Donc vous allez aller beaucoup moins vite que ce que nous proposons. Et quand vous êtes à Massy, vous continuerez à passer par Châtelet pour vous rendre à La Défense. Donc nous ne sommes plus du tout dans le même concept, dans le même projet, dans le même fonctionnement de l'ensemble du système de transports francilien, quand nous tenons ce type de raisonnement. Comme vous dites que je n'étais pas enthousiaste, j'ai essayé de muscler un peu mon jeu, mais franchement, cette partie-là du projet, nous y croyons autant qu'à toutes les autres parties. Il y a peut-être une petite partie à laquelle nous croyons moins, je vous laisse deviner laquelle. Mais nous pensons fermement que l'aspect structurant du réseau que nous proposons tient à la continuité d'un lien rapide entre Orly, Massy, Versailles, et La Défense.

Applaudissements

Michel ROSTAGNAT : merci Monsieur BENSE. Monsieur appelait à l'expression des

habitants, je ne sais pas si, Marie-Bénédicte, tu as repéré des habitants qui levaient la main, peut-être.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : sur le côté droit de la salle, Monsieur, vous avez levé la main. Veuillez prendre la parole s'il vous plaît. Ensuite, je passerai la parole à Monsieur PLACE, pour la Région.

Olivier RECHAUCHERE, Président de l'association citoyens « Actifs et Solidaires » : bonjour, je suis Olivier RECHAUCHERE, je suis membre d'une association, citoyens « Actifs et Solidaires », qui est une association orcéenne, qui a produit un cahier d'acteur dans le cadre de ce débat public. Donc, je ne vais pas le lire, vous pourrez vous y référer. Nous sommes une association orcéenne et nous nous mobilisons depuis maintenant 4 ans pour demander l'organisation d'un débat public sur l'aménagement du plateau de Saclay. Malheureusement, dans le cadre de la loi Grand Paris, il a été décidé un débat public sur le réseau de transports, c'est bien, mais pas sur l'aménagement du plateau de Saclay, qui est pourtant une part importante de la loi du Grand Paris.

Nous, finalement, ne représentons que nous-mêmes. Nous connaissons bien le terrain et avons une vision très différente de celle exprimée par Monsieur BENSE par exemple sur ce qu'est l'activité économique, parce qu'il lui semblait qu'amener de l'activité économique sur le plateau de Saclay était souhaitable. Je dis cela pour vous faire comprendre qu'il y a déjà de l'activité économique sur le plateau de Saclay, c'est l'agriculture. L'agriculture n'est jamais considérée comme telle. Pourtant, nous sommes ici, sur le plateau de Saclay, dans une situation de zone périurbaine proche des villes, et si nous ne conservons pas ces zones périurbaines qui permettraient (parce que ce n'est pas le cas) d'alimenter les villes, nous passons complètement à côté des enjeux du développement durable, parce qu'il faut rapprocher la consommation et la production. Et si les terres à proximité des villes sont urbanisées, nous renverrons la production agricole encore plus loin, avec des coûts de transports. C'est un argument local.

D'autre part, il y a un argument international, mondial, ou à l'échelle européenne, qui dit que l'Europe est déficitaire en produits agricoles, malgré tout ce que nous pouvons entendre sur les excédents. Ce n'est pas vrai, l'Union européenne est globalement déficitaire en produits agricoles, et ce n'est pas en bétonnant tous les 10 ans l'équivalent d'un département français, en y installant des villes et des activités économiques, comme vous dites que nous allons résoudre le problème de la rareté des terres agricoles. Donc, nous militons pour un développement harmonieux du plateau de Saclay qui préserve sa dimension agricole, mais nous ne sommes pas contre l'activité scientifique. Et notre proposition est de maintenir la Faculté d'Orsay dans la vallée, de la densifier s'il le faut, de densifier un peu les sites scientifiques existants en bordure du plateau. Cela fait que le tronçon Versailles-Saclay-Massy n'a plus besoin de passer par Saclay. Et comme le disait l'intervenant précédent, utilisez l'argent que vous allez économiser sur ce tronçon pour rénover les RER B et C. Je rappelle que le RER C fait une liaison de Versailles à Massy, ce qui

est le projet du Grand Paris. Donc, rénovons ceci, profitons-en aussi pour faire aller un transport en commun puissant jusqu'aux Ulis. Parce que Les Ulis, c'est 50 000 personnes concernées, 25 000 habitants et 25 000 personnes qui travaillent sur la zone de Courtaboeuf. Et je pense que, dans ce cas, nous aurons un développement beaucoup plus équilibré, une utilisation de l'argent public plus intelligente, et nous préserverons l'équilibre du plateau de Saclay entre ses activités agricoles, son caractère environnemental qui est très important et sa vocation scientifique que nous ne remettons pas en cause.

Michel ROSTAGNAT : vous arrivez au terme de votre question ?

Olivier RECHAUCHERE : j'arrive au terme de ma question, et je demande donc si vous avez étudié la question précise, avez-vous vraiment étudié ce que donnerait, en termes de valorisation de l'argent public, cette option qui est modeste, qui ne répond effectivement pas au critère de créer un grand campus moderne sur le plateau de Saclay (parce que c'est un grand projet présidentiel, et que donc il ne pourrait pas se contenter de rénover d'anciens bâtiments, nous le savons bien) ?

Michel ROSTAGNAT : je crois que nous avons compris le sens de votre question, il faudrait conclure, s'il vous plaît.

Olivier RECHAUCHERE : malgré tout, je voudrais savoir si vous avez étudié l'intérêt de cette solution qui consisterait à ne pas utiliser l'argent public de façon aussi peu efficace.

Applaudissements

Michel ROSTAGNAT : merci. Sur le principe d'un débat public sur le plateau de Saclay, personne parmi nous n'a la qualité pour répondre. Mais il se trouve que le débat a un peu lieu, vous l'avez ouvert. Et il aura lieu, dans le cadre du projet qui nous occupe ce soir, en d'autres lieux du plateau, notamment à Jouy-en-Josas la semaine prochaine et à Saclay le 4 janvier, vous l'avez dit. Monsieur BENSE, sur ce que vous pouvez dire de votre projet, au regard de l'impact en termes d'urbanisation qu'il peut avoir sur le plateau ?

Didier BENSE : je vais essayer de répondre précisément à la question. La SGP, qui présente ce projet, a été créée au sein d'une loi qui lui fixe précisément un certain nombre d'objectifs en matière de développement de logements, de développement économique. C'est la même loi qui crée l'Établissement public de Paris-Saclay et qui crée une zone de protection agricole de 2 300 ha au sein du plateau du Saclay. Ce qui veut dire que les problématiques agricoles n'ont pas été totalement ignorées non plus. Donc nous avons agi dans le cadre de la mission qui est celle du Grand Paris et nos réflexions, effectivement, n'ont pas porté sur un projet qui ne développerait pas, très clairement. Néanmoins, cela reste un projet de transports, avant tout. C'est un projet, comme nous l'avons dit, qui intéressera 2 000 000 de personnes, 2 000 000 de voyageurs. Je ne sais pas si vous voyez, c'est le trafic de quasiment tous les RER d'Ile-de-France aujourd'hui, en tout cas c'est la A plus la B largement dépassé. Or, aujourd'hui personne ne conteste l'utilité de ces lignes. Nous sommes sur un système de transports qui sert à beaucoup de gens et qui doit avoir d'autres effets, parce que notre plan

de financement est fait sur un point moyen de 22,7 milliards (et pas les 30 ou 40 qui ont été cités tout à l'heure) à l'horizon 2025. 22 milliards, c'est beaucoup d'argent qu'il faudra rembourser. La SGP empruntera, s'endettera et remboursera sur le très long terme. C'est la façon, mais ce n'est pas très connu, dont a été financé le métro de Paris. Nous avons vu la phase de construction qui a commencé en 1897, pour une mise en service en 1900. En 1897, nous avons emprunté sur 80 ans, et les dernières échéances ont été versées en 1977. Donc, nous assumons mettre en place ce type de mécanisme. Autre temps et autres mœurs, il faut créer un certain nombre de ressources. Ces ressources nouvelles, et nous allons avoir des difficultés à nous entendre avec Monsieur, parce qu'elles sont assises sur le fait que nous créons de la richesse et que nous captions une partie de cette richesse au profit de celui qui a investi dans l'infrastructure. Donc c'est cette mécanique. De fait, il nous était quasiment impossible, disons-le, de nous intéresser à des projets qui n'auraient pas capacité à dégager et à rembourser l'investissement qui est fait, clairement.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : puisque nous sommes sur le sujet précis du plateau de Saclay, est-ce qu'il y aurait des questions spécifiques sur ce thème ? Comme cela, nous viderions cette thématique. Je vais prendre Monsieur, puis Monsieur VELTZ au premier rang. Monsieur, j'ai identifié que vous aviez une question. Je suis désolée, Monsieur PLACE, mais je vous passerai la parole après.

Frédéric HENRIOT, Président d'agglomération du plateau de Saclay, Conseiller Municipal Orsay : bonjour. Frédéric HENRIOT, je suis Orcéen, Conseiller municipal, je m'occupe du Conseil de quartier du centre.

Sur le plateau de Saclay, la question sera simple. Actuellement, les grues sont déjà là. Elles construisent toutes les écoles, et déjà des espaces de bureaux. Le TCSP commence déjà à être saturé. Quelle est la réponse de la Société du Grand Paris ? Parce que, pour l'instant, le timing, je pense, n'est pas du tout bon. Vous annoncez des métros sur 2018 alors que dès maintenant il y a besoin d'un transport en commun beaucoup plus gros et important que le TCSP actuel. Je n'ai mis que 43 s.

Applaudissements

Michel ROSTAGNAT : merci beaucoup. Nous vous en sommes reconnaissants, et votre question est très précise de surcroît. Monsieur BENSE.

Didier BENSE : cela devait arriver, avec des modes légers. Aujourd'hui, nous discutons d'un projet qui n'est pas complètement décidé (ce sera fait mi 2011), et dont la phase de construction prendra un certain temps. J'ai eu l'occasion de dire que cela ne s'opposait pas aux projets de court terme qui sont nécessaires. Cela ne l'a jamais été, ceci dit ce n'est pas dans les compétences de la SGP de régler les problématiques actuelles. Il y a le STIF qui est en charge. Je sais que c'est son projet, d'une part de boucler complètement ce transport en commun en site propre, et de le renforcer, si j'ai bien compris, de façon assez considérable. J'ai assisté aux concertations publiques sur ce sujet, et il me semble les avoir entendues dire

que le niveau d'offres serait considérablement renforcé, y compris les weekends. Ce sont des réponses qu'il est capable d'apporter rapidement, mais encore une fois, ce ne sont pas les réponses de la SGP. C'est la réponse du STIF. Il me semble que, contrairement à ce qui a été dit, l'État est prêt à accompagner l'effort financier. Cela a été évoqué, et je crois que c'est sur le point d'être concrétisé, puisque le bouclage du transport en commun en site propre représente quelques dizaines de millions d'euros, le chiffre a été évoqué. Les discussions sont en cours. Il me semble que le projet qui nous avait été présenté par le STIF, mais là encore je ne suis pas le mieux placé pour en parler, consistait à avoir une nouvelle offre à l'horizon fin 2012 ou début 2013, pour répondre à cette problématique. Donc c'est la réponse que je peux apporter. Mais encore une fois, la Société du Grand Paris n'est pas en charge des toutes les problématiques de transports en Ile-de-France. Elle est simplement en charge de proposer la conception et la création d'une nouvelle infrastructure de métro automatique structurante à l'échelle de la région complète.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : toujours sur la thématique du plateau de Saclay, il y avait d'autres questions de ce côté de la salle. Mademoiselle, s'il vous plait, pour le Monsieur au deuxième rang. Merci.

François LAMY, Député-maire de Palaiseau : oui, dès que j'ai entendu plateau de Saclay, je me suis senti l'envie de m'exprimer, puisque je suis à la fois Député de cette circonscription et Président de la communauté d'agglomération du plateau de Saclay. Donc je pense que cela valait le coup d'intervenir.

Je voudrais dire deux choses. La première, puisque nous allons à l'essentiel. Nous sommes effectivement dans une situation paradoxale. Il y a beaucoup de problèmes de transports, dans ce secteur comme partout en région Ile-de-France. A priori, c'est plutôt le point de vue des élus locaux, quand il y a un problème de transports, nous essayons de la régler. Bien entendu, il y a le problème de l'avenir, mais d'abord le problème du quotidien. Et même si ce n'est pas tout à fait le problème de la SGP, il faut quand même que nous vous disions que nous sommes dans une logique un peu particulière. La logique aurait été de dire que nous regardons le quotidien et nous allons faire monter en puissance pour préparer l'avenir. Là, nous sommes dans l'inverse. Nous sommes sur un projet dont nous savons très bien qu'il a été pensé au Secrétariat d'État à la région capitale, par Monsieur BLANC et son équipe. Nous avons posé projet, ensuite nous nous sommes demandé comment le financer. Là, c'est encore assez paradoxal. Nous le finançons par l'emprunt, et comme il faut rembourser cet emprunt, nous allons créer du logement autour des gares. Nous allons créer de l'aménagement, c'est-à-dire que nous ne mettons pas les gares là où il y a des gens, mais nous mettons des gares à un endroit, pour ensuite y amener les gens. Avouez que, pour nous, ce n'est pas totalement noter logique. Parce que vous pouvez nous dire que ce n'est pas le rôle de la SGP de penser à cela, mais ce soir, il faut malheureusement dépasser votre dossier pour aborder le dossier concret et réel. Je ne reviens pas sur ce qui a été dit pas mes collègues sur les lignes B et C du RER, sur la question du site propre de transports en commun. Mais c'est le quotidien, et si dans une réunion de débat public vous souhaitez non

seulement que les gens comprennent, mais qu'en plus ils acquiescent, il faut néanmoins que la Société du Grand Paris intègre cette chose.

Il faut qu'elle intègre une deuxième chose, c'est pour cela que je voulais parler du plateau de Saclay. C'est que, lorsque vous disiez que ce serait une erreur fondamentale de découper le territoire en petits morceaux, il se trouve que simplement ce n'est pas un morceau comme les autres, la question du plateau de Saclay. C'est un territoire qui a vocation à devenir un pôle scientifique, de recherche, mais aussi un pôle d'activité agricole, je le sais bien, c'est aussi une activité économique, le tout dans un cadre de vie développé. L'urgence, y compris dans une logique de développement durable, lorsque nous allons créer ces infrastructures, est d'abord de trouver les logements temporaires ou permanents à proximité, pas à l'autre bout de Paris. C'est cette logique. Et quand nous parlons de logique de tram-train, quand vous dites que nous allons nous promener, tranquillement, à petite vitesse, sur le plateau de Saclay, c'est très bien puisque c'est ce dont nous avons besoin, maintenant, et aussi dans les années qui viennent. Parce que les chercheurs qui vont travailler sur le plateau de Saclay vont habiter à Massy, à Palaiseau, à Orsay, à Gif, et ainsi de suite. C'est la grosse priorité, et les gros flux seront là. Il y a une question à laquelle vous ne répondez pas, malheureusement, par ce projet. Quelle est l'utilité, et je suis très dubitatif sur les chiffres que vous annoncez, parce que les chiffres, dans ma vie politique, j'en ai vu passer beaucoup. Des projections, j'en ai vu passer beaucoup.

Michel ROSTAGNAT : Monsieur le Député, vous avez un peu dépassé votre temps de 3 min.

François LAMY : et j'ai surtout vu beaucoup passer d'approximations. Je vais terminer là-dessus. Expliquez-moi à quoi cela sert, pour ceux qui vont travailler sur le plateau de Saclay, d'aller à La Défense ?

Applaudissements

Michel ROSTAGNAT : c'est une question très précise, mais vous en avez posé d'autres auparavant. Donc, vous avez l'approche fine de l'habitant, l'approche lente, qui sous-tend également, je pense, un choix de mode de transports. Donc c'est une question directe à l'intention de la Société du Grand Paris, qui va devoir répondre.

Didier BENSE : d'abord sur la question des gares qui ne sont pas là où il y a des gens. C'est le cas d'un certain nombre de territoires, cela peut être le cas des aéroports. En particulier, nous nous intéressons aux aéroports non pas parce qu'il y a des habitants, à l'évidence, mais parce que ce sont de formidables zones d'emplois et de création d'emplois. Pour les habitants d'Ile-de-France, une de leurs préoccupations en matière de transports est de rejoindre les emplois. Effectivement, nous avons des gares qui sont préférentiellement placées au cœur d'un certain nombre de zones d'emplois fortes. Ceci dit, la très grande majorité des 40 gares du dossier, à ce jour, sont placées dans des territoires d'habitat. Le projet global qui est celui du Grand Paris, mais qui est également porté par les 10 architectes du Grand Paris, consiste à intensifier la ville autour de ces gares, à polariser la ville, comme

disent les urbanistes, dans un but multiple. D'abord le plan du développement durable, les villes intenses consomment moins de ressources, tout le monde le sait. Sur le plan de la consommation des espaces, nous avons tout à l'heure une intervention qui rappelait que nous consommons l'équivalent d'un département, tous les 10 ans, en terres, en foncier, pour construire des pavillons et des immeubles, une des façons de lutter contre cela, contre l'étalement, est de densifier autour des pôles. Et pour ces pôles, nous pensons que les gares sont de très bons attracteurs, comme cela a été démontré lorsque nous avons construit les réseaux dans les années 1970, pour ne parler que du RER. Donc, il y a une mécanique à enclencher derrière cela.

Mais cette mécanique, j'attire votre attention, vous qui êtes des élus, pour beaucoup, n'est pas dans les mains de la SGP. Les outils sont plutôt entre vos mains. Il faut être en capacité de faire émerger des projets de développement, et nous sommes tout à fait d'accord avec ce qui vient d'être dit, d'allier à la fois une mixité en matière d'emplois, de logements et de logements sociaux. Ceci dit, ne rêvons pas. L'idée de la société qui consisterait, comme une espèce de monade, à avoir son travail sur le trottoir d'en face, avant d'obtenir cet objectif idéal, reconnaissez qu'il va s'écouler quelques dizaines d'années, voire plus. Aujourd'hui, même dans des villes où le taux d'emplois est supérieur à 1 (le ratio entre les emplois locaux et les habitants en capacité de travailler), où chacun pourrait trouver un emploi, nous savons très bien qu'une partie travaille sur place, et une autre, très importante, traverse parfois la moitié de la région pour atteindre son emploi. Donc il ne faut pas non plus mépriser cela. Même s'il y a des soucis évidemment de rééquilibrage qui doivent se faire dans le temps. Voilà pour ce sujet des questions « d'écartement » du logement et des emplois. Et puis le fait que les gares seraient loin des gens, ce n'est pas du tout le cas. Aujourd'hui, quand nous regardons l'ensemble des communes sur lesquelles nous positionnons des gares, nous arrivons à 3 000 000 d'habitants concernés par les communes à où il y a des gares. C'est loin d'être négligeable.

Sur les gens de Saclay qui vont à La Défense, ou pas, ce n'est probablement pas l'essentiel du trafic, vous avez raison. Mais là encore, La Défense, que nous le voulions ou non, est un attracteur de transports formidable. Les lignes qui y convergent aujourd'hui, que ce soit la ligne qui vient de la Seine-Saint-Denis, la verte, la rouge qui vient du Val-de-Marne et des Hauts-de-Seine, et la ligne qui vient de Massy, Versailles, Rueil, ont un trafic extrêmement intense à l'arrivée de La Défense, parce que c'est là aussi une offre d'emplois assez exceptionnelle, pour tout un tas de gens. C'est cette mécanique. Alors, il faut peut-être passer par Saclay, ou pas, pour ces gens-là, mais ce sont des raisonnements que nous pouvons faire à peu près sur toutes les lignes de RER aujourd'hui : à quoi cela sert de passer à tel endroit, parce que nous n'allons pas travailler de là à là ? Mais ce n'est pas la mécanique des transports régionaux, qui est bien d'offrir un maillage qui permette à tout un chacun de se déterminer, et si possible d'avoir un choix qui lui permette de ne pas systématiquement emprunter sa voiture personnelle pour aller de banlieue à banlieue.

Michel ROSTAGNAT : merci Monsieur BENSE. Par contre, il me semble avoir entendu dans la

bouche de Monsieur LAMY, la préconisation d'une petite vitesse sur le plateau de Saclay. Je pense que c'est un choix de desserte fine des habitants qui était en cause. Je ne sais pas si votre réponse est parfaitement en phase avec cela.

Didier BENSE : il est évident qu'avec une ou deux gares sur le plateau de Saclay — puisque nous étions, l'autre jour, à Saint-Quentin-en-Yvelines et nous avons senti une forte demande pour envisager l'implantation d'une seconde gare sur le plateau, aux alentours de Guyancourt, pour faire simple — cela ne résout pas à soi l'ensemble des problématiques de déplacement sur le plateau de Saclay. Donc il y a des nécessités d'interconnecter, autour des gares, avec des transports que je qualifierais d'ampleur secondaire. Bien entendu, nous allons essayer de nous mailler avec les transports en site propre qui seront en service à ce moment-là sur le plateau de Saclay. C'est évident, mais il faut le dire. C'est ce qui irriguera, à l'intérieur et dans le périmètre des gares, bien au-delà du périmètre classique de 800 m autour des gares (ce que nous considérons accessible à pieds pour la plupart des Franciliens).

Michel ROSTAGNAT : merci beaucoup. Je crois que les questions se bousculent, donc, Marie-Bénédicte, tu vas ordonnancer.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : merci à tous ceux qui, depuis un moment, soit lèvent leur bras ou m'interpellent par le regard. Vous êtes identifiés, nous essayons de répartir au mieux. Merci à tous pour votre patience. Mademoiselle, s'il vous plait, je vous remercie de passer le micro au deuxième monsieur, au troisième rang.

Pierre JACQUEMARD, Président de l'association Tangentielle n°8 : bonjour. J'interviens ici au nom d'une association d'usagers qui a déjà déposé son cahier d'acteur, Tangentielle n°8. Nous sommes une association d'usagers, j'ai mon pass Navigo dans la poche, et je voulais vous demander, Messieurs, de surtout ne pas casser ce qui existe. Tout à l'heure, le Président BERSON a insisté sur le fait qu'il était absolument nécessaire qu'il existe un réseau de rabattement sur le réseau du Grand Paris. Vous avez dit que 80 % des déplacements de banlieue à banlieue se faisaient en voiture et non pas en transports en commun. Il existe actuellement une liaison directe Juvisy-Massy-Versailles, sans changement. À 7 heures du matin, il existe des quais noirs de monde aux gares de Juvisy, Massy et Versailles, et nous voulons vous demander de maintenir ce réseau banlieue à banlieue existant. Monsieur le Maire de Juvisy disait l'autre jour de relier la gare de Juvisy, première gare d'interconnexion du Sud-est, à Massy, les départements de la Seine-et-Marne, de l'Essonne, du Val-de-Marne et des Yvelines. Développer les transports en commun, nous y sommes évidemment favorables, mais surtout, ne cassez pas ce qui existe. Tous les habitants de l'Essonne, Juvisy, Savigny, Viry-Châtillon, utilisent pour nombre d'entre eux cette ligne directe, sans changement. Merci.

Applaudissements

Michel ROSTAGNAT : merci Monsieur. Nous avons effectivement bien pris connaissance de

votre cahier d'acteur, qui doit être à l'arrière sur les tables, donc vous avez bien pris position dans le débat. Je pense que Monsieur BENSE a lu le rapport de Tangentielle 8, qui n'est pas directement concernée par son propre projet, mais il va dire deux mots.

Didier BENSE : je vais dire très peu de choses. D'abord, c'est une intervention que nous avons déjà eue à la séance d'Évry, je crois. Tout ce qui concerne le devenir des RER B, C et D, n'est pas dans la prérogative de la SGP. Même si nous nous associons à tout ce qui peut contribuer à faire en sorte que ces lignes structurantes, dont nous avons besoin pour que le Grand Paris fonctionne, fonctionnent le mieux possible dans la durée. Nous savons qu'elles ont aujourd'hui une espèce d'asphyxie annoncée, de par leur structure et de par l'évolution du trafic qu'elles connaissent depuis une dizaine d'années et qui ne va pas se démentir à l'avenir. C'est tout ce que je peux dire, sauf si dans la salle, il y a des gens en charge du dossier ligne C qui souhaitent compléter à ma place.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : Monsieur PLACE, je vous remercie pour votre courtoisie. Vous avez la parole, au nom de la Région.

Jean-Vincent PLACE, Représentant du STIF : j'ai l'habitude d'être patient. Mesdames et Messieurs, mes chers amis, je ne vais pas faire un grand discours, parce que ce n'est pas du tout l'orientation de la soirée, de débat politique. Mais tout de même, la Société du Grand Paris, vous êtes une entreprise d'État, gouvernementale, et vous avez un point commun avec le chef de l'État : vous êtes sacrément gonflés.

Vous nous parlez de convergence, de complémentarité, et effectivement vous arrivez là, porteurs de ce souci de trouver des intérêts communs pour les Franciliens. Très franchement, nous aurions dû commencer comme cela il y a 3 ans. Je vois quand même 3 aspects très négatifs dans la façon dont cette Société existe aujourd'hui. C'est d'abord qu'elle s'est faite par une loi, sans concertation aucune avec les acteurs locaux. C'est le problème de la gouvernance, avec un projet qui arrive en disant que tout a été vu à Paris, avec quelques bureaux d'études, et qui présente son tracé. Et sur la question du financement, très sincèrement, je suis très loin d'être rassuré, y compris suite à la communication du Conseil des ministres de mercredi dernier, où je suis vraiment très inquiet, pour le coup. Je ne vais pas essayer non plus de dire que nous, la Région, sommes formidables et le Gouvernement très mauvais. Nous, depuis 2006, depuis que nous sommes à la tête du STIF, nous cherchons à travailler avec tout le monde. Nous le faisons avec l'ensemble des départements, des agglomérations, quelle que soit l'étiquette politique, et nous sommes demandeurs de la relation avec l'État, avec les entreprises et les acteurs sociaux. C'est comme cela que nous y arriverons, et ce n'est pas possible de faire autrement, dans une région comme la nôtre, avec ses 8 départements, ses 1 281 communes. C'est tout à la fois juste et utile, de faire comme cela.

Sur la gouvernance, nous voyons bien, du fait que ce projet vienne de nulle part, que cela n'a pas de sens, notamment sur le plateau de Saclay, parce qu'il y a des rapprochements possibles. Nous sommes prêts à l'entendre. À un moment, ce débat portait sur un grand

projet global présenté comme ouvert sur l'international, et les autres projets étaient plutôt présentés comme des gens avec les mains dans le cambouis, qui font des petites choses. Mais nous faisons, et nous avons l'intention de faire. Et c'est le sens de ce qui est proposé par le Plan de mobilisation et aussi par Arc Express, sur lequel je ne m'étendrai pas, ce n'est pas l'objet de ce soir. Mais le Député-maire François LAMY, Président de la communauté d'agglomération du plateau de Saclay, l'a dit : Aujourd'hui, c'est l'ensemble des acteurs locaux, et pas seulement, si j'ose dire — mes amis ne m'en voudront pas de me caricaturer moi-même parfois —, sur place, des écolos ringards qui luttent tous les jours contre l'automobile et contre les nouvelles technologies, qui disent qu'ils ne veulent rien sur le plateau de Saclay. Ce n'est pas vrai. Nous, en liant avec les chercheurs, les développeurs, les économistes, nous cherchons un projet juste, équilibré, et harmonieux. Et tous les acteurs, y compris les universitaires, y compris les chercheurs, disent que le TCSP Massy-Saclay est la priorité. Et si, dans 6 ou 7 ans, c'est nécessaire, pourquoi pas le tramway ? D'ailleurs, moi, je ne ferme pas cette idée, je l'ai dit à mes propres amis. Parce que ce qu'il faut, c'est anticiper, être au quotidien, et faire en sorte que les sujets y soient utiles. Et pour cela, le sujet de la gouvernance était important parce qu'avec les acteurs et élus locaux, nous aurions pu arriver plus vite à ce type de sujet.

Michel ROSTAGNAT : vous êtes à 3 minutes et demie.

Jean-Michel PLACE : encore une minute, sur le fait qu'ici la grande boucle passe. Je l'ai dit, sur Orly et Roissy, il pouvait y avoir des convergences. Sur le tracé rouge, il peut y avoir des convergences, cela correspond aussi à la philosophie que nous portons sur Arc Express, aller dans les zones denses, là où il y a des inégalités sociales et territoriales, et essayer aussi d'aller desservir les entreprises, parce que c'est extrêmement important. Mais là, très sincèrement, la priorité chez nous dans l'Essonne, parce que je suis d'ici et je connais bien le sujet, n'est pas le tracé vert qui passe sur le plateau de Saclay. Ce n'est pas de faire une gare à Saclay, ce n'est pas de prolonger sur Versailles et Massy alors qu'il y a le RER C. La priorité, beaucoup l'ont dit, c'est le B au SUD, c'est le C, c'est essentiel. C'est de faire en sorte de développer le maillage fin du territoire. C'est le TCSP. Je vois la Maire des Ulis, c'est une priorité de faire Massy-Les Ulis-Courtaboeuf, Massy-Saclay, Massy-Arpajon aussi, Massy vers Orly. Voilà les vraies priorités avec le TTME. Et très sincèrement, voilà pourquoi je m'oppose très fortement au projet dans le secteur présenté par le Grand Paris, parce qu'il y a un problème de gouvernance qui fait que ce n'est pas adapté. Je pense que le projet ne correspond pas aux attentes des citoyens, et enfin, malgré tout, c'est le miroir aux alouettes parce qu'il n'y a pas de financement. Donc il y a la politique du virtuel et il y a la politique du réel. Moi, avec les élus locaux de l'Essonne et de la Région, j'essaie de faire cela. Merci beaucoup.

Applaudissements

Michel ROSTAGNAT : merci. C'est une prise de position que nous avons beaucoup entendue, notamment lors de la réunion d'Évry (je parle sous le contrôle de Monsieur le Vice-président

du Conseil général). Cela a été fortement appuyé à Évry, priorité à l'existant sur le nouveau. Par ailleurs, vous avez posé des questions sur le financement et la gouvernance. Sur la loi également, mais je crois que nous sommes tous des consommateurs de loi, sauf les parlementaires qui les fabriquent, et dont certains sont présents ici. Donc, Monsieur BENSE, vous avez la parole pour répondre à ces nombreuses questions.

Didier BENSE : l'autre jour, nous étions à Saint-Quentin-en-Yvelines. Un élu, dont je ne me rappelle pas le nom, nous le retrouverons dans les excellents verbatim de la CPDP, qui disait « *Enfin le TCSP, il y a 12 ans que je me bats pour cela.* ». Encore une fois, les projets que nous avons aujourd'hui sont ceux pour lesquels certaines personnes se sont battues il y a une douzaine d'années, qui ont commencé à être étudiés il y a une demi-douzaine d'années et pour lesquels les travaux sont sur le point de démarrer. Cela a été dit à plusieurs reprises. Nous sommes aujourd'hui dans une situation de retard assez généralisée en matière de qualité et d'infrastructures des transports. Ce qui est proposé à travers la mise en œuvre d'un projet international comme le réseau de transports du Grand Paris est de prendre un peu d'avance sur ce qui ne va pas manquer de se passer, à savoir courir après le retard, après la modernisation, après la catégorie des transports (en commençant BHNS, puis continuer par tramway, puis s'il faut, aller plus loin). Donc, nous voyons bien que nous sommes dans un engrenage que nous risquons malheureusement de ne pas rattraper. C'est simplement pour alerter l'opinion : le retard a été pris et il faut en quelque sorte un grand coup. Frapper un grand coup, vous avez raison, Monsieur PLACE, passe incontestablement par des financements. Ces financements sont ceux du Plan de mobilisation, dont il faut encore déterminer l'origine (mais on nous dit que c'est en grande majorité financé), et puis sont ceux de la Société du Grand Paris, dont les grands items sont précisés dans le dossier de débat public, avec une dotation initiale de 4 milliards qui sera débloquée lorsque le besoin s'en fera sentir (et une recette qui est en train d'être examinée à travers la loi de finances rectificatives 2010 et la loi de finances 2011). Tout cela ne part pas si mal pour une société qui n'aurait aucun moyen financier puisque ce qui est en train d'être voté aujourd'hui nous permet de financer à la fois les études et le début des travaux jusqu'à la mi 2014. C'est seulement après cela que nous ferions appel à la dotation d'État des 4 milliards, et seulement après cela que nous appellerions l'emprunt, qu'il faudrait commencer à rembourser à partir de la fin 2015. Donc nous ne sommes pas totalement démunis, et petit à petit, la mécanique, qui était celle prévue par la loi, se met en place.

Sur une conception du réseau qui aurait été fait uniquement dans les bureaux rue de Varennes, où était installé le Secrétariat d'État à la région-capitale. Je crois qu'il faut arrêter de colporter ce genre de choses. Il y a eu beaucoup d'entretiens, d'échanges, de co-constructions avec un certain nombre d'élus. Alors peut-être pas tous les élus du plateau de Saclay, j'en conviens, mais ce que nous voyons aujourd'hui, à travers ce débat public (nous en sommes à la 21e réunion), c'est que lorsque nous sommes dans des réunions de proximité, comme à Bagneux, à Créteil, Champigny ou Cachan, nous voyons bloc à bloc quelque chose émerger autour de la proposition qui est faite, à la fois en termes de tracés et de gares. Donc nous pouvons toujours dire que ce projet a été construit totalement en

dehors des besoins des citoyens et des élus locaux, mais je crois que nous, à travers nos débats, constatons l'inverse. C'est vrai que nous avons eu des débats qui ont été demandés par la CPDP un peu compliqués, parce que contrairement à d'autres débats publics, nous sommes allés expliquer le Grand Paris dans des zones où il n'y avait pas de gare. Nous sommes allés à Évry, Melun, Cergy. Et reconnaissez que c'est compliqué de dire que vous allez investir dans des infrastructures de transports sans que cela concerne directement le territoire. Donc nous avons eu une impression, un peu bizarre au début, que nous étions à côté de la cible. Les gens nous parlaient, comme nous l'avons fait ce soir, de la modernisation des réseaux existants et de la régénération de l'existant. Mais aujourd'hui que nous sommes maintenant dans le cœur du débat et que nous sommes dans les territoires où les gares sont proposées, je vous assure que la cohésion est en train de se faire autour du projet Grand Paris, tel qu'il est proposé.

Maintenant, en matière de convergence, j'entends les mots qu'a dits Monsieur PLACE, qui sont ceux qu'il avait dits à la réunion de Champigny, puisque vous étiez le représentant de la Région pour Arc Express ce soir-là. Nous allons évidemment travailler le moment venu. Je crois que nous sommes dans le débat aujourd'hui, il faut écouter toutes les opinions. Et le moment venu, je pense que tout le monde sera suffisamment intelligent et saura prendre suffisamment de hauteur pour placer les ambitions où il faut en matière de transports pour l'Île-de-France, pour l'horizon qui n'est pas l'horizon 2013 ou 2015, mais l'horizon fin de la décennie.

Michel ROSTAGNAT : merci Monsieur BENSE, mais nous verrons dans une heure, au moment de clore la séance, si le consensus s'est fait autour de votre projet. En attendant, il y a beaucoup de questions qui sont posées.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : Mademoiselle, s'il vous plait, vous voulez bien passer la parole au monsieur qui est au quatrième rang, qui depuis un moment me fait des gestes. Je crois que son impatience a des limites. Monsieur, vous avez la parole.

Jean-Paul GAUDIN, Citoyen : bonjour. Jean-Paul GAUDIN, Massicois, simple citoyen.

Applaudissements

Je me dis que l'assistance est jeune, elle doit être de 30 ans. C'est-à-dire que toutes ces personnes prennent les transports tous les jours. Moi, aujourd'hui, je suis encore en activité, mais j'étais en RTT. Je suis allé au Salon des Maires pour mon activité professionnelle. Tout cela a un sens. J'ai pris le RER, le métro et je suis revenu par le tramway. J'ai vu la réalité. Encore une fois, je vais à La Défense par le RER et le tramway. C'est plus d'une heure à partir de Massy. Je vais à la tour Pascal, au ministère de l'Équipement.

Est-ce que je pose la question d'abord et j'explique après, ou je la garde pour la fin ? Je voudrais simplement répondre un peu à tout le monde. Il n'y a pas de problème, personne ne fait de tangentielle en transports. C'est-à-dire que la A86 et la A104 sont libres tous les jours. Il n'y a personne sur ces voies, il n'y a pas besoin de transports sur les rocades. Nous

roulons très bien, il n'y a personne. Je vais prendre un exemple, pour expliquer mon propos. En 1992, j'ai été chargé par le Conseil économique et social régional (j'habitais Chevilly-Larue) de faire un rapport sur le T7. Je vous rappelle qu'en 1972, quand je suis venu à Chevilly-Larue, on m'a dit que le métro arrivait à Villejuif. Il est arrivé en 1983. On m'a dit qu'il allait arriver à Orly, parce que j'y travaille. Je vais quitter mon activité professionnelle. En 1992, le T7 était prévu pour 2000. Quand j'ai fait mon rapport, il y avait 4 projets. J'ai fait le meilleur rapport que je pensais faire, le plus économique. Il y a 6 km, on en fait 12, et pour faire ce que je fais en 7 min en voiture, les passagers vont le faire en plus de 20 min. C'est pour répondre au monsieur qui est parti. Pour lui répondre, il n'y a pas de problème. Je me demande vraiment si ces personnes prennent vraiment les transports en commun, pour poser ces problèmes. Alors, je me demande aujourd'hui, et vous avez bien posé le problème, ce que nous ferions s'il fallait faire le métro à Paris. Quel débat public aurions-nous ? Bravo aux anciens qui ont pensé à l'avenir. Une station à moins de 400 m pour tout le monde. L'avenir est peut-être de faire des autoroutes de transports. Et je pense que c'est la bonne solution. Je le dis honnêtement parce que je suis un passionné de transports et je travaille dans une structure de transports.

Pour terminer en quelques secondes, l'avenir, c'est de faire des grandes structures, de repenser à l'avenir, à nos jeunes. Je n'aurais jamais connu le métro à Orly alors qu'on me le promet depuis 40 ans. CDG express, je voulais vous poser la question, qu'en est-il dans cette rocade ? Pour revenir sur la 14, parce que Monsieur le Maire de Massy l'a évoqué, nous faisons une nouvelle ligne 14. Je sais que tous les élus qui ont demandé le fameux tramway en zigzag demandent que la ligne 14 fasse 4 arrêts. Vous remettez sur la diapositive, il y a 2 arrêts. Maintenant, ils veulent le rapide et un arrêt partout, les mêmes qui ont demandé le tramway. Donc les élus ne pensent pas à la population, je suis désolé. Je voudrais une troisième chose. Le TGV, pour lequel j'avais milité, qui était dans la dernière ligne du programme de l'ancien plan, Messieurs les élus, où est-il le TGV, à Orly ? Les 16 km qui manquent pour faire vraiment un réseau européen à grande vitesse. Là, je vous accuse, Messieurs les élus, vous ne nous défendez pas.

Applaudissements

Michel ROSTAGNAT : merci de votre intervention. Nous ne sommes pas là pour nous accuser, mais pour poser des questions au maître d'ouvrage. Là, avec les trois interventions que vous venez de faire, les autoroutes roulantes, le TGV et CDG express, vous risquez de mettre le maître d'ouvrage en difficulté, parce que ce n'est pas son projet. Mais cela étant, tout étant lié, il va répondre.

Didier BENSE : sur le TGV, je crois qu'il y a des représentants de RFF et SCNF. Je pense qu'ils répondront. D'abord, nous avons quand même un simple citoyen informé. Sur la question de la vitesse, ce que nous avons proposé, c'est un réseau rapide, parce qu'il nous semble que pour traiter le sujet des déplacements à l'échelle régionale de façon efficace, il faut proposer quelque chose de rapide, puisqu'en nous éloignant de la zone dense, nous sommes « en

compétition » avec la voiture individuelle qui se déplace, malgré les embouteillages, à une vitesse supérieure à 20 km/h, assez souvent sur certaines liaisons. Donc il y a cette analyse dans la proposition. Bien entendu, si nous voulons aller vite, il faut avoir peu de gares et peu d'arrêts, c'est la contrepartie. Donc nous avons le reproche d'avoir des gares relativement espacées. Mais ceci dit vous remarquerez dans notre proposition que plus la zone d'habitat est dense, plus les gares malgré tout sont rapprochées. C'est-à-dire que, dans les Hauts-de-Seine et le Val-de-Marne, nous sommes plutôt sur une intergare de 1 500 m avec un minimum à 800 m. Évidemment, quand nous allons vers les zones un peu moins denses, en particulier en Seine-et-Marne et en Seine-Saint-Denis, nous sommes sur des intergares de 3 à 4 km. Il nous semble que ce paramètre de vitesse est essentiel, à la condition qu'il y ait des compléments dans les interstices, à travers les modes classiques que sont les bus, les sites propres et le vélo. Le vélo qui est totalement marginalisé, dans notre système de transports, avec une offre de parkings de vélos dans les gares qui est pitoyable. Nous avons, à l'échelle régionale, 7 500 places de vélos dans les gares. C'est ce qu'il y a dans une gare dans les pays d'Europe du Nord. Donc nous avons un gros décalage, et nous devons nous y intéresser, dans la conception de nos espaces de transports.

Sur le CDG express, là, je ne suis pas du tout le mieux placé pour répondre, puisque c'est un projet maîtrise d'ouvrage État qui consiste à mettre en concession cette infrastructure. Les discussions se poursuivent actuellement, avec un groupement privé. Discussions dont on nous a dit au cours d'une réunion récente, c'est le directeur régional de l'équipement qui nous le disait, qu'il espérait les voir aboutir positivement à la fin de l'année. Je rappelle que le projet CDG express est un projet qui relie sans arrêt l'aéroport CDG à la gare de l'Est, avec une tarification qui s'adresse essentiellement aux voyageurs aériens, puisque le prix du billet serait largement supérieur à 10 € pour équilibrer l'affaire. Donc nous ne sommes pas du tout sur un sujet d'offre de transports de masse, qui est ce que nous proposons à travers le Métro du Grand Paris, ou même ce que propose la liaison par la ligne B, à destination de l'aéroport CDG.

Sur les TGV, je ne sais pas s'il y a des compléments. RFF est devant.

Michel ROSTAGNAT : il y a plein de demandes d'intervention dans la salle, mais je ne sais pas si ce sont des réponses à la question ou des demandes d'intervention. Je voudrais peut-être, tant que j'ai la parole, pardonnez-moi, c'est très outrecuidant, mais il me semble avoir compris de cette intervention que nous venons d'avoir et d'un certain nombre de précédentes et de suivantes, qui ne pourront pas toutes s'exprimer d'ailleurs, que, pour prendre une image anatomique, vous proposez une espèce de squelette, sans mettre la chair autour. Le squelette est un réseau de transports à grande vitesse, avec des gares peu nombreuses qui permettent de se déplacer à l'échelle de la région. Mais il y a ensuite un problème de desserte fine, c'est ce que disait Monsieur LAMY tout à l'heure, en parlant du plateau de Saclay. Donc il peut y avoir un problème d'interface, dont vous n'avez pas la gestion, si ce n'est peut-être, je suppose, à travers l'organisation des gares dont vous serez les auteurs. Peut-être deux mots là-dessus seraient-ils maintenant, ou tout à l'heure, lors des

prochaines questions, utiles ?

Didier BENSE : deux mots là-dessus. D'abord, parmi nos 85 % de gares en correspondance, nous ne sommes pas obligés de nous créer des problèmes partout. La plupart de ces gares vont bénéficier d'infrastructures de démultiplication qui existent déjà. Quand nous allons nous connecter à Châtillon-Montrouge, à Bagneux, à Chelles, il y a aujourd'hui des gares routières qui sont souvent assez efficaces et qui fonctionnent très bien.

Deuxièmement, nous avons quand même pris soin de placer nos gares en cohérence avec les projets existants dans le contrat de mobilisation, à savoir un certain nombre de projets de tramways qui aujourd'hui ne sont pas encore en construction (le T4, le T7). Il y a, pour tout cela, des correspondances qui sont organisées, qui permettront de démultiplier l'effet des gares. Après, le pas que nous proposons est plus ou moins celui d'un réseau régional. Aujourd'hui, le RER qui va aux confins de la Seine-et-Marne et au sud de l'Essonne a effectivement des gares très espacées, sinon nous ne sommes pas sur des trajets d'un ordre de grandeur supportables pour les usagers. Si nous devons faire des trajets omnibus avec une gare tous les 1,5 km, alors nous ne répondons pas du tout à une demande qui serait une demande transrégionale rapide.

Michel ROSTAGNAT : nous avons énormément de questions, donc Marie-Bénédicte va devoir gérer tout cela. Soyez aussi synthétiques que possible, par égard pour les autres.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : je vais passer la parole sur le côté droit de la salle. Monsieur va prendre la parole en premier. Ensuite, Mademoiselle, vous aurez la dame au fond qui depuis très longtemps, comme ce monsieur, demande la parole. Vous la repasserez à ce monsieur devant, qui est au premier rang. Et ensuite, nous repartirons dans le milieu de la salle. Merci à tous pour votre patience.

Guy BONNEAU, Habitant de Massy : Guy BONNEAU, je suis actuellement citoyen, mais si j'ai été élu régional et longtemps Conseiller municipal à Massy. Ce qui est dommage dans le débat que nous avons aujourd'hui, et la carte le montrait bien et ce n'est pas la faute des promoteurs, mais c'est qu'en fait, nous n'avons pas l'information complète pour l'ensemble des personnes qui sont là. Comme cela a été dit, il y a aujourd'hui 4 débats publics sur des projets de transports en Ile-de-France. Ils ont leurs points de convergence, mais ont aussi leurs contradictions. C'est vrai que je pense que pour les gens qui ne sont pas bien informés, cela rend les choses difficiles.

Deuxième regret, c'est que pendant tout ce temps, il y a 3 ans, il y avait un projet qui recouvrait à peu près l'ensemble de ces choses-là. Il faut regarder les choses honnêtement. Et depuis, il y a des projets qui ont été déposés, qui sont des projets de synthèse, aussi bien par le Conseil régional que les architectes, qui au passage refusent la ligne verte qui passe sur le plateau de Saclay, il faut le dire. Les architectes sont tous du Grand Paris, de la société qui est présentée par le Président de la République. C'est un peu dommage de ne pas avoir cette convergence. Je pense que nous aurions gagné du temps, et que les habitants que

nous sommes, qui prenons le RER, si de l'argent avait été débloqué depuis 3 ans, nous y aurions gagné.

Ce que je voulais dire, c'est deux choses. Si nous faisons un réseau de transports lourds, c'est pour qu'il y ait beaucoup de monde dedans. Monsieur a évoqué 400 000 voyageurs par an. Moi, je serais choqué que des élus dépensent énormément de milliards pour construire une ligne, qui va passer par Saclay, sur laquelle nous savons que, sauf si nous y faisons une ville nouvelle, elle ne sera pas rentable. Le fait qu'il faille relier Massy à Versailles ou à La Défense, tout le monde en convient. Mais ces solutions existent, plusieurs personnes l'ont dit ici. Il y a une grande ceinture qui existe, il faut la renforcer. Et cela ne coûtera pas des milliards et des milliards. Donc il ya des solutions pour faire des grands déplacements.

Et enfin, le plan que vous avez présenté au début, sur les 60 % de transports de banlieue à banlieue, est bien, mais complètement trompeur, vous le savez très bien. Dans ces 60 %, la grande majorité se fait sur une distance extrêmement courte, de l'ordre de 10 à 20 km. Donc quel est l'intérêt, s'il vous plaît, de faire des lignes de 63, 75 et 50 km ? Combien de voyageurs vont aujourd'hui d'un bout à l'autre de la ligne verte ? C'est extrêmement réducteur, et même le Préfet de Région l'a dit, sur cette ligne, il n'y aurait personne. Alors, sil vous plaît, il faudrait essayer de voir les choses réellement. Les transports dont nous avons besoin sont de banlieue à banlieue, mais sur des distances souvent courtes. Alors que ce que vous nous avez présenté dans le film est très instructif. Mais moi, je ne sais pas comment vous avez vécu les 10 grands pôles de développement. Est-ce que vous pensez que la vie en Ile-de-France, c'est 10 grands pôles de développement qui feront du désert partout ailleurs ? Je ne crois pas. Mais ma question précise, parce que cela dépasse un peu le débat, est croyez-vous une minute, ceux qui prennent le RER B aujourd'hui le savent, dès qu'il y a un petit problème à un bout de la ligne, toute la ligne ne marche plus, sérieusement, même si elle automatique, qu'une ligne de 63 km fonctionnera ?

Applaudissements

Michel ROSTAGNAT : merci Monsieur. C'est une question très précise. Là-dessus, les spécialistes de la SGP sauront répondre.

Didier BENSE : définitivement oui. Ce qui fait la perturbation, ce n'est pas la longueur ; c'est éventuellement le nombre de gares, le nombre de fois où nous nous arrêtons, où nous procédons à l'échange de voyageurs, puisque bon nombre des incidents proviennent de cette phase un peu critique. Le niveau de fiabilité des lignes automatiques est sans commune mesure avec celui d'une ligne traditionnelle, que ce soit une ligne de métro ou d'une ligne de RER. Il y aujourd'hui 30 fois moins d'incidents sur la ligne 14 que sur la l'ensemble du reste du réseau. Alors, elle est un peu plus récente, donc elle vieillira.

Michel ROSTAGNAT : S'il vous plait Monsieur, vous avez posé une question, écoutez la réponse.

Didier BENSE : mais très clairement, ce sont des lignes qui fonctionnent de façon beaucoup

plus satisfaisante que des lignes traditionnelles, que ce soit en matière de fiabilité technique, parce que les choix techniques, dès l'origine, permettent de s'affranchir d'un certain nombre de pannes, et également en matière de maîtrise des temps de stationnement, qui sont bien meilleurs sur des lignes automatiques que sur des lignes avec conducteur et sans portes palières, sans lesquelles nous avons du mal à maîtriser le stationnement. Et ne maîtrisant pas le stationnement, nous ne maîtrisons pas le temps de la course, et ne maîtrisant pas le temps de la course, il y a un embouteillage de trains qui se crée derrière, parce que les trains ne se doublent pas, contrairement aux autobus et aux voitures. Tout cela est parfaitement huilé. J'irais même plus loin. Plus les intergares vont être longues, plus la ligne automatique aura une capacité à rattraper ces microretards. Et ce sont des choses qui sont aujourd'hui déjà implémentées dans les automatismes de conduite qui sont offerts par le marché industriel. Donc là-dessus, il n'y a pas vraiment de souci.

Sur la question de savoir qui fait tout le trajet, peut-être pas grand monde. Il y a peu d'intérêt. Il y a très peu de voyageurs aériens, par exemple, qui vont d'Orly à Roissy (il y en a quelques-uns, puisque des cadres Air-France le font), et ce n'est pas là-dessus que nous comptons. Il y a des gens qui vont arriver à Orly et se rendre au centre de Paris, des gens du centre de Paris qui vont aller à Saint-Denis et des gens de Saint-Denis qui vont aller travailler à l'aéroport CDG. Donc la ligne a toute son utilité. Et nous ne voyons pas à quel motif il faudrait placer un certain nombre de ruptures de charges parce que nous sommes effrayés par la longueur des lignes. Je ne sais pas si nous pouvons afficher la carte des architectes. Vous avez raison, aujourd'hui il y a plusieurs propositions qui commencent déjà à esquisser ce qui pourrait être des projets de synthèse.

Projection d'une carte

C'est la carte dite des architectes. Contrairement à ce que vous dites, il y a une desserte du plateau de Saclay. J'irais même plus loin, ils proposent de desservir le plateau de Saclay, par un mode dit en extérieur, probablement sur viaduc. Quand nous regardons la proposition des architectes, nous sommes relativement satisfaits de ce travail, pour lequel ils ne nous pas du tout consultés, rassurez-vous. D'une part, ils s'intéressent à des territoires de projets qui sont exactement ceux auxquels nous nous intéressons. Nous y retrouvons Roissy, Orly, Saclay, La Défense (etc.), et ils proposent un certain nombre de liaisons sur des principes de liaisons rapides ; c'est-à-dire qu'ils ont fait, en tant qu'urbanistes, l'analyse qu'il fallait pouvoir se déplacer rapidement à travers le territoire. Ce qu'ils font, et que nous ne faisons pas, c'est qu'ils doublent ces liaisons rapides par des liaisons plus maillées. Eux opèrent un maillage infra du territoire par un deuxième système de métro qui, pour le coup, nous semblera probablement onéreux. Dans ces principes, il y a une proposition des architectes, et enfin, ils multiplient les ruptures de charges, ils coupent tout cela en petits bouts de lignes. Ce qui ne nous paraît, conformément à ce que je viens de vous expliquer, pas forcément utile vis-à-vis de la fiabilité d'un système de métro automatique. Voilà pour ceux qui n'avaient pas eu l'occasion de découvrir cette proposition des architectes. Mais elle est assez conforme, d'une part, à ce qui existe dans les dossiers Grand Paris et assez conforme

également aux propositions Arc Express, telles qu'elles étaient connues à la date de la réflexion. Puisque je rappelle qu'Arc Express, c'est deux arcs en débat, un sud et un nord, même si nous voyons aujourd'hui des tracés se définir dans les parties ouest et est de l'Ile-de-France.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : je pense qu'un cahier d'acteur est à disposition concernant les propositions des architectes, parmi les cahiers d'acteur en place. Il est déjà prêt.

Michel ROSTAGNAT : je ne sais pas s'il est prêt, mais en tout cas il le sera incessamment.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : il est en cours. Madame, s'il vous plaît, au fond de la salle, vous avez attendu la parole avec beaucoup de patience. Merci beaucoup. Levez-vous Madame, et énoncez vos noms et qualités, s'il vous plaît.

Brigitte BEUNEU, Habitante de Massy, travaillant à Saclay : c'est juste pour un témoignage un peu rapide. Brigitte BEUNEU, je suis habitante de Massy et chercheuse à Saclay. Donc je vais régulièrement de Massy à Saclay, et c'est vrai que j'ai trouvé un peu pénible ce que j'ai entendu sur le fait que nous n'avions pas besoin de transports pour cela, parce que je prends régulièrement mon vélo, parce que c'est ce qu'il y a de plus rapide actuellement, pour aller de chez moi à Saclay. Pour le reste, le TCSP, c'est bien gentil. Je prends le car, très tôt le matin parce qu'après il est plein. Ensuite, il me faut 20 min pour rejoindre, de chez moi, la station de car. Après cela, pour le projet de TCSP, il y a 17 arrêts entre Massy et Saclay. C'est comme si le Paris-Marseille s'arrêtait tous les 60 km. Donc le TCSP n'est pas une solution tel qu'il est dessiné actuellement pour Saclay.

D'autre part, il y a beaucoup de monde dans ce car aux petites heures, car ce sont des gens qui vont bosser à Saint-Quentin. Je ne suis pas étonnée que vous ayez des demandes à Saint-Quentin, parce que les gens vont travailler de plus en plus loin actuellement. Il y a des tas de gens qui sont précaires, qui ont des CDD, qui n'ont pas le temps d'adapter leur logement à leur travail et qui ont besoin de transports intercentres.

D'autre part, je voulais juste dire que ceux qui trouvent le plateau champêtre ne le fréquentent pas à vélo, parce qu'il y a énormément de voitures, et c'est très dangereux.

Applaudissements

Michel ROSTAGNAT : merci beaucoup Madame. Merci pour cette intervention d'utilisateur.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : Mademoiselle, s'il vous plaît, sauf si le maître d'ouvrage souhaite répondre ?

Didier BENSE : non, simplement pour dire que Madame est courageuse de monter sur le plateau à vélo. Moi, cela ne m'arrive pas très souvent, je trouve cela un peu difficile. Je n'y vais que le dimanche et il y a effectivement moins de circulation.

Sur l'accessibilité du plateau de Saclay, les gens qui vont dans les établissements d'enseignement n'habitent pas l'Essonne, mais partout en Ile-de-France en réalité. Donc l'accessibilité du plateau de Saclay est également importante pour les étudiants. Et ce sont les mêmes que nous avons retrouvés dans la concertation publique sur les transports en site propre qui disent qu'ils doivent pouvoir bouger le vendredi et le samedi soir, les weekends. Aujourd'hui, il y a une réponse qui est assez modeste, en tout cas longue à venir.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : le plateau de Saclay étant un thème porteur, je vais passer la parole à Monsieur VELTZ ce soir, qui la demande depuis aussi un certain temps. Merci Monsieur pour votre patience.

Pierre VELTZ, Président de l'Établissement public Paris-Saclay : bonsoir, je vais être très bref. Je constate que nous discutons surtout de Saclay au sens du plateau de Saclay, et nous avons un peu oublié Massy au passage. Je voudrais quand même rappeler que le projet dont nous sommes porteurs avec l'ensemble des élus inclut le pôle de Massy qui est extrêmement important par son dynamisme propre et aussi parce qu'il fait une articulation particulièrement stratégique entre le développement projeté sur le plateau, son propre dynamisme et l'aéroport d'Orly. Je pense que là, il y a une continuité forte et importante sur laquelle il faut absolument travailler. Nous voyons bien que dans tous ces projets Massy devient un pôle de transports extraordinairement puissant, certainement un des plus puissants en Ile-de-France. Moi, avec un raisonnement peut-être un peu rustique, je pense que c'est tout bénéfique pour les habitants, il me semble, d'avoir une grande disponibilité, une grande possibilité, un grand choix en matière de transports. Donc cela mérite peut-être d'être redit.

La deuxième chose que je voulais dire est que je suis étonné, et j'ai un peu de mal à comprendre ce débat qui oppose le schéma du métro automatique et les TCSP, parce que je pense qu'il n'y a pas que le TCSP qui dessert le plateau lui-même. Il y a aussi la desserte de la zone de Courtaboeuf et beaucoup d'autres dessertes nord-sud qui sont de l'intérêt des habitants et aussi des gens qui travaillent sur ces zones. Je ne comprends pas pourquoi nous opposons les deux. Nous avons le droit d'être sceptiques sur la possibilité de réaliser les deux, mais pourquoi opposer en principe les deux ? Qu'il faille une priorité aujourd'hui, pour les habitants, je suis entièrement d'accord, comme l'a dit François LAMY. Aujourd'hui, bien sûr il y a un besoin de desserte de proximité. Je rappelle au passage que l'État s'est engagé, en réalité. Ou alors j'ai mal entendu sur le fait qu'il y aurait une participation de l'État à ce projet de TCSP, sur lequel nous travaillons aujourd'hui avec les collectivités et le STIF. C'est une chose, mais comme cela vient d'être dit très justement, cela ne rend pas du tout le même service qu'un métro rapide. Didier BENSE l'a dit à l'instant. Nous avons regardé le marché du travail aujourd'hui et le marché d'habitat des gens qui travaillent, et je ne parle pas seulement des scientifiques, de l'ensemble des salariés, au CEA et dans beaucoup d'autres établissements du plateau. Nous pourrions d'ailleurs rajouter du pôle de Massy. Il est local en partie, mais seulement en partie. Il est très métropolitain. Il y a beaucoup de gens qui viennent de Paris centre, d'autres zones de la région-capitale. C'est le propre d'une

métropole moderne que d'avoir un bassin d'emplois et un marché du travail large. La métropole, ce n'est pas des microbassins collés les uns aux autres, c'est un marché du travail large. Et c'est aussi cela qui est important pour les gens, de façon à ce qu'ils aient un choix large en matière d'habitat et de transport. Sinon, si nous voulons les confiner localement, je pense que nous ne sommes pas dans une logique métropolitaine.

Je vais être très bref, je finis. Nous sommes en contact tous les jours avec des gens, les entreprises, les universitaires, c'est unanime, qui nous disent que s'ils n'ont pas un accès métropolitain rapide à l'ensemble des richesses métropolitaines (La Défense n'est pas ce qui vient en premier, mais il y a Paris centre, Orly et beaucoup d'autres pôles), ils ne viendront pas. Heureusement, j'ai entendu quelques élus locaux, et pas des moindres, défendre cette position. Je suis étonné que d'autres ne la défendent pas. Didier BENSE a très bien donné les arguments, il y a l'effet réseau et il y a la vitesse. Un machin qui marche à 20 km/h, c'est très bien, mais je rappelle que même avec 6 000 passagers, nous sommes quand même en limite très haute du tramway. Donc, parfait pour un tramway, mais cela ne remplacera pas un moyen rapide, métropolitain, qui a d'autres fonctions.

Michel ROSTAGNAT : merci. Cette vision que vous développez, métropolitaine, massico-centrée, ne sera sans doute pas pour le déplaisir du Maire de Massy. En tout cas, je pense que cela permettra aussi à Monsieur BENSE de se situer dans l'économie et la philosophie de son projet. Je pense qu'il va pouvoir répondre.

Didier BENSE : je n'ai rien à ajouter à ce qu'a dit Pierre VELTZ. Simplement, rapportez-vous, pour ceux qui n'y étaient pas, à la réunion du 11 octobre sur les questions de rayonnement économique. Vous verrez des témoignages de gens qui disent que le transport structurant sur le plateau de Saclay est ce qui manque aujourd'hui à ce formidable équipement public, en matière d'éducation et de recherche publique. Mais pour aller vraiment au bout de quelque chose qui fonctionne, il faut de la recherche privée, de l'innovation et de la création d'entreprises. Et les deux derniers maillons, sur le plateau de Saclay, viennent très lentement. Il y a eu quelques implantations d'entreprises, c'est vrai, mais cela vient très lentement. Et le niveau de création d'entreprises du plateau de Saclay, comparé au niveau d'excellence de l'enseignement, au niveau d'excellence des professeurs, des chercheurs qui y sont, est extrêmement faible, y compris par rapport à des régions comme Grenoble. Et je ne vous parle pas des grandes régions de recherche comme la Silicon Valley et aujourd'hui, les cités de recherche complètes qui existent en Chine.

Michel ROSTAGNAT : bon, continuons.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : il est 22 h 20. Il nous reste en quelque sorte 40 min, de nombreuses mains se lèvent encore. Je demande à chacun de vouloir, s'il vous plaît, être plus rapide. Je vais donc passer la parole, au nom du Conseil général, à Monsieur MANDON, qui est au premier rang. Ensuite Monsieur qui est au second rang, et Monsieur, là-bas, au milieu. Après j'ai vu plusieurs mains levées sur le côté. Les questions seront toutes traitées dans la mesure du possible. Si chacun veut bien laisser un peu de temps aux autres. Merci

par avance.

Thierry MANDON, Président délégué Conseil général de l'Essonne, Administrateur au STIF : merci. Je vais être très bref, puisque nous avons déjà eu l'occasion de nous trouver, il y a un mois, avec Monsieur BENSE, qui était déjà imperturbable quoiqu'il arrive, comme aujourd'hui, sur ce sujet.

Nous sommes à la mi-temps du sujet. Nous débattons depuis deux mois du Grand Paris. Moi j'ai une conviction profonde. Ce n'est pas possible qu'il ne se passe rien d'ici la fin du débat le 31 janvier, et que nous continuions en fait à avoir une discussion à deux niveaux. Il y a la SGP qui propose de bâtir, sur la maison des transports et des réseaux de transports existants aujourd'hui en Ile-de-France, un étage supplémentaire : magnifique, cher, qui a des alliés, notamment en zone dense, et qui est prévu pour 2025. Mais ce n'est pas un réseau à côté, c'est un réseau au-dessus d'un réseau existant. Sauf que la maison sur laquelle cet étage supplémentaire est bâti menace ruine. Pour les RER B et C dont nous parlons ici, le taux d'irrégularité du RER C, en 10 ans, c'est plus 50 %. Pour le RER B, c'est plus 300 % en 10 ans. Sont prévus, à l'horizon 2025, le même que celui que l'infrastructure du Grand Paris estimé à 22 milliards d'euros, 750 000 000 € sur la ligne B et la ligne C du RER, qui transportent peu ou prou trois quarts du nombre des voyageurs prévus sur le réseau du Grand Paris. Cette disproportion n'est pas possible. Et je ne crois pas que vous pourrez tenir durablement la position de dire que c'est l'affaire du STIF et que vous ne vous occupez que du projet à 20 ans.

D'où deux questions, et j'ai terminé. Première question, il y avait une réunion prévue le 8 novembre dernier, en présence de Monsieur CARREZ, je crois que c'était à Nogent-sur-Marne, sur le financement de votre projet, sur le calendrier du projet et les moyens de le financer. Pourquoi cette réunion a-t-elle été, paraît-il à la demande de la SGP, annulée ?

Deuxième chose très simple. Peut-être comme vous, j'ai reçu un courrier du Président de la Région, il y a quelques jours, qui me semble faire une proposition sage, justement pour sortir de cette espèce de jeu de rôles « à nous le grand projet de 22 milliards et à vous, la Région, les RER ». Il cherche, comme les architectes, mais à sa façon — peut-être d'ailleurs avez-vous la carte — une fusion des deux projets et un financement possible pour ceci. D'ailleurs, je vous l'ai apporté, au cas où vous ne l'avez pas reçu. Je voulais savoir ce que vous pensiez de ce courrier, en première réaction, dont je ne doute pas que vous avez probablement déjà une copie. Merci.

Applaudissements

Michel ROSTAGNAT : merci Monsieur le Président. Sur la réunion de Nogent, si je peux me permettre, c'est une question qui nous est adressée à nous, CPDP. Il est clair que la question du financement est centrale, d'ailleurs nous venons de passer deux heures à beaucoup en parler et tous les débats précédents l'ont évoqué. Donc nous l'avons mis à notre agenda. Nous étions tout à fait prêts à en discuter le 8 novembre, mais dans la mesure où le

législateur est en train de se pencher, à travers le collectif budgétaire et le projet de loi de finances, sur cette question précise du financement du projet du Grand Paris, il nous a semblé que nous aurions plus avantage à traiter le sujet une fois la loi votée. Donc une réunion est prévue le 5 janvier. Elle se tiendra à Paris et sera spécifiquement consacrée à la question du financement du réseau de transports du Grand Paris. En attendant, cela n'empêche pas Monsieur BENSE de dire ce qu'il sait aujourd'hui des possibilités financières de son projet. Mais il est clair qu'il en sait moins qu'il en saura le 5 janvier. Donc en ce qui nous concerne, nous avons programmé cette réunion le 5 janvier et nous vous espérons nombreux. Je passe la parole à Monsieur BENSE pour compléter en termes de besoins, et répondre à la deuxième question dont je n'ai pas eu le texte puisque vous venez de lui livrer en mains propres.

Didier BENSE : merci de cette mise au point sur l'annulation de la réunion du 8 novembre. Vous avez effectivement pu lire dans la presse, puisque beaucoup de gens s'expriment par voie de presse, que nous étions à l'origine de cette demande, ce qui n'est pas du tout le cas. Nous avons d'ailleurs écrit un courrier à la CNDP pour nous étonner que des membres de cette dite Commission puissent livrer à la presse ce type d'information totalement erronée. Nous obéissons, dans la programmation, à la Commission du débat public. C'est elle qui a fixé notre calendrier. Ce n'est pas du tout notre fait. Elle a décidé de son propre chef d'annuler cette réunion du 8 novembre, conformément à ce qu'elle a toujours estimé, c'est-à-dire programmer la réunion financement après le vote de la loi de finances et de la loi de finances rectificatives. Là où nous aurons enfin de quoi nous parlons, à cette date.

Sur la comparaison des chiffres, 22 milliards d'un côté, 700 millions de l'autre, ce n'est pas tout à fait exact. Dans le cas du RER, il ne s'agit pas de construire une infrastructure nouvelle, de construire des centaines de kilomètres de tunnels et de voies. Il s'agit de les régénérer, et également, éventuellement, d'en changer le matériel roulant, et là vous oubliez les 2 milliards d'investissements prévus pour renouveler les trains des Transiliens, ceux de la ligne A et pour moderniser un certain nombre de matériels sur les différents réseaux. Il faut prendre garde à cette comparaison. Maintenant, ce n'est pas mon propos de dire que 700 millions vont régler tous les problèmes. Il faut peut-être aller plus loin, mais là il y a, encore une fois, des gestionnaires d'infrastructures en charge de ces sujets, et qui ont probablement des propositions à faire. La conviction de la Société du Grand Paris, que nous avons déjà exprimée publiquement est qu'il va falloir, à un moment donné, prendre des décisions de structure dans cette exploitation des RER et pas uniquement se contenter de moderniser ici ou là un poste d'aiguillage ou une gare. Quand je parle de structure, c'est exploiter une ligne. Nous parlions de la ligne C, et je vais peut-être ne pas faire plaisir à Monsieur qui intervenait sur le barreau Juvisy-Massy-Versailles, mais cette ligne qui a 12 branches, avec des trains qui suivent des trajets de plusieurs dizaines de kilomètres et qui sont sensés, en venant à deux endroits totalement différents de l'Île-de-France, parfaitement s'ajuster l'un à l'autre, en termes d'exploitation, c'est extrêmement compliqué. Sur les réseaux urbains, en général, nous avons des exploitations simples où nous allons d'un point A à un point B en faisant de la fréquence. Je crois qu'effectivement il y a une réflexion

à avoir sur ce type-là, mais encore une fois cette réflexion n'est pas tout à fait la nôtre.

Sur la proposition que Monsieur HUCHON a adressée à Monsieur le Premier Ministre au début de ma semaine dernière, nous en avons évidemment pris connaissance. Il se passe un certain nombre de choses à travers ce débat public. Les deux débats, Arc Express et Métro Grand Paris, ont démarré simultanément. Arc Express nous a été présenté à l'origine comme un des appendices du Plan de mobilisation de la Région. Ce Plan étant un projet qui liste l'ensemble des projets de transports qu'il est nécessaire de faire à horizon 2020 ou 2025, selon la vitesse de mise à disposition des financements. Nous avons vu assez vite qu'un certain nombre de propositions faites à propos du Métro Grand Paris étaient reprises. Il n'a pas fallu attendre après la seconde réunion à Saint-Denis pour entendre Monsieur HUCHON dire que c'est plutôt une bonne idée la grande boucle, dans la Seine-Saint-Denis, passant par Le Bourget, Aulnay, Montfermeil et Chelles. Il a fallu attendre la réunion de Créteil dans le Val-de-Marne pour dire que c'est plutôt une bonne idée que le prolongement de la ligne 14 qui permettrait d'atteindre l'aéroport d'Orly. Donc la convergence a déjà commencé. Au-delà de cela, les services de la Région ont travaillé et ont fait une proposition, avec un certain nombre de différences par rapport aux propositions du Grand Paris. Il nous semble que, partant de là, nous sommes sur quelque chose qui peut constituer un point d'entrée dans la discussion. Nous avons, nous, à faire valoir un certain nombre de sujets. Puisque nous sommes dans le secteur de Massy, Orly, nous ne sommes pas du tout convaincus, comme c'est proposé, que le prolongement de la ligne 7 soit une réponse de nature équivalente au prolongement de la ligne 14 pour la desserte de l'aéroport d'Orly, parce que cela multiplierait les ruptures de charges. C'est-à-dire que, venant de Versailles-Saclay, il faudrait changer à Orly, puis changer à Maisons-Blanches. Les gens viennent qui viennent en France à Orly vont dans le quartier central. Les voyageurs ne vont pas à Maisons-Blanches, qui serait de toute façon une branche à séparer du reste. Il y a quand même des discussions à avoir autour de cette contre-proposition. Je dirais que le débat se passe à la fois dans les salles, et puis il se passera à la fin de débat public, dans d'autres cercles, pour atterrir sur quelque chose de constructif.

Michel ROSTAGNAT : si je peux juste revenir quelques instants sur la question centrale des financements, à l'heure qu'il est, qu'êtes-vous capables, Société du Grand Paris, de dire sur le financement de votre projet ?

Didier BENSE : il y a une loi de finances qui est à l'examen. Il y a probablement des parlementaires ici, il faut que je fasse attention. Elle a été votée par l'Assemblée, donc elle doit encore passer par le Sénat. Cette loi de finances prévoit deux dispositions fiscales : une taxe sur les bureaux et une taxe spéciale équipements, qui permettent de commencer à mettre en place les financements au profit de la SGP. Ces deux points ne sont que des applications de propositions qui étaient formulées dans un rapport célèbre quand nous nous occupons du Grand Paris, qui est le rapport CARREZ. Monsieur CARREZ étant le rapporteur de la Commission économique, qui avait été en charge d'un rapport sur le financement des infrastructures de transports ; rapport qui doit dater de l'an dernier si je ne m'abuse. Une

des parties des préconisations est mise en œuvre. Donc nous sommes déjà plus loin que le rapport CARREZ, puisque Monsieur CARREZ n'avait pas envisagé une dotation de l'État à hauteur de 4 milliards. Ce qui me fait dire que nous déjà un peu plus loin que ce qu'il envisageait à l'époque. Son rapport démontrait la parfaite faisabilité de couvrir un investissement à hauteur de 15 milliards dans la durée, me semble-t-il. Donc, nous ne sommes plus très loin maintenant de l'exercice.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : Monsieur, au second rang, vous allez prendre la parole. Ensuite, Mademoiselle, vous donnerez la parole à une dame qui est au cinquième rang, et nous allons aller au fond, et nous reviendrons sur le côté de la salle. Il reste à peu près 7 ou 8 questions, donc si chacun pouvait être rapide, merci par avance.

Gérard HUOT, Président de la chambre de commerce et d'industrie de l'Essonne : je vais être rapide. Donc, Gérard HUOT, Président de la chambre de commerce et d'industrie de l'Essonne. Nous venons d'émettre un cahier d'acteur, donc nous allons vous le transmettre très rapidement. Il est déjà sur le site de la chambre de commerce et d'industrie de l'Essonne. Simplement, pour nous, disons que la double boucle répond à une attente des entreprises, si elle arrime le territoire de l'Essonne au Grand Paris. C'est un point qui est pour nous absolument essentiel.

Simplement, et vous l'avez entendu régulièrement, il y a des urgences qui sont à traiter. Bien évidemment, irriguer le plateau de Saclay, structurer les vallées des biotechs, relier les 3 pôles économiques majeurs de l'Essonne, Massy, Saclay, Orly, Évry, Corbeilles, en développant un maillage de proximité. Je ne remettrais pas une couche sur la partie des RER, puisque cela a été largement exprimé. Mais comprenez que nous, dans nos entreprises, voir les personnes arriver régulièrement en retard, c'est très perturbant et c'est particulièrement dommageable. Donc il y a urgence sur ce point.

Je sais que ce n'est pas votre sujet, mais le nôtre, mais il ne faut pas oublier le développement du réseau routier, parce que si vous êtes dans la cuvette d'Orsay, maintenant, à 7 h 10, vous ne passez plus. Avant, nous passions encore à 8 h. Maintenant, nous ne passons plus et je peux vous dire que bientôt, avec le développement du plateau de Saclay, à 6 h 30, nous ne passerons plus du tout. Ce qui est un vrai problème, ne l'oubliez pas. La double boucle peut effectivement être une réponse, à la seule condition qu'il n'y ait pas de phasage et que 2023 soit la date qui va relier l'Essonne, et pas beaucoup plus tard. C'est un point qui est absolument essentiel à dire.

Je sais que la question du financement a aussi été abordée. Et là, les entreprises sont très claires, et je ne vais pas faire plaisir à mon ami Jean-Vincent PLACE, mais je ne pouvais pas ne pas la faire Jean-Vincent, les entreprises, nous l'avons dit, paient déjà suffisamment. Et il est important de savoir que dans le financement du fonctionnement des transports collectifs en Ile-de-France, les entreprises de plus de 9 salariés participent à hauteur de 47 %, pour le versement transports, ce qui représente quand même 3 milliards d'euros, et le remboursement de la moitié du pass Navigo de nos salariés, ce qui représente aussi 700

millions. Nous considérons que nous avons déjà payé, et maintenant il faut peut-être réajuster le tout. J'ai été assez rapide, 2 min 52 s, mais il valait mieux prévenir que guérir.

Michel ROSTAGNAT : c'est excellent comme chronomètre. Merci beaucoup Monsieur le Président. Alors le phasage est une question Monsieur SANTINI, Président de la Société du Grand Paris, s'est lui-même exprimé. Donc, Monsieur BENSE va rappeler les positions claires de son Président.

Didier BENSE : oui, c'est un mot un peu tabou, le mot phasage, dans le Métro Grand Paris, dans la mesure où cela renvoie à des pratiques où nous commençons, puis arrêtons quand il n'y a plus d'argent, puis reprenons quand il y a meilleure fortune, etc. C'est comme cela que nous avons des projets, d'abord dont les phasages, in fine, coûtent à la collectivité, et des projets qui sont toujours en retard par rapport à leurs objectifs. Je ne sais plus qui parlait de la circulation sur l'A86, qui n'est toujours pas bouclée, qui va l'être d'ici quelques mois je crois, nous allons dire grâce à un financement privé sur les derniers tronçons, parce que nous n'y arrivions plus. Voilà l'exemple d'un projet qui a été très largement phasé dans le temps, alors que si nous avions su, si nous avions été en capacité d'avoir un investissement massif, il aurait rendu un service bien plus important.

Sur les encombrements, sur les routes, celles-ci ne sont pas de notre domaine de responsabilité. Par contre, les voyageurs qui empruntent le Métro Grand Paris, en grande partie, sont d'anciens utilisateurs de voiture. Quand je dis en grande partie, nous estimons le transfert modal (c'est le mot utilisé pour les gens qui laissent la voiture au garage pour prendre les transports en commun) entre 10 et 15 %. Cela paraît marginal, mais je peux vous dire que pour un projet de transports en commun, c'est extrêmement important. Un tramway en zone dense est de l'ordre du % de transfert modal. Donc, nous aurons des dizaines de milliers de voitures en moins sur les routes. Évidemment, comme tout cela se produira en 2025, il y aura aussi plus d'habitants et plus de voitures dans les garages, donc nous sommes là aussi dans des résultats dont nous avons un peu de mal à estimer les impacts à cet horizon-là.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : Madame, qui avez le micro, vous avez la parole. Ensuite, la parole repartira dans le fond de la salle. Et j'ai tout à fait identifié les 3 questions, notamment Madame, vous n'êtes pas oubliée, sachez-le.

Colette JAN, Éluë PC, Conseillère municipale, pôle de Massy : Madame Colette JAN, Conseillère municipale communiste à Massy. Je suis désolée, par rapport à mon prédécesseur, d'en remettre une couche. Je veux, dans cette intervention, insister sur l'urgence d'améliorer les conditions de transports quotidiennes des Franciliens et singulièrement des habitants de Massy et du Nord-ouest essonnien, victimes du sous-investissement massif de l'État depuis plusieurs décennies. Les usagers des lignes B et C du RER, par exemple, en savent quelque chose. Ils sont confrontés quotidiennement aux retards et aux dysfonctionnements, à l'insuffisance du nombre de rames. Une anecdote qui en dit long sur nos conditions de transports. Un jeune voisin m'a dit qu'il avait failli être refusé

pour une inscription scolaire au centre de Paris parce qu'il habitait le long de la ligne B du RER et qu'il risquait donc d'arriver régulièrement en retard en cours. Les agents de la SNCF et de la RATP témoignent aussi régulièrement des difficultés qu'ils rencontrent. Baisse constante de leurs moyens matériels et financiers, effectifs insuffisants et réduits, dégradations de leurs conditions de travail rendant leur tâche de plus en plus difficile, voire impossible. Des pans entiers de leur travail sont sous-traités au rabais par des entreprises ne connaissant pas toujours bien les installations spécifiques du RER. C'est tout cela qu'il est urgent de changer. Depuis plusieurs années, de nombreux projets ont été élaborés, notamment pour améliorer les transports banlieue/banlieue. Quelques-uns ont été réalisés. C'est le cas du TCSP Massy-Polytechnique, dont nous souhaitons le prolongement vers l'ouest. Mais d'autres ont été abandonnés ou repoussés du fait de l'absence de volonté politique et de financements.

Pour m'en tenir à ce qui concerne directement notre secteur géographique, je rappellerais le projet Tangentielle sud Saint-Quentin-en-Yvelines-Massy-Evry, dont de multiples variantes ont été amenées depuis une vingtaine d'années, et abandonnées les unes après les autres. Et le projet de tram-train Massy-Evry censé lui succéder et sur lequel la CNDP avait d'ailleurs eu à se pencher au printemps 2009 n'est, sauf information récente, toujours pas complètement financé aujourd'hui. Quant au RER, il n'y a à ce jour aucune amélioration en vue. Et qu'on ne nous dise pas que l'amélioration n'est pas possible techniquement. Il y a en effet des problèmes techniques importants à résoudre, mais il y a surtout une politique d'investissements qui a fait défaut cette dernière décennie et à laquelle il faut maintenant remédier. Le métro automatique du Grand Paris, le fameux grand huit, et singulièrement son tracé sud-ouest, répond-il à ces besoins d'améliorations ? Non. Il n'a pour vocation que de relier plus rapidement quelques pôles d'excellence, au détriment des besoins des populations. Ses stations sont d'ailleurs peu nombreuses et éloignées les unes des autres. Son exploitation sera confiée à une entreprise privée, désignée selon les règles de la concurrence européenne. C'est tout dire. Alors les risques de tarifs grimperont-ils ? En d'autres termes, un métro rapide pour ceux qui auront les moyens de se le payer et un RER dégradé pour les autres.

Michel ROSTAGNAT : excusez-moi Madame, est-ce que vous en avez pour longtemps encore ?

Colette JAN : j'ai fini. Ce qui me paraît important est de refuser la mise en concurrence des territoires et des communes. Je veux, en tant qu'élue locale, défendre les solidarités et les complémentarités. Il faut créer un maillage de transports qui traite à l'égalité des usagers des transports publics parisiens, grâce à une tarification en zone unique. Ma question est donc la suivante. Les habitants de Massy, Palaiseau et des villes voisines n'en peuvent plus d'être transportés comme du bétail. Ils attendent des mesures palpables et immédiates. Sans attendre des échéances décennales, qu'avez-vous complètement prévu techniquement et financièrement pour améliorer et moderniser les transports en commune existants ?

Michel ROSTAGNAT : merci Madame. Monsieur BENSE et son équipe ?

Didier BENSE : je suggère de poser la même question dans le débat Arc Express où vous aurez face à vous le STIF qui est en capacité de répondre à toutes ces questions, puisque les prérogatives de la Société du Grand Paris sont strictement de concevoir et de construire le Métro Grand Paris et pas d'intervenir sur les installations existantes. Je suis un peu étonné, de la part d'une élue, d'en revenir à ces vieux clichés du métro qui ne desservirait que des quartiers d'affaires. Je rappelle que nous avons 2 millions de personnes, qui ne sont pas 2 millions de banquiers. Ce sont 2 millions de personnes qui vont travailler, qui vont à leur université, à leur collège, à leur lycée. Nous desservons des zones, dont les noms vont peut-être vous dire quelque chose Madame, Champigny, Vitry, Blanc-Mesnil, Clichy, Montfermeil, Saint-Denis. Nous ne sommes pas spécialement dans des territoires dans lesquels les entreprises prospèrent, se développent, et font des plus-values. Nous sommes au plus près des citoyens, des Franciliens, pour qu'ils puissent prendre tous les jours les transports en commun et accéder de façon un peu plus raisonnable qu'aujourd'hui à un emploi, qui parfois n'est pas très loin, mais juste inaccessible. J'ai cité les communes de Clichy, Montfermeil et d'Aulnay. Vous êtes à 12 km de Roissy et de Paris, et il faut plus d'une heure de transports. Donc c'est juste impossible pour ces gens-là de prétendre à un transport, pas seulement parce que les transports dysfonctionnent, mais parce qu'il n'y en a pas. Notre projet consiste à viser cet horizon. Je reconnais que c'est frustrant vis-à-vis des besoins existants, mais vous avez compris que ceux-ci ne sont pas abandonnés. Il y a aujourd'hui des gens au travail. Ce n'est pas aujourd'hui, parce que nous semblons parfois en opposition avec nos collègues du STIF, que nous sommes là pour leur jeter la pierre. Ils travaillent, font des propositions, mettent les choses en œuvre. Les gestionnaires d'infrastructure que sont RFF, RATP et SNCF sont à leur côté pour mener les projets. Tout cela prend du temps. Il y a quand même de l'argent qui est débloqué, nous l'avons dit aujourd'hui, 700 millions pour les infrastructures et 2 milliards pour le matériel roulant ; c'est le plan 2007/2013, et cela doit se poursuivre derrière en termes d'efforts. Maintenant, je ne suis pas en train de vous dire que tout va bien. Le RER B, je ne le prends pas tous les jours, je prends assez souvent ma voiture, mais je le prends assez souvent et je n'habite pas très loin d'ici. Je reconnais qu'il y a des moments un peu difficiles, incontestablement, surtout quand vous devez prendre ensuite la ligne A, ce qui est mon cas. Les gens sont au travail, nous n'abandonnons pas, me semble-t-il, le voyageur d'aujourd'hui à son triste sort, ni la Région ni les responsables du STIF ni l'État, qui contribue financièrement à la mise en œuvre du plan de mobilisation à hauteur de 30 %.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : Monsieur, vous avez la parole.

Jean-Claude THIBAUT, Citoyen de Massy : je peux intervenir ? Je suis Massicois, je suis un citoyen, je m'appelle THIBAUD Jean-Claude. J'ai travaillé dans le BTP pendant plus de 35 ans. Ce projet me paraît quand même favoriser beaucoup les entreprises de BTP, parce que c'est quand même un grand projet. Si vous voulez bien ressortir la carte sur l'écran, s'il vous plaît. Vous allez vous apercevoir que du côté ouest de Paris, il y a 30 gares desservies.

Michel ROSTAGNAT : Messieurs de la régie, la carte s'il vous plaît.

Jean-Claude THIBAUD : regardez à gauche. Pour le côté ouest, j'ai totalisé 30 gares. Je vais sortir de ma petite paroisse de Massy, parce que beaucoup de gens ont parlé du plateau de Saclay. Moi, je vais vous parler de la région Ile-de-France, parce qu'il n'y a que 10 gares à l'est. Je rebondis sur ce qu'a dit Monsieur, Aulnay, Clichy-sous-Bois, Chelles, Noisy-Champs. Regardez le nombre de gares qui sont desservies à l'est par rapport à l'ouest. Cela paraîtrait quand même un projet pour les riches, et non pas pour les pauvres. Et je ne suis pas communiste, je vous le précise. Ce que je voudrais vous demander aussi, c'est comment vous allez pouvoir financer un tel projet, alors que le déficit de la France est de 152 milliards aujourd'hui. J'aimerais savoir si la SGP est une société indépendante de l'État, oui ou non. Vous pouvez répondre à cette question ?

Michel ROSTAGNAT : merci Monsieur. Il va répondre, forcément.

Jean-Claude THIBAUD : et la deuxième chose. Vous avez parlé aussi de 10 architectes. Aujourd'hui, nous ne parlons pas de leurs projets. Ils ont été choisis par qui ? Vous le savez ou pas ? Moi, je vais vous le dire. Ils ont été choisis à la Cité de l'architecture à Chaillot, par Monsieur Nicolas SARKOZY. Est-ce que Monsieur Nicolas SARKOZY est assez investi en urbanisme et en architecture pour se permettre de choisir 10 projets d'architecte ? Alors que nous sommes au niveau de l'Europe, nous devrions faire un concours international, européen au moins, pour tous les architectes qui travaillent en Europe. Or là, nous avons choisi 10 vedettes. Vous voulez que je vous les nomme les vedettes ou pas ?

Michel ROSTAGNAT : Monsieur, si vous faites les questions et les réponses, forcément vous n'avez plus rien à demander à la fin.

Jean-Claude THIBAUD : alors je termine, Monsieur. Est-ce que le Grand Paris est une société indépendante de l'État ? Est-ce que ce n'est pas Monsieur Nicolas SARKOZY qui gère tout cela ?

Applaudissements

Michel ROSTAGNAT : alors je pense qu'il faut une petite explication de texte sur le statut de la Société du Grand Paris. Monsieur BENSE va s'expliquer.

Didier BENSE : le Grand Paris est un établissement public à caractère industriel et commercial. Il peut, de temps en temps, être un établissement public d'aménagement aussi. Son Conseil de surveillance comprend 21 membres, dont 11 hauts fonctionnaires, qui donnent une majorité à l'État, si c'est le sens de la question. Les 10 autres membres étant le Président du Conseil de Région, et les Présidents de Conseils généraux, plus un Maire qui est Monsieur SANTINI, Président du Conseil de surveillance. Donc voilà la gouvernance. Après, au-delà de cela, ce Conseil de surveillance, parmi les grandes décisions qu'il aura à prendre le premier semestre 2011, consistera à valider le schéma d'ensemble que proposera la SGP à l'issue de ce grand débat public. Puisque nous sommes dans une séquence où le débat

public se termine le 31 janvier. Deux mois après, la synthèse de la Commission du débat public est fournie et cette synthèse reprendra toutes vos interventions. Y sera repris que nous avons entendu qu'il ne fallait pas aller à Saclay, mais aussi qu'il fallait y aller, bref. Et la SGP devra produire un rapport argumenté et public, justifiant in fine de ses choix. Donc nous sommes quand même dans un système contraint. Et ce Conseil de surveillance, bien évidemment, participera, je pense, aux discussions, à la recherche des synthèses, des convergences dont tout le monde parle depuis le début de ce débat public. Et nous imaginons assez mal que ce soit les hauts fonctionnaires qui votent et les élus qui s'abstiennent ou qui votent contre. Cela n'aurait absolument aucun sens, et nous aurions la quasi garantie que nous ne serions pas mettre en œuvre un projet qui aurait été voté dans des conditions pareilles. Je ne sais pas si je vous ai rassuré, mais c'est un établissement public qui peut s'appuyer sur la puissance de l'État. En particulier, à ce titre-là, il pourra emprunter dans la durée, à des taux qui sont proches des taux des emprunts d'État. Ce qui permettra de donner aux financeurs une visibilité sur la capacité de la SGP à rembourser cet emprunt, qui est un des éléments essentiels du financement. Effectivement, il y a une ressource, nous l'espérons, qui va être créée par la loi de finances, effectivement il y aura 4 milliards qui seront débloqués à l'horizon 2013/2014 pour financer le début des travaux. Le reste sera à l'emprunt, qui sera remboursé sur le très long terme, par un certain nombre de recettes fiscales, et nous l'espérons, par une captation d'une petite partie des plus-values que les propriétaires, les entreprises auront empochées grâce à l'infrastructure, parce que cette infrastructure créera dans le périmètre des gares, le plus largement possible, un certain nombre de richesses. Je ne sais pas si j'ai répondu à la totalité de l'intervention. Voilà.

Jean-Claude THIBAUD : *intervention hors micro -Inaudible*

Didier BENSE : nous n'avons pas du tout le même décompte. Moi, il me semble, de mémoire, que nous avons déjà 11 stations en Seine-Saint-Denis, donc dire qu'il y en a 30 à l'ouest me paraît étonnant. Mais nous allons les recompter. Simplement, la logique d'implantation des gares, nous l'avons évoquée, est quand même, quand nous sommes dans des zones un peu denses, nous rapprochons un peu les gares parce que c'est difficile de mailler les interstices. Évidemment, quand nous sommes dans l'ouest, Chelles est la première ville en termes d'habitants du Val-de-Marne, mais c'est aussi une ville de taille modeste (je n'ai plus le chiffre en tête, mais l'ordre de grandeur est 50 000 habitants). Donc il y a une concentration à Chelles, mais au-delà, ce n'est pas très fort. Et une gare de métro automatique a quand même besoin, excusez-moi l'expression, d'une certaine zone de chalandise en termes d'habitants, avant de s'implanter. Maintenant, c'est vrai qu'ici ou là, depuis le début de ce débat, nous avons des demandes de gares complémentaires. C'est le cas sur cette partie du tronçon, c'est le cas en Seine-Saint-Denis, et aussi dans le Val-de-Marne. Au total, je crois que depuis le début du débat, nous pouvons comptabiliser une douzaine de demandes complémentaires, en comptant celle du plateau de Saclay vers Saint-Quentin-en-Yvelines. Il y a un certain nombre de demandes. Nous ne pourrions pas accéder à tout parce que, encore une fois, nous croyons que l'argument de la vitesse est important et

donc nous n'allons pas multiplier les gares. Et de ce point de vue, c'est vrai que nous aurons du mal à nous rapprocher totalement des choix de conceptions d'Arc Express. Mais Arc Express fait en particulier ses choix dans des secteurs qui ne sont pas les nôtres, dans la partie la plus intérieure de la Seine-Saint-Denis, donc nous ne perdons pas espoir d'aboutir à quelque chose.

Jean-Claude THIBAUD : *intervention hors micro -Inaudible*

Didier BENSE : j'ai dit Val-de-Marne, c'est Seine-et-Marne, excusez-moi.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : Madame, je salue votre patience. Vous avez enfin la parole. Il y a donc 3 questions de ce côté-là, une question au fond et une dernière question devant. Après, je pense que nous n'aurons plus le temps d'accorder d'autres temps de parole à la salle.

Maud OLIVIER, Maire des Ulis, Conseillère générale de l'Essonne : merci, je vais être très brève de toute façon. Nous avons plusieurs fois au cours de la soirée, parler du TCSP Massy-Courtaboeuf-Les Ulis, et dans aucune des réponses je n'ai entendu parler de Courtaboeuf. Donc je voudrais rappeler ce que c'est. C'est le premier parc d'activités de France. Monsieur HUOT a oublié de le citer parmi les pôles économiques importants du département et particulièrement du nord de l'Essonne. C'est un peu dommage. Je veux dire que ce TCSP a sa raison d'être parce qu'actuellement, il y a 10 000 usagers par jour Massy-Courtaboeuf-Les Ulis qui utilisent les lignes de car. Et je vois la présence de Transdev dans la salle. Et on nous avait dit, quand les études avaient été faites, que c'est une ligne TCSP qui serait extrêmement rentable. J'insiste là-dessus. N'oublions jamais Courtaboeuf parce que c'est le lieu où l'innovation et la recherche qui pourraient se développer sur le plateau de Saclay, ces entreprises, pourraient faire leur parcours résidentiel sur Courtaboeuf où il reste 40 ha à urbaniser. Il était également prévu, j'avais rencontré Christian BLANC, une ligne de transports en commun en site propre entre Courtaboeuf et le plateau de Saclay. Et je n'en entends plus parler non plus. Donc j'insiste sur cette partie parce que Courtaboeuf fait partie de l'OIN. Ce n'est tout de même pas rien de faire partie de l'OIN, et qu'à chaque fois, sur aucune des cartes qui nous sont représentées (heureusement, quand le Conseil général fait des cartes, il rajoute Courtaboeuf) cette zone n'apparaît, ce parc d'activités n'apparaît. Franchement, nous parlons beaucoup de développement économique, et si nous oublions Courtaboeuf, nous nous coupons une jambe ; ce n'est pas possible de continuer à réfléchir sur le développement économique et les transports sans penser à Courtaboeuf. Et je me permettrais de citer aussi le Ring des Ulis, qui est vraiment le nœud infranchissable, quelle que soit l'heure du jour, du matin ou du soir. Cela en tant que Maire et élus des Ulis, nous nous battons depuis 20 ans pour que les travaux du Ring soient effectués. Mais mon propos est bien plutôt ce soir le TCSP, et cela je vous le dis, répondez-moi sur Courtaboeuf, parce que j'avoue que je ne comprends plus.

Applaudissements

Michel ROSTAGNAT : Madame, merci. Je propose quand même que nous passions les questions les unes après les autres, la batterie de questions résiduelles, et puis Monsieur BENSE répondra collectivement.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : Monsieur, enchaînez avec votre question s'il vous plaît.

Jérôme GUEDJ, Conseiller général de Massy, Vice-président du Conseil général de l'Essonne : je vous remercie. Jérôme GUEDJ, je suis Conseiller général de Massy et Vice-président du Conseil général. Je ne suis pas mécontent d'intervenir à la fin. Je vais vous dire quelque chose. Je trouve très bien cette CNDP, parce qu'elle permet de rendre public, c'est-à-dire devant l'ensemble des citoyens le débat qui agite l'ensemble des élus dans la relation avec le projet de la SGP. Ce n'est pas un conflit entre l'État et les élus. Mais en même temps, il ne faut pas oublier que les élus sont précisément élus par l'ensemble des citoyens, et que d'une certaine manière, et je l'ai entendu toute cette soirée, comme je l'ai entendu au débat à Évry, il y a quand même ce message qui transpire qui est de dire que vous ne pouvez pas passer par-dessus les attentes et les aspirations de l'ensemble des élus. C'est fini le temps où l'État, où les hauts fonctionnaires décidaient tout seuls dans leur coin, et puis les élus, soit s'adaptaient, soit réparaient les pots cassés. Nous savons ce que c'est, ou ce qu'ont été les villes nouvelles dans la création telle qu'elle a eu lieu. Il a fallu 10, 15, 20 ans de travail de dentelles par les élus locaux pour retisser de la ville, reconstruire la ville sur la ville. Et moi, c'est ce que je vois dans le débat aujourd'hui. Alors vous nous dites qu'il y a du soutien sur le projet de double boucle. Et à chaque fois vous prenez le même exemple sur la partie en zone dense, sur la partie rouge sur la boucle. Mais il n'y a pas de problème sur la zone dense ; je crois que et Jean-Paul HUCHON, et Jean-Vincent PLACE, et l'ensemble des élus du Conseil régional, Hicham AFFANE ou Hella KRIBI ici, vous le diraient : il y a matière à faire de la convergence entre la partie rouge sur la zone dense que vous proposez et sur le projet proposé par le Conseil régional d'Ile-de-France qui s'appelle Arc Express. Par contre, là où vous passez plus rapidement, c'est sur la partie verte, celle qui nous intéresse aujourd'hui. Celle qui en plus, et vous nous l'avez dit dans votre projet, représente 40 à 50 % du coût global du projet que vous présentez, celle pour laquelle le tracé est le plus incertain, celle, si nous regardons bien, pour laquelle l'espacement entre les gares est le plus important. Entre Orly et Massy, c'est 8 km. Entre Massy et Saclay, c'est 8 km. Entre Saclay et Versailles, autant, entre Versailles et RUEIL, je ne vous en parle même pas, je ne sais pas quelle distance cela fait. Nous ne sommes donc pas là sur quelque chose qui est destiné à construire de la ville ou à desservir, mais qui ne répond pas à l'ensemble des élus et aux attentes qu'ils sont amenés à vous exprimer.

Moi, je terminerai donc par une question, parce qu'il faut en poser une. Mais je pense que la première question est de vous demander d'entendre cette parole de l'ensemble des élus dans l'avis que la CNDP va émettre et dans cette aspiration à permettre l'ensemble de ces projets. Ne cédon pas aux sirènes d'un joli projet très prometteur, y compris quand nous sommes un élu de Massy. Parce que moi, je pourrais me désolidariser de mes amis au Conseil général. Maintenant, il y a une voix unique de l'Essonne qui consiste à dire que ce

projet-là ne correspond pas à l'ensemble des attentes des Essonnais. Il y a des projets alternatifs. Dans les 3 s qui me restent, le projet alternatif est le Plan de mobilisation des transports qui est proposé par la Région et que l'État doit abonder. Il permet, pour 18 milliards d'euros, parce que nous n'avons pas donné ce chiffre, à la fois de faire la boucle dans la zone dense, de faire les dessertes d'irrigation qui ont été proposées.

Je réagis sur deux points que j'ai entendus. Quand on nous a parlé du financement, on nous a dit que la solution était dans les taxations sur les plus-values qui vont être faites autour. Je vous le dis, un projet de société, un projet de développement qui se fondent uniquement sur la spéculation immobilière, ce n'est pas ma conception du vivre ensemble, et ce n'est pas ma conception de la manière dont nous devons construire l'avenir.

Et la deuxième chose qui m'a choqué dans ce que vous avez dit, Monsieur le représentant de la SGP, c'est quand vous avez été interpellé par les élus qui vous disent qu'ils cherchent à construire un rapprochement entre le domicile et le travail, vous avez balayé cela du revers de la main en disant que ce n'est pas pour tout de suite que nous pourrions aller tranquillement à quelque distance. Du coup, vous nous proposez ce faramineux projet qui entérine l'éloignement domicile-travail et qui ne cherche pas à construire une société alternative. C'est pourtant cela qui nous anime tous, notamment la recherche du développement durable.

Applaudissements

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : je vais demander à la Société du Grand Paris un peu de prendre des notes. Je suis désolée, si nous pouvions enchaîner toutes les questions et toutes les réponses. Monsieur devant, vous avez la parole. Ensuite, il reste au fond de la salle, et le monsieur devant.

Michel LEBOEUF, Représentant de la SNCF : merci. Michel LEBOEUF, directeur grands projets de SNCF Voyages. Je voudrais surtout répondre à un des interlocuteurs qui a posé une question sur le TGV. Je voudrais aussi rappeler une intervention de Monsieur BENSE, au début de cette séance au cours de laquelle il a dit qu'après le débat public il faudrait se poser la question de la convergence ou de la complémentarité entre les projets.

Je ne parlerais pas de complémentarité ou de la convergence entre Arc Express et le Grand Paris. L'interlocuteur précédent en a dit quelques mots pour la partie de la ligne rouge. Mais il y a aussi le débat public qui va avoir lieu sur l'interconnexion sud. Je parle là sous le contrôle de RFF, qui est quelque part dans la salle. Ce débat public devrait commencer vers la mi-décembre, je crois le 13. Et il y aura le 13 janvier une séance commune entre ce débat public et le débat public de l'interconnexion sud. Donc la question est peut-il y avoir une certaine convergence entre le TGV et le Grand Paris ? Je voudrais rappeler que l'interconnexion sud consiste à créer une infrastructure qui permettra de relier Massy à Orly, et à l'est d'Orly, d'aller soit vers Villeneuve soit vers Lieusaint. Nous verrons comment le projet tourne.

Aujourd'hui, le TGV contourne Paris à l'est. Il passe à Roissy, à Marne-la-Vallée, il relie le TGV nord avec le TGV sud-est. Mais avec l'interconnexion, il pourra aussi passer au sud de Paris, et donc il contournera Paris à l'est et au sud. Au fond, nous disposerons d'une demi-rocade TGV. Et je voudrais dire que les étrangers, les provinciaux qui viennent à Paris n'ont pas tous réunion dans la gare de Lyon, pas tous réunion dans la gare Montparnasse. Il y en a beaucoup qui veulent aller à Orly, qui veulent aller à Versailles, à La Défense, à Saint-Denis et au Bourget. Bien entendu, ils voudraient éviter de passer par Paris. Donc, une infrastructure TGV qui tournerait autour de Paris, qui compléterait la boucle dont j'ai parlé, trouve son utilité. Donc la question est de savoir si, notamment entre Orly et Massy, nous allons construire un tunnel pour le TGV et un autre pour le Grand Paris. C'est peut-être un peu cher. Peut-être qu'il faut chercher une synergie, surtout sur cette boucle verte où nous avons compris que la densité de la population est beaucoup plus faible, que les interstations sont beaucoup plus longues, que les métros ne seront pas toutes les 85 s comme ils le seront au nord. Nous avons effectivement fait une étude de mixité entre métro et TGV qui montrait que si le métro est toutes les 85 s, c'est très difficile de mettre le métro et le TGV dans le même tube. Mais là où la densité du métro n'est pas aussi forte, il y a peut-être, c'est une question que je pose, possibilité d'une certaine mixité, dans la partie au moins sud-ouest, la boucle verte ou une partie de la boucle verte en tout cas.

Michel ROSTAGNAT : nous n'osons pas vous interrompre parce que c'est très intéressant ce que vous dites, mais je vous annonce que vous avez un petit peu dépassé les 3 min. Il est 23 h

Michel LEBOEUF : j'ai presque fini. Donc en conclusion, je dirais qu'avant de se lancer dans un projet qui va coûter aussi cher, ne faut-il pas regarder au moins une dernière fois la possibilité d'une synergie entre TGV et des navettes rapides, qui tourneraient sur la boucle verte. Ceci donnerait peut-être une utilité plus grande à cette infrastructure-là, d'une part, et d'autre part pourrait peut-être aussi associer au projet le financement des régions, parce qu'elles sont intéressées par une boucle qui tourne autour de Paris pour mieux accéder à l'Île-de-France et également pour avoir des liaisons transversales en France, province/province, qui seraient plus efficaces. Merci.

Applaudissements

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : Mademoiselle, s'il vous plaît, nous allons prendre la question qui est au fond de la salle, et la dernière sera Monsieur. Nous avons largement dépassé notre temps de parole. Alors rapidement Monsieur, s'il vous plaît.

Paul CROZAT, Professeur à Paris Sud XI : je ne l'ai pas fait exprès, mais c'est exactement une question qui reprend l'intervention précédente, avec une remarque et la question qui suit. Excusez-moi, je ne me suis pas présenté, je suis Paul CROZAT, professeur à Paris XI, et très utilisateur de transports en commun, en tout genre, TGV aussi bien que RER.

Ma question est très simple. En couronne proche, un métro automatique me paraît évident.

En grande couronne, si nous voulons éviter des reports vers Paris simplement à cause de la géométrie, il faut aller au moins 3 fois plus vite, voire un peu plus. Cela veut dire à plus de 100 km/h. Le seul moyen de transports, à ma connaissance, capable sur des distances raisonnables de le faire est le TGV. Comme par hasard, il y a un projet possible à faire, à terme, intéressant pour la région aussi bien que pour la province, qui est Versailles-Massy-Orly-Marne-la-Vallée-Roissy. La possibilité de faire du mixte TGV plus TERGV a-t-elle été étudiée pour répondre à des besoins sur une seule infrastructure ? C'était ma question.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : Monsieur s'il vous plaît, et on me dit à l'instant qu'une personne attend depuis 1 h 30 ; donc je vais devoir m'incliner devant cette dernière personne. Donc vous Monsieur, et la toute dernière, au fond, à gauche. Je vous remercie.

Hervé PAILLET, Elu local de Massy : oui, merci, bonsoir. Hervé PAILLET, je suis élu local à Palaiseau. Je préciserais élu minoritaire, à la différence de la plupart, ou de la totalité des élus qui se sont déjà exprimés ici. Cela me confère plus la qualité de citoyen que d'élu. Je reviens sur le plateau de Saclay, puisque le débat a avancé, donc je n'ai pas pu poser ma question au moment où nous en parlions.

Sur le plateau de Saclay, il y a 2 300 ha de terres agricoles qui ont été défendues et obtenues par l'ensemble des élus locaux, l'ensemble des acteurs, je vais dire les associations, l'État. Ce qui, maintenant, aboutit à ce que plusieurs centaines d'hectares vont être vouées à l'urbanisation, précisément à l'endroit, si j'ai bien compris, où la future gare Saclay-sud va être installée. Ma question est la suivante. À partir de quel volume de trafic ou à partir de quel volume d'urbanisation une gare est-elle possible, réaliste et rentable sur le plateau de Saclay ? Ce qui veut dire, en fait, je retourne encore la question : est-ce qu'une gare est indispensable ? Est-ce que le plateau de Saclay peut être développé sur les centaines d'hectares que l'ensemble des élus, je précise et j'insiste, ont voués à l'urbanisation, pouvons-nous nous passer d'une gare sur cet espace, avec un cluster qui soit à taille raisonnable et humaine ? Merci.

Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT : la dernière question, au fond de la salle, s'il vous plaît. Les 5 questions écrites qui ont été posées, 4 par Monsieur BELLIERE et 1 par Monsieur FEUILLADE, obtiendront des réponses de la part du maître d'ouvrage par la voie d'internet. Nous n'avons pas le temps de les aborder ce soir. Monsieur, vous avez la parole. Merci, et veuillez m'excuser, mais je n'avais pas vu votre main, pour cet oubli.

Christian LECLERC, Maire de Champlan, Vice-président d'Europ'Essonne chargé de l'environnement : merci beaucoup. Bonsoir à tous, Christian LECLERC, Maire de Champlan et Vice-président d'Europ'Essonne chargé de l'environnement. Je m'étonne qu'au niveau de ce grand projet qu'est donc le projet du Grand Paris et de ce transport moderne, que nous n'ayons pas intégré la dimension, que nous connaissons tous sur le territoire de l'Essonne, concernant les problématiques de transhumance, le matin et le soir, des personnes qui viennent de plus en plus du sud de l'Essonne, voire du Loiret. C'est-à-dire que vous avez l'A6, l'A10, la RN20, la RN7. Ce n'est jamais que quasiment 500 000 véhicules par jour qui

transitent sur les 4 grands axes. Et finalement, il y a quand même un potentiel fabuleux pour les convertir à nos transports modernes. Finalement, pourquoi, sur ces 2 grandes boucles proposées aujourd'hui, nous n'imaginons pas au moins, même si cela ne peut pas se faire de suite, des interconnexions possibles avec ces réseaux routiers qui pourraient muter à 10 ou 15 ans sur des transports, comme vous l'évoquez, au niveau de ce projet ? Il faudrait quand même laisser de moins en moins de place à la voiture. Je suis sidéré de voir que nous faisons des transports de banlieue à banlieue alors qu'aujourd'hui, le prix de l'immobilier aidant, les gens reculent de plus en plus de Paris, c'est-à-dire que nous allons acheter sur Orléans, Montargis, je ne vous apprends rien. Nous avons de plus en plus de véhicules sur les routes. Je vous le dis, 500 000 véhicules par jour en 2010, qu'est-ce que cela sera en 2020 ou 2030 ? Aujourd'hui, nous faisons une boucle autour de Paris, mais pour les radiales nord-sud, il n'y a rien du tout qui est évoqué. Pour moi, c'est vraiment sidérant.

Ma deuxième remarque concerne également, excusez-moi de revenir dessus, le projet du plateau de Saclay. Mais je ne voudrais pas que nous soyons encore les victimes d'un projet vitrine, pour le coup. C'est vrai que c'est magnifique de pouvoir être au centre de la recherche technologique européenne, c'est vraiment un très beau projet. Mais la commune de Champlan a connu, depuis 40 ans, des servitudes publiques énormes (A6, A10, échangeur, lignes à haute tension...), donc cela veut dire que si nous faisons une super grande boucle, il faudra de l'énergie pour tout cela. Donc j'espère que nous aurons quand même l'intelligence de ne pas être encore les sacrifiés de ces grands projets. Faisons ensemble un projet de grande envergure, qui permette d'avoir en exemplarité l'environnement pour tous, que nous ne servions pas uniquement de petit territoire, de faire-valoir à ces grands projets nationaux. Voilà, je vous remercie.

Applaudissements

Michel ROSTAGNAT : merci Monsieur le Maire. Monsieur BENSE et son équipe vont avoir la lourde tâche de répondre synthétiquement et sans détour et sans omission aux 6 questions qui viennent d'être posées par Madame le Maire de Courtaboeuf sur sa commune et sa zone d'activités, par Monsieur le Vice-président du Conseil général, Monsieur GUEDJ, sur le rôle des élus et le Plan de mobilisation de la Région, par la SNCF, dont je signale d'ailleurs que le cahier d'acteur est disponible à la sortie et qu'il expose un peu en termes grand public l'idée exposée d'un tube pour métro du Grand Paris et pour TGV, par Monsieur le Professeur de l'université Paris XI qui est un utilisateur des transports vers la capitale, Monsieur le Conseiller municipal de Palaiseau sur le cluster de Saclay, et Monsieur le Maire de Champlan qui vient d'exposer la problématique des transhumants venant du sud de l'Essonne et des axes de rabattement sur notre réseau. Vous avez peu de temps, mais soyez aussi dense et précis que possible, car toutes ces questions méritent des réponses.

Didier BENSE : commençons par Courtaboeuf, où il est question de transports en commun en site propre, vu les niveaux de service qui ont été évoqués. Encore une fois, ce sujet-là ne nous est pas totalement étranger. D'ailleurs, je précise que de par la loi, au moment de la

proposition du schéma d'ensemble qui précisera les tracés et les gares, la Société du Grand Paris a également dans ses prérogatives de faire des suggestions en matière de réseau secondaire de maillage, donc les transports en commun en site propre particulièrement, parce que nous n'allons pas parler des bus plusieurs années avant la mise en service. Mais tout à fait, les transports en commun en site propre font partie de la réflexion, et nous sommes absolument informés, même si nous ne l'avons peut-être pas précisé autant qu'il aurait fallu, de ce projet de TCSP desservant la très importante zone de Courtaboeuf, incontestablement. Donc là-dessus, je n'ai rien à ajouter, si ce n'est que l'intérêt de tout le monde est qu'un tel réseau puisse rayonner autour de ces gares, qui sont autant de pôles pour accéder à la grande ville, autour de ces territoires.

Sur la question du coût, il y a eu une intervention sur le Plan de mobilisation, et puis sur le fait qu'il ne fallait absolument pas faire cette ligne verte. Déjà, sur le coût de la ligne verte, de 40 à 50 % du coût global, il faut se rappeler que sur le réseau de transports du Grand Paris, aujourd'hui nous imaginons une exploitation commune entre Pleyel et Roissy, entre la ligne bleue et la ligne verte. Nous avons, conventionnellement, mis les coûts de cette infrastructure commune du côté de la ligne verte et pas du côté de la ligne bleue. Donc il y a un peu un effet trompe-l'œil. La partie qui concerne uniquement Orly, Massy, Versailles ne représente évidemment pas 40 à 50 % de la totalité, très loin de là. D'ailleurs, tous les modes alternatifs que nous pouvons imaginer pour remplacer ce niveau de service arriveraient peu ou prou, à 20 % près, à des chiffres qui sont les nôtres. Donc là-dessus, il n'y a pas grand-chose à gagner.

Sur le Plan de mobilisation qui résout tous les problèmes. Je souhaite, à l'occasion du débat coûts et financements, nous ayons un débat sincère. Vous avez commencé par parler d'un plan de mobilisation de 18 milliards. Il me semble qu'il a été signé à 18,950 milliards. Donc, nous pourrions dire 19. Nous pourrions dire également qu'Arc Express n'est financé qu'à hauteur de 3,5 milliards, pour une infrastructure dont le bouclage complet coûtera probablement aux alentours de 10 milliards. Donc, mettons les vrais chiffres sur la table et nous pourrions commencer à comparer des choses comparables. Pour le Métro du Grand Paris, nous avons pris le soin de distinguer le coût de l'infrastructure, du matériel roulant et des acquisitions foncières. L'infrastructure, c'est à peu près 19 milliards pour 150 km. Nous sommes dans des ratios tout à fait comparables à ce que présente aujourd'hui Arc Express, 40 km, 5,5 milliards, si ma mémoire est bonne. Nous sommes dans des ratios tout à fait comparables, y compris en termes de voyageurs, puisque les deux arcs Arc Express, c'est 120 000 voyageurs, et nous serons peu ou prou aux alentours de 2 000 000 de voyageurs. Donc le ratio de 1 à 4 est partout. Ce qui veut dire que globalement, l'utilité sociale, socioéconomique du projet est assez comparable à ce qui se passe sur Arc Express. Nous avons du monde sur ce réseau, encore une fois, parce qu'il va vite, à travers l'ensemble de l'Île-de-France. Je crois qu'il faut tout poser sur la table et je pense que l'exercice de convergence ou de complémentarité que nous devons avoir au bon moment avec la Région consistera à ajouter l'ensemble des projets et à voir s'il y a lieu de faire l'un ou l'autre. Nous n'arriverons probablement pas à 22 ou à 19 milliards. Je rappelle que, lors du discours qui a

lancé le Grand Paris à la Cité de l'architecture le 29 avril 2009, il était bien question d'un investissement global de 35 milliards sur le long terme, 21,4 milliards pour le Grand Paris et le complément pour les projets portés aujourd'hui par la Région. C'est cette équation qu'il faut réussir à résoudre. Je pense que c'est tout à fait à notre portée, puisque si nous enlevons l'Arc Express à 5 milliards des 19 milliards du Plan de mobilisation, nous sommes toute à fait dans le 14 plus 21, que j'évoquais, égalent 35. Donc nous sommes restés finalement dans le même type d'équation. Je vais vite.

Sur le TGV, je ne sais pas si nous pouvons mettre la carte. C'est une carte qui est extraite de notre dossier de débat public. Il y a une réflexion en cours. Vous avez en bleu, ce qui a été évoqué, les infrastructures TGV, deux rocade existantes, Roissy, Marne-la-Vallée. Ensuite tout cela se dirige vers le sud-est, avec, comme nous le savons très bien ici, une interconnexion entre le TGV sud-est et le TGV sud-ouest qui passe aujourd'hui par les voies de la ligne C, qui traverse les communes Massy et Antony, pour pouvoir passer d'un secteur à l'autre. Donc le projet qui est aujourd'hui en conception est bien le projet interconnexion sud. Après, il y a des réflexions qui ont été initialisées par RFF, par la Région, par l'État, sur, à très long terme cette fois, comment penser un maillage TGV, une rocade complète autour de Paris, qui intéresserait différents pôles, avec des tracés très lointains, y compris par exemple jusqu'à Cergy, et des tracés plus proches, dans le voisinage de La Défense. Il y a une perspective de long terme qui est aujourd'hui en réflexion. Moi je crois qu'il faut mettre les choses dans le bon sens. Il faut d'abord éclairer cette perspective de long terme avant d'expliquer comment nous allons faire de la couture sur une toute petite partie du sujet.

Sur la question de la mixité TGV métro dans une infrastructure commune, donc Monsieur LEBOEUF l'a dit, cela a été étudié sur des portions à haut trafic et c'est incompatible. Il semble séduisant de se dire que nous pourrions envisager de partager une infrastructure là où les trains automatiques ne seraient séparés que de 6 ou 7 min, ce qui est le cas de l'exploitation du Grand Paris sur cette partie-là. Il faut discuter de tout cela. Personne n'ignore la complexité juridique et technique du sujet. Nous avons demain une réunion entre la SGP et la SNCF. Je pense que ce sujet pourra être pointé à l'ordre du jour comme sujet de réflexion commune. Mais encore une fois, attention aux temporalités qui ne seraient pas les mêmes et qui feraient qu'un projet attend toujours l'autre. Et attention à la complexité du sujet, y compris en termes juridiques, j'attire l'attention sur ce point. Et puis, est-ce que j'ai fait le tour, Monsieur ROSTAGNAT ? Tout le monde dit oui.

Michel ROSTAGNAT : vous n'êtes pas loin quand même. Je crois qu'il y a un des orateurs qui souhaitait intervenir ?

Didier BENSE : oui, il y a une question d'une gare de Saclay, aussi, sur ce qu'il faut. Aujourd'hui, une gare de banlieue, à 5 ou 6 000 voyageurs par jour, nous considérons que c'est une gare standard. Et à 15 000 voyageurs par jour, c'est une gare puissante. Nous sommes à Maisons-Alfort, à Asnières, Bécon-les-Bruyères. Nous sommes dans des zones très constituées. Aujourd'hui, ce type de trafic, nous l'aurons sur Saclay-sud, parce que c'est soit

la voiture soit la gare de métro. Donc dans une perspective de développement des établissements d'enseignement telle qu'elle existe aujourd'hui, nous allons très rapidement atteindre plusieurs dizaines de milliers de gens qui doivent se rendre sur cette concentration d'établissements autour de la gare. Donc nous serons tout à fait dans les prérequis pour imaginer une gare de métro ou de métro automatique. Au moment de la construction, le fait que ce soit automatique ou pas n'a à peu près aucun rôle sur le coût de la construction. Donc nous sommes dans des critères acceptables du point de vue de la gare, même si nous avons dit que du point de vue du trafic dimensionnant, nous sommes à la limite du tramway et du métro automatique sur cette section, mais que le métro automatique a toute sa justification sur l'ensemble du réseau et sur la puissance que ce système de Métro Grand Paris va offrir à la région Ile-de-France, en matière de transports de banlieue à banlieue.

Michel ROSTAGNAT : merci pour cet exercice difficile. Nous arrivons à la fin. Il est entendu qu'au-delà de ce débat, la réflexion continue. Donc un certain nombre de vos interventions peuvent faire l'objet de cahiers d'acteur, si elles ne l'ont déjà été. S'agissant des collectivités locales, elles ont, de par la loi, la possibilité de faire une délibération qui prend position sur le projet. Je sais déjà que Monsieur le Maire de Massy fera délibérer son conseil dans les jours qui viennent, et Monsieur le Président du Conseil général vient de faire état de la récente délibération de son assemblée, unanime me dit-il. C'est clair et donc tout ceci sera porté au plus haut niveau du débat public. Je les en remercie. Je remercie évidemment l'ensemble des autres participants pour leur contribution. Paul, deux mots de la fin ?

Paul CARRIOT : oui, juste pour vous dire, Mesdames, Messieurs, que nous sommes vraiment très heureux que cette réunion ait pu se tenir ce soir dans le calme et avec la plus grande sérénité possible. Nous avons bien noté que tous les élus nationaux, régionaux, locaux, ainsi que les utilisateurs, les Massicois, les Massicoises, tous les habitants, tout le monde a pu s'exprimer de manière égale, et c'est tout à fait intéressant. Je remercie chacun d'avoir pu s'exprimer aussi courtement que possible. Je constate que beaucoup de choses ont été dites. Tout sera noté dans le compte rendu qui sera sur le site. Vous pourrez le consulter. Je n'énumère pas les questions qui ont été abordées, mais elles sont très nombreuses. Enfin, pour dire un peu, dans le sillage du Président, que notre réflexion ne s'arrête pas là. Elle continue. Nous avons encore deux mois et demi pour débattre. Nous vous invitons non seulement à venir nous rejoindre, mais aussi à continuer avec nous le débat dans les jours qui viennent, à Saclay, Paris, Jouy-en-Josas. Donc cette partition que nous menons ensemble, nous allons finir de la rédiger et peut-être de la compléter. Merci et bonsoir, Mesdames et Messieurs.

Applaudissements

(Fin de la réunion à 23 h 18)